

FARR 56 Pilot House





La tradizione svedese e le prestazioni delle carene di Farr unite in uno splendido deck-saloon. Comodo, veloce e facile da portare. Siamo andati in Svezia per presentarvi il Farr 56 nei minimi dettagli

Nella nautica, ancor più che in altri settori, spesso ci sono delle notevoli differenze tra quello che ci si propone di fare e quello che poi si ottiene. Il risultato dipende sì dalla chiarezza delle idee iniziali, ma anche dall'abilità di chi poi le deve mettere in pratica. E siccome le parti in gioco riguardano i più disparati settori della progettazione e della tecnologia, è molto difficile realizzare quello che si ha in mente, anche perché, di solito, le menti coinvolte sono tante. Quando è nato il primo Farr Pilot House, gli obiettivi proposti erano complessi e innovativi: una barca di grande classe, conducibile da una coppia di persone normali (non Soldini-Autissier, per intenderci, ma armatori anche non giovani), comoda come un motorsailer e veloce come un racer. Chi coinvolgere? Bruce Farr era sicuramente l'architetto giusto perché ha progettato le più veloci carene degli ultimi anni ed è un nome molto spendibile anche commercialmente (il cantiere ne ha fatto addirittura il proprio marchio). La cantieristica e la mano d'opera svedese sono universalmente note per la produzione di barche classiche e robuste (nella costa sud-ovest della Svezia sono concentrati tra i più famosi cantieri del mondo), produrre barche da quelle parti è una garanzia che chiunque può riconoscere.

Quindi gli ingredienti giusti c'erano già in partenza, ma il risultato ha superato ogni aspettativa (considerate che del 56, presentato nel 2000, ne sono già state prodotte 14 unità). E questo anche perché gli obiettivi sono stati raggiunti con grande successo. Ma non solo. Visitare il cantiere, vivere con loro per tre giorni e veleggiare sulle loro barche direttamente con gli armatori, ci ha fatto capire quanto, in una barca di queste dimensioni (e di questo prezzo), sia importante tutto quello che sta al contorno, cioè l'accoglienza, i rapporti personali e l'assistenza. I Farr Pilot House sono barche semicustom. Date la forma e le soluzioni standard, si lavora sulle esigenze e sulle scelte dell'armatore. Ma non con atteggiamento distaccato e relazioni impersonali. Nonostante la grande professionalità, i rapporti da parte di tutti, dagli operai ai "grandi capi", hanno un'aria amichevole, di grande complicità. Così gli armatori si sentono non solo autori della propria barca, ma integrati in una famiglia quasi come se ne facessero parte da sempre. Quindi ancor più in sintonia con la loro barca. E questo, secondo noi, è il miglior obiettivo che ci si possa porre: non quanto sia oggettivamente "buona" la barca, ma quanto un armatore si riconosca in essa.

FARR 56 Pilot House



Le linee del Farr 56 sono un piccolo capolavoro. Esprimono contemporaneamente potenza e stile, grinta e classe. Facendo una citazione automobilistica (perdonatecela), potrebbero essere paragonate alle moderne station-wagon, auto nate per la capienza ma potenti, eleganti e capaci di incredibili prestazioni. **Le linee d'acqua** sono tirate e fini a prua, potenti e piatte a poppa. **Le appendici** sono studiate per dare il massimo rendimento senza penalizzare la barca con pescaggi eccessivi. Il bulbo ha una forma poco allungata e finisce con alette per abbassare il baricentro e garantire buone prestazioni anche in bolina. Diverso il discorso per il timone: realizzato secondo le ultime tendenze progettuali, è molto allungato e ha un'immersione di poco inferiore al bulbo. Sopra il galleggiamento le linee sono decisamente gradevoli e filanti nonostante il bordo libero alto e la pilothouse. Questo è dovuto a un attento studio delle parti: lo scafo ha un cavallino molto pronunciato che, oltre a garantire un ottimo comportamento in mare, slancia notevolmente le

linee; il disegno della tuga è particolarmente indovinato e, nonostante l'abbondante volume, risulta grintoso e leggero, specie nella vista laterale; infine sono curati i particolari, come la prua leggermente a clipper, la tuga di prua a scomparsa e la falchetta in legno. **Il piano velico** è un classico cutter testa d'albero con crocette leggermente acquartierate, quel tanto che basta per non avere volanti strutturali (queste ultime vengono armate solo quando si usa la trinchetta). L'albero è un Selden tre crocette e, di serie, viene fornita l'idraulica per il genoa, la trinchetta e la randa avvolgibile nell'albero (si può ovviamente optare per una randa stecata e ultimamente stanno comparando i sistemi avvolgibili sul boma). Ottima la possibilità di frazionare la tela, necessaria per usufruire con equipaggio ridotto dell'abbondante superficie velica. Il controllo è inoltre completamente automatizzato e centralizzato in pozzetto. **La coperta** appare ordinata e pulita, con ampie zone disponibili per sdraiarsi al sole, situazione rara per una barca nordica. A prua,

Foto 1: la coperta vista dalla testa d'albero; **2, 5:** il pozzetto con il grande trasto e le manovre concentrate; **3:** il pulpito di prua; **7:** la poppa attrezzata; **8:** le drizze restano all'albero; **4, 6:** sul Farr 56 si naviga tranquilli anche con 58,5 nodi di vento reale!

dopo il robusto pulpito e lo splendido musone doppio in acciaio (su cui si mura anche il genaker), vi è l'accesso al gavone dell'ancora, ampio e organizzato, e al salpancore verticale esterno. Subito dopo vi è il boccaporto Rondal che si apre sulla cala vele/cabina equipaggio, ottimamente rifinita, completa di stipetti e di banco da lavoro. A piede d'albero vi sono due winch per le drizze, poi la grande deck house, ben profilata e dotata di ampia vetratura. Riparato dalla deck house e, quando le condizioni lo richiedono, dallo sprayhood (di serie), vi è **il pozzetto**, raccolto e funzionale per un equipaggio ridotto. Qui trovano spazio ben sei winch (di cui quattro idraulici), la timoneria dotata di console da cui si controlla tutta l'at-



trezzatura di bordo, dai winch al motore al bow-thruster, il tavolo abbattibile montato sulla colonnina del timone e tre grandi panche dove sdraiarsi comodamente (quelle longitudinali sono lunghe ben 240 cm). Alle spalle del timoniere vi è il grande trasto, ottimo se non fosse per la scarsa demoltiplica del paranco che, di fatto, costringe all'uso dei winch. Più verso poppa, dopo la tuga, quattro ampi gavoni e il grande specchio attrezzato, pratico e piacevole nel disegno. Scendendo sottocoperta vi renderete conto che, con una barca così, potrete tranquillamente fare a meno della casa al mare. **Il quadrato** rialzato risulta sviluppato in larghezza. Sulla dritta vi è la **dinet**te dotata di tavolo e divano con 8 comode sedute. Di fronte si trova la **postazione di navigazione**, uno spazio sviluppato a "C" dotato di sedia girevole da cui controllare tutta l'elettronica di bordo e, in codizioni limite, portare la barca a motore (tramite controllo dell'acceleratore e pilota automatico). La grande vetratura garantisce in tutta la zona una visione panoramica impagabile. Verso prua si trova **una cabina**

ospiti con grande letto doppio che però risulta parzialmente soffocato dal pavimento del quadrato e chiuso su tre lati, ottimo per la navigazione, un po' meno per la vita di tutti i giorni. Di fronte il **bagno comune** dotato di box doccia separato. Oltre, la **grande cabina di prua**, in effetti una seconda armatoriale, con letto doppio di testata, divanetto e grande quantità di armadi. Dalla parte opposta, scendendo due gradini si incontra la **cucina** sviluppata lungo il corridoio che porta a poppa. In questo ambiente si trova un doppio frigo grande come quelli di casa, il fornello, due lavelli e due grandi piani di lavoro magistralmente rivestiti in Corian. Decisamente abbondanti e ben organizzati i volumi di stivaggio, tanto che, volendo, trovano spazio anche una lavatrice o una lavapiatti. A poppa si apre la **grande suite armatoriale**. Qui, oltre la dimensione del letto, fanno impressione il volume (la cabina si sviluppa su tutta la larghezza) garantito anche dalla tuga, l'abbondante calpestio e la notevole quantità di spazi destinati agli effetti perso-

Foto 9: il quadrato, largo e corto, è incredibilmente panoramico; 10: la cucina con il frigo "da casa"; 11: la barca si può portare anche da dentro (ma solo a motore); 12, 13: le cabine sono delle reggie; 14: la centrale di navigazione sviluppata a "C"; 15: uno dei bagni, rifiniti con dello splendido Corian

nali. Sul lato destro si accede al **grande bagno**, anche questo con box doccia separato chiudibile con porta rigida in plexiglass. Va detto che i bagni sono ottimamente rifiniti, laccati di bianco lucido gli elementi verticali e rivestiti in elegante e ben lavorato Corian i piani orizzontali. Ma i Farr Pilot House non sono solo belli "fuori". Sono le parti che (in apparenza) non si vedono a fare di queste barche oggetti di altissimo livello. Tutta l'**impiantistica**, la sala macchine e il vano impianti meriterebbero un articolo a parte: non avendo questa possibilità, possiamo solo dirvi che sono realizzati al top, perfettamente accessibili e utilizzano componenti di prima qualità.

FARR 56 Pilot House



Benvenuti a bordo

State scendendo la strada che porta al cantiere in Svezia. Nel lungo tragitto da Göteborg, mentre attraversavate le foreste di conifere illuminate dalla luce del sole, vi sono tornate in mente le visite invernali, mentre la barca era in costruzione: il clima era impietoso, gli alberi sembravano un blocco di ghiaccio e la luce durava poche ore. Ma questo era fuori. Appena entravate in cantiere, il caldo (fisico) dell'ambiente a temperatura controllata e il calore (psicologico) delle persone che vi accoglievano, vi facevano dimenticare la quantità di indumenti che vi eravate appena levati. La barca era nata quasi per caso, vi affascinarono le linee e vi avevano convinto le persone del cantiere, professionali ma semplici, senza quella pomposità che di solito circonda chi vende barche di lusso. E questa impressione vi aveva accompagnato durante tutta la realizzazione. Alla fine vi eravate fatto degli amici, persone affabili con cui parlare anche d'altro. Il vostro Farr 56 era cresciuto su di voi, erano più le cose nate dal vostro gusto che quelle standard. Avete assistito al varo nel porticciolo davanti al cantiere (belli i cantieri sull'acqua...), avete dato tempo agli operai di finire tutto con calma. Ora siete pronto per portarla a casa, ma prima vi siete presi alcuni giorni per provarla nelle acque svedesi (anche per navigare in zone diverse e a voi sconosciute). Quando siete sceso dalla macchina il cuore vi è saltato in gola: eccola lì, con la sua prua imponente, i suoi acciai lucidi, sembra una splendida nave da guerra. Salite, che meraviglia il teak pulito, le vele armate: nonostante tutte le manovre, la coperta è estremamente ordinata. Entrate in quadrato. Che bella la stoffa scelta da vostra moglie, rosso amaranto: con il legno di rovere chiaro (scelto da voi) è perfetta. Poggiate le borse, vi cambiate, siete impaziente di uscire. Ingmar, che è con voi per questa prima uscita, vi dimostra come manovra districandosi dentro il porticciolo, troppo

stretto per queste barche. Manovrando con il motore e l'elica di prua gira letteralmente la barca su se stessa. Non male, considerando anche le 20 e più tonnellate! Fuori provate il motore, silenzioso e molto efficiente, superate con facilità i 9 nodi. Il vento si infila tra gli isolotti di granito color rosso mattone, i gabbiani vi guardano impassibili dagli scogli. Le raffiche superano i 25 nodi, decidete di provare la trinchetta. La barca si comporta in modo egregio, a riprova della bontà della carena e della centratura del piano velico. Lo sbandamento è contenuto, la velocità raggiunge con facilità i 9 nodi (scoprirete poi che difficilmente si va di meno), le manovre sono più che agevoli e vostra moglie si trova perfettamente a proprio agio anche al timone, morbido ma decisamente sensibile (bastano minime correzioni). Appena il vento cala un po' date il genoa. La barca diventa reattiva e divertente, sbanda e accelera sulle raffiche, sente ogni piccola regolazione. Solo il trasto vi ricorda quali sono le forze in gioco bruciandovi una mano. Bisognerà aumentare la demoltiplica. Virate, rivirate, la fatica la fanno i winch idraulici, bella la vela così. Al timone vi trovate bene seduti sottovento da dove potete vedere i filetti del genoa. Quando siete in cima al canale, poggiate e date il gennaker che, con la calza, va su senza complicazioni. Al lasco si sente bene la forma della carena: al contrario dei barconi di simili dimensioni, il vostro Farr 56 scivola sull'acqua a più di 10 nodi senza opporre resistenza, con la prua leggera e sempre alta. Strambate, a un certo punto vi distraete e ci scappa anche una straoratzina, è veramente reattiva. Che gusto! Vi infilate in un lungo fiordo, sul fondo un paesino di pescatori che sembra l'illustrazione di un libro di favole. Mangiate in un incredibile ristorante che prima era un cantiere di barche da pesca (!), un whisky e il meritato riposo nel lettone. Prima di addormentarvi, andate in cucina per bere un po' d'acqua. Alzate gli occhi e vi guardate intorno: con una barca così chi ci torna più a casa?

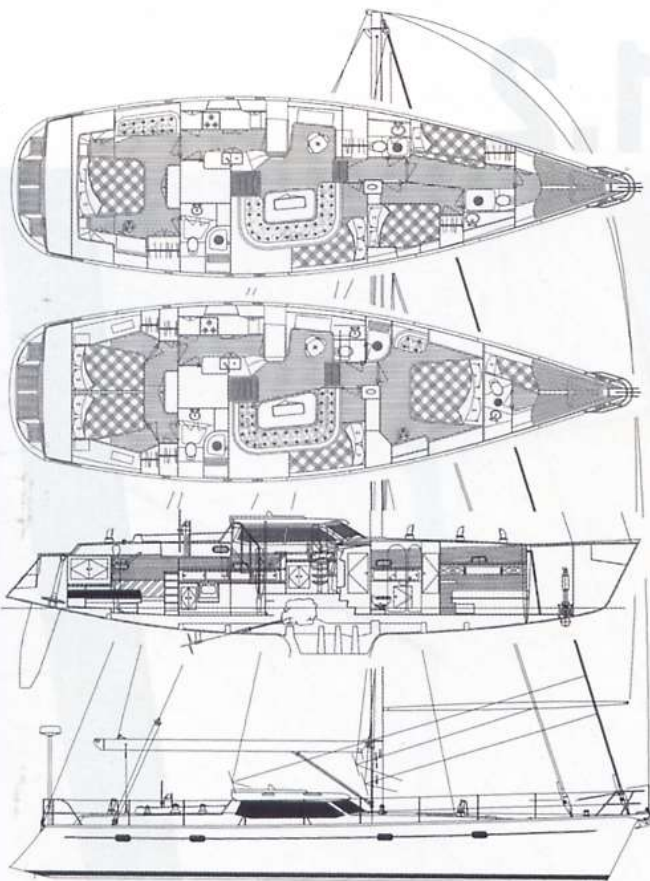


FOTO FARR PILOT HOUSE

FOTO FARR PILOT HOUSE

UN PO' DI MISURE

Panche pozzetto 240x50 cm
 Spazio tra le panche 120 cm
 Passavanti 50÷35
 Trasto randa 280 cm
 Tavolo dinette 173x96 cm
 Tavolo carteggio 90x86 cm
 Letto ospiti 200x120 cm
 Letto prua 200x180÷137 cm
 Letto poppa 200x180÷155 cm

DEDICATO A...

È possibile unire le prestazioni con l'abitabilità (quella vera)? È possibile divertirsi in due su un 17 metri senza morire di fatica? Il Farr 56 Pilot House che abbiamo provato appartiene a una simpatica coppia di signori inglesi sopra i 50 anni (dato il prezzo è difficile trovare armatori più giovani) che navigano prevalentemente soli. Avete capito bene, soli. Anche quando ci sono più di 50 nodi d'aria (che, da quelle parti, non è poi così raro). Anche quando il mare esagera. Vivono nella loro barca per dei mesi (beati loro). E così quasi tutti i proprietari dei Farr Pilot House. Sono dei superuomini? No, più semplicemente le loro barche sono pensate e realizzate per fare questo (basta solo guardare le dotazioni standard). Sono costruite per andare sul mare seriamente da gente che seriamente va per mare. Può sembrare un gioco di parole ma è il vero segreto del successo di una barca. Chi va per mare sa che le attrezzature devono essere dimensionate correttamente perché il vento e il mare ti stancano anche se non fai nulla, figurati se devi manovrare le vele di un 56 piedi. Chi va per mare sa che gli spazi devono avere dimensioni tali da consentirti di non sbattere la testa anche quando la barca è molto sbandata. Chi va per mare sa che gli impianti devono essere prima di tutto robusti, ma poi semplici, per consentirti di metterci le mani senza impazzire anche se non sei un perito elettrotecnico. Il Farr 56 è una barca molto comoda, sia in coperta che dentro, è estremamente veloce e facile da portare e, a vela, può darvi grandi soddisfazioni. Ma, prima di qualsiasi altra cosa, è una barca pensata e realizzata con serietà.

SPECIFICHE TECNICHE

Progetto: Bruce Farr

Lunghezza f.t.	17,60	m
Lunghezza gall.	15,30	m
Larghezza	5,06	m
Immersione	2,50	m
Dislocamento	20.500	kg
Zavorra	6.380	kg
Piano velico	I=22,36; J=6,75; P19,61; E=6,93	
Superficie vel.	193,00	m ²
Motore Yanmar 4LH-HTE	140	hp
Serb. nafta	1.100	l
Serb. acqua	850	l

ATTREZZATURA

- Albero 3 crocette Selden alluminio, avvolgendo di serie (possibile randa steccata)
- Sartie in tondino, arridato Hasselfors
- Paterazzo e vang idraulici Navtec
- Winch Lewmar self tailing 2 velocità, 2x66 + 2x50 idraulici, 2x58 + 2x50 manuali
- Rollafiocco e rollatrinchetta idraulici Selden
- Attrezzatura di coperta Lewmar
- Stopper Spinlock e Lewmar
- Timoneria cardanica Whitlock ruota ø 120 cm

COSTRUZIONE

- Scafo: fondo in pieno, murate in sandwich di vetro E, anima in Divinycell, resina poliesteri isofalica; struttura di rinforzo resinata allo scafo, ulteriore struttura di irrigidimento in alluminio per la posa dei pavimenti
- Coperta: sandwich di vetro E, anima in Divinycell; rivestimento coperta in teak 12 mm
- Elementi interni non strutturali (porte, ante) in sandwich di legno con anima in espanso

DOTAZIONI

- Oblò (10) e osteriggi (10) Lewmar + accesso alla cala vele Rondal
- Salpancore Lewmar Ocean 3
- Bowthruster idraulico Lewmar
- Generatore Fischer Panda 12 kw
- Inverter 3000 w
- Frigoriferi/freezer (2) per tot. 115 l
- Batterie al gel 24 v 600 Ah + 12 v 115 Ah
- Riscaldamento: 2 bruciatori Eberspächer D5L
- Boiler acqua calda 40 l
- Elettronica Raymarine ST60 + Gps + stereo
- Vhf Shipmate RS8400
- Pilota automatico Raymarine ST 7000 plus
- Vele taglio triradiale in spectra + Mps con calza

METEÒ DELLA PROVA

Vento: da 16 a 28 nodi reali.

Mare: da calmo a poco mosso

PREZZO

Farr 56 Pilot House € 1.262.057

Optional:

il cantiere si riserva di allestire la barca con gli optional e secondo le preferenze del cliente.

Prezzi f.c.a. cantiere in euro IVA esclusa

PER INFORMAZIONI

Farr Pilot House Yachts

Tel. +31 320 279845 - Fax +31 320 264525

E-mail: info@farr-pilothouseyachts.com

www.farr-pilothouseyachts.com

FOTO FARR PILOT HOUSE



I CONCORRENTI

NOME	CANTIERE	LUNGH.	LARGH.	DISL.	SUP. VEL.	PREZZO €
X-562	X-Yachts	17,23	4,84	19.500	180,10	717.317
Swan 56	Nautor	17,19	4,73	21.500	158,70	1.020.000
Oyster 56	Oyster M.	17,49	4,95	27.260	176,00	1.358.400
Solaris 58	SeRiGi	17,70	5,00	22.700	180,00	1.380.000