farr nauta 80 ds - vela e motore aprile 2006 (1) (1233x1683x24b jpeg)

1. Il salone è rialzato e la deck house consente una buona vista verso l'esterno. Sullo sfondo si vede la zona di lettura riservata all'armatore, una soluzione realizzata solo su questo modello, nel prossimo infatti il salone avrà più profondità e la discesa porterà direttamente alla suite armatoriale.

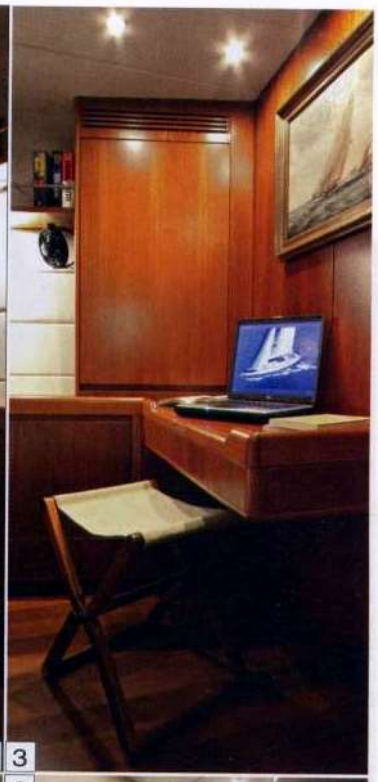
Varata lo scorso settembre, *Far Away* è la seconda unità costruita da Southern Wind Shipyard sul riuscito progetto Farr Nauta 80' Deck Saloon. Come da tradizione del cantiere non si tratta di un custom vero e proprio ma piuttosto di un semicustom appartenente ad una semiserie. La gamma di imbarcazioni prodotte da Southern Wind comprende sei modelli tra i 72 e 100 piedi con in più due nuovi progetti in fase di studio: un 93' Flush Deck per riempire il vuoto tra l'82' Deck House e il 100 Flush Deck e un 107' Flush Deck, anche per quest'ultimi si tratterà come sempre di mini-serie.

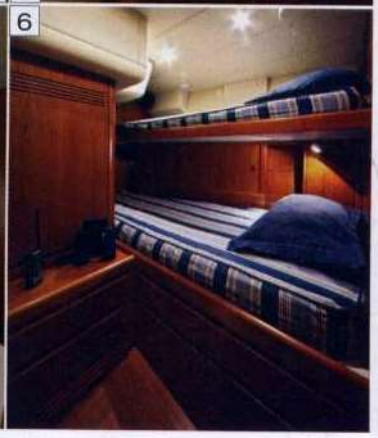
Progetto

Il general concept e l'exterior e l'interior design sono dello studio italiano Nauta Design; architettura navale, piano velico e appendici sono di Farr yacht Design. *Far Away* è un deck saloon, quindi salone interno panoramico attraverso i vetri di una tuga abbastanza importante dalle linee filanti che accompagnano l'occhio verso il living di poppa. La cabina armatoriale è a prua, cucina e alloggi dell'equipaggio a poppa e questa disposizione è un'altra tradizione Southern Wind, un'idea dello stesso Willy Persico, fondatore e proprietario del cantiere, che forte di una lunga esperienza come armatore in giro per il mondo ci racconta che *"a poppa c'è il motore, è una zona rumorosa, in più con la suddivisione tecnica del pozzetto l'equipaggio ha un ingresso rapido e riservato alla cucina e al carteggio direttamente dal pozzetto di manovra che è a poppa. L'armatore invece può stare comodo a prua senza essere disturbato"*.
Anche nelle due cabine Vip si comprende quanta attenzione abbia messo il cantiere ad aspetti meno tecnici del progetto, come disegnare due cabine dalle dimensioni identiche per non scontentare e creare disparità per i clienti che affitterranno la barca.

Materiali e impianti

Rispetto a *Southern Star* (il Reichel Pugh Nauta 78' che abbiamo provato lo scorso anno sul numero di marzo 2005 di VeM) *Far Away* ha caratteristiche molto distanti. Diverso è infatti il target delle due imbarcazioni, *Southern Star* è un cruiser-racer, *Far Away* un fast-cruiser, a livello di linee e prestazioni qualcosa cambia. La sua carena è quindi più mor-





bida e piena, soprattutto nella zona di prua per dare maggior volume agli interni e sulla stessa lunghezza fuori tutto ha un dislocamento maggiore di circa 4,5 tonnellate. Le appendici sono importanti e profonde; il bulbo di oltre 10 tonnellate, attaccato alla fin keel, ha il baricentro a ben 3,5 metri di profondità, su un pescaggio di 3,8 m; questo consente un ottimo momento raddrizzante e quindi la possibilità di mettere tanta tela a riva. Lo scafo è costruito con stampo maschio e laminazione tramite wet lay up in sottovuoto e post cura, la pelle esterne è in fibra di vetro quadriassiale alternata poi a strati di kevlar (il kevlar su kevlar è un mito da sfatare), l'anima interna è in espanso di Pvc Corecell precurvato con pelli interne di carbonio. La resina utilizzata è la epossidica Ampreg di SP System. La coperta è invece in sandwich di carbonio, l'anima è in espanso klegcell con pelle esterna ed interna di carbonio. Una grande barca non è fatta solo da ciò che si vede, come design e prestazioni, ma anche da ciò che non si vede, come impianti e sicurezza. La sala macchine è studiata al millimetro, a dir il vero è un po' troppo affollata (ci sono 2 generatori, oltre al motore principale e a tutte le altre apparecchiature), ma in caso di necessità consente comunque l'intervento manuale agli impianti, che rimangono tutti ben accessibili da ogni lato. A bordo è installata una grande pompa di sentina principale Gianneschi e Ramacciotti ACB 131 con la quale, attraverso i manifold, si può decidere dove andare a pescare: compartimento stagno di poppa (o lazzaret) con pescaggio su entrambi i lati per ovviare allo sbandamento, a poppa della sala macchine e nel punto più profondo della barca che è subito a poppa dell'albero e infine nella sala macchine (dove può essere attaccato un pratico tubo flessibile) e nella cala vele. In sala macchine c'è anche una seconda pompa dedicata a diaframma Par-Max 4 16 lt/min per i "lavori sporchi". In tutte queste zone c'è un sensore allarme che avvisa l'equipaggio. Questa linea principale è servita, ovviamente, anche da una seconda pompa manuale con attacco in pozzetto, una Whale Gusher Titan con portata di 98 lt/min con 70 pompate al minuto. Il sistema idraulico è basato su un Power Pack,il "cuore" di tutto l'impianto idraulico,

2. La suite dell'armatore è a prua, ben isolata dagli altri ambienti. E' stato lo stesso proprietario del cantiere ad eleggere, anni fa, la prua come zona armatoriale.
3. Il vanity desk nella cabina dell'armatore.
4. Il bagno si sviluppa a prua della cabina, ha un grande box doccia separato.
5/6. L'equipaggio lavora e vive nella zona di poppa, dove si trovano le due cabine con letti a murata, la cucina e il tavolo da carteggio.

1/2. Il salone visto dalla sala lettura dell'armatore.
3. Le cabine Vip sono due, hanno dimensioni identiche per non scontentare gli ospiti a bordo.
4. Entrambe hanno bagni riservati con box doccia separati.

che aziona i winches e gli avvolgitori del genoa, integrato dalla presa di forza del generatore alla quale è collegata una pompa a portata variabile (con load sense, in pratica riesce a "sentire" il carico richiesto e quindi ad adattarvisi). I serbatoi del gasolio sono a ai lati dell'albero (quindi centrali e bassi) e sono in composito, nuovo standard di Southern Wind: il vantaggio è che sono meglio compatibili alle strutture trasversali della barca. I serbatoi dell'acqua sono alle due estremità laterali della sala macchine e possono essere utilizzati come ballast nei bordi lunghi. I cavi elettrici sono passati attraverso due canalette principali di distribuzione sotto la falchetta, in alto, da lì partono le deviazioni per la varie utenze. Il gruppo principale di distribuzione delle linee idrauliche è invece in basso (non importa se va a bagno). Per evitare fughe di cattivi odori gli sfiati delle acque nere e grigie sono su linee separate, per lo stesso motivo i drenaggi dell'impianto di condizionamento (compressori in sala macchine quindi molto silenziosi) sono raccolti in due vaschette Jabsco dedicate che scaricano direttamente in acqua con una pompa Par-Max. Per l'acqua di bordo ci sono due pompe, una per l'acqua salata e una per la dolce, in caso di rottura o manutenzione di una delle due, tramite una valvola di controllo si può decidere quale linea lasciare attiva con la pompa funzionante. Allo stesso modo si possono alimentare i bagni con acqua salata o dolce, un "dettaglio" presente a bordo solo nelle barche che naviga sul serio. Il motore è uno Yanmar 4LH-STE da 240 cavalli a 3.300 rpm con elica Varifold a 4 pale abbattibili di Bruntons Propellers; i generatori di bordo sono due, entrambi Onan, il primo da 17,5 kW, il secondo (per un uso più leggero) da 7 kW; i carica batterie sono 3 Victron Phoenix Combi 3000 VA 24V-70 Ah.

Interni

Il layout disegnato da Nauta secondo gli imput dell'armatore prevede una netta separazione degli ambienti dell'equipaggio, che vive e lavora a poppa. Centro barca e prua spettano ad ospiti e armatore la cui suite di prua, benché non sia nel punto di maggior larghezza della barca, gode della massima privacy essendo separata dagli altri ambienti dal salone e dalla sala lettura a lui riservata. Ed è proprio quest'ul-

timo ambiente (voluto dall'armatore solo su questo esemplare) a suscitare qualche dubbio nel layout perché toglie un po' di vivibilità al salone. Le due cabine ospiti, identiche, sono a poppa del salone, entrambe hanno il proprio bagno riservato. I mobili per ottenere la massima leggerezza sono costruiti ove possibile in nido d'ape (le cui cellule sono in uno speciale cartone) mentre tutte le sezioni inferiori dei mobili e le zone sottoposte a maggior stress sono costruite in sandwich di PVC. Sia il nido d'ape che il sandwich è impellicciato in teak.

Coperta

Ambienti separati sotto ma anche in coperta, dove equipaggio e ospiti hanno due pozzetti distinti. Quello di poppa è per l'equipaggio, da qui si timona, si controlla la navigazione, si regolano le vele. La posizione è strategica perché c'è l'accesso diretto alla cucina e al tavolo da carteggio, quindi tutte le attività dell'equipaggio restano (con soddisfazione dell'armatore ma anche dell'equipaggio stesso) ben separate dalla zona living della barca. Tutti gli oblò (costruiti dal cantiere) sono a fil di coperta.

Piano velico

Far Away è armato con albero, boma park avenue e tangone (realizzati da stampi femmina in pezzo singolo) di carbonio di Southern Spars, piano velico a 9/10 e genoa al 106% che insieme alla randa crea una superficie velica totale di circa 321 metri quadri; lo stralletto di prua per la trinchetta è amovibile. I winch sono Harken, l'attrezzatura di coperta è Fredericksen. Le vele sono di Carbon Spectra di Quantum Sails.

La prova

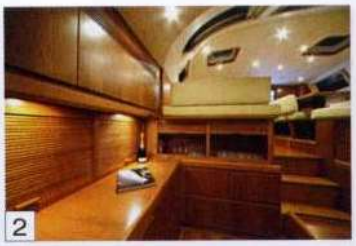
Si è svolta a Genova in una bella giornata con maestrale sui 14 nodi con raffiche fino a 18/19 nodi. *Far Away* è un fast cruiser, carena e prestazioni per quanto meno tirate di un cruiser racer restano comunque di un altro pianeta. Le forme di carena, le appendici profonde (soprattutto il timone, molto affilato) e il piano velico di 321 mq costringono il timoniere a restare sempre attento alle reazioni della barca e quando necessario a prevenirle per sfruttare al massimo tutte le potenzialità,

1/3. La separazione degli ambienti riguarda anche la coperta, il pozzetto degli ospiti è a prua, quello tecnico per l'equipaggio a poppa.
2. I passauomo sono a filo.
4. La finestra della deck house. In fondo, le lande delle sartie sono laminate in composito, quelle del paterazzo sono di acciaio, a prua lo strallo è fissato ad una landa in composito che va a scaricare direttamente sul dritto di prua.

1. Il salone visto dalla tuga esterna.
2. L'angolo bar della sala lettura dell'armatore.
3. La cucina con il tavolo da carteggio.
4. I tambucci a filo sono realizzati dal cantiere.
5. L'alloggio della zattera di salvataggio è sul paramare di sinistra, una posizione pratica in caso di emergenza.
6. La guida per il tendalino a scomparsa.
7. L'albero è di carbonio in pezzo unico a tre ordini di crocette.
8. La seduta di poppa.
9. Il verricello a scomparsa per il tonneggio.
10. Un dettaglio dei serbatoi del gasolio che sono realizzati in composito.

enormi, di uno scafo così performante ma anche nervoso. Presa confidenza non si vorrebbe mai più mollare il timone a nessuno. In assetto standard con randa full batten e genoa avvolgibile al 106% *Far Away* tiene un passo notevole, con 13 nodi di vento reale abbiamo navigato costanti a 9,4 nodi di velocità con un angolo di 24° all'apparente, roba da Coppa America. La spinta dei 321 mq di piano velico è costante e potente, consentendo accelerazione e velocità all'uscita delle virate. La velocità più alta che abbiamo toccato è stata di 11,2 nodi con 14 nodi di reale e 63° all'apparente. Grazie ai winch idraulici il Farr Nauta 80 DS è uno yacht che può essere portato bene da un equipaggio ridotto anche se in realtà cercare l'assetto perfetto su un 24 metri così tirato richiede un buon lavoro di squadra e una costante attenzione ai parametri "vitali" dell'albero. A motore con lo Yanmar da 240 cavalli e l'elica a 4 pale abbattibili Bruntons Propellers (senza over drive) *Far Away* naviga a 9,8 nodi di crociera, questa andatura non è casuale ma è quella che ottimizza meglio consumo e sforzi del motore. Di scarsa importanza nelle barche a vela la velocità massima, che si cerca di far coincidere con quella di crociera.

1


2

3

4

5

6

7

8

9

10

superprova

FARR NAUTA 80 DS - IN CIFRE

❑ DATI

Progetto

Naval architecture Farr Yacht Design Concept, interiors design, exterior styling Nauta Design.

Scafo

Lunghezza f.t. **m 23,99**; lunghezza al galleggiamento **m 20,92**; larghezza max **m 5,90**; dislocamento **kg 39.000**; peso della pinna **kg 3,119**; zavorra **kg 10,322**; pescaggio **m 3,80**.

Serbatoi

Acqua **lt 1.210**; gasolio **lt 2000**; acque grigie **lt 400**; acque nere **lt 318**.

Omologazioni

CE con portata **18 persone** in cat. A.

Motore

Yanmar 4LH-STE; **240 cv** a 3.300 rpm: cil. **lt 3.455**; alesaggio x corsa **mm 100 x 110**; **4** cilindri in linea; peso **kg 365**.

Impianti

Ancora CQR 47 kg con 100 m di catena da 12 mm; verricello Maxwell 3500; elica di prua Max Power Retract R 300/21; diss. Tecnicomar 220 lt/h; aria cond. 64.800 BTU con ciclo rev. Summer-Winter. **Impianto elettrico:** 2 banchi batterie per i servizi da 24V, ogni banco ha 12 unità da 560 Ah x 2V al gel, capacità tot. 1.120 Ah x 24V; per il motore un pacco batterie da 140 Ah x 12V; generatore Onan 17,5 kW; generatore sec. Onan 7 Kw; 3 caricabatterie Vicotron Phoneix Combi 3000 VA 24V-70 Ah.

Elettronica

Radar Furuno Navnet 1823 24 nm + Marine display 8,4" Tft; Gps Furuno GP37; SSB Icom IC M802; Vhf Icom IC M601; telefono sat. Thrane&Thrane TT3028; B&G Hydra 2000 con 2 x 20/20 display, 1 display del vento analogico, 3 x FFD, autopilota Robertson-Simrad AP-26.

❑ In sintesi

I Southern Wind si distinguono per la costruzione e le prestazioni e *Far Away* non fa eccezioni. Perfetto per lunghe traversate oceaniche, coniuga velocità ad interni di grande classe con ambienti ben divisi e suite armatoriale a prua più due Vip identiche a centro barca.

▲ *Qualità della costruzione e impianti. Prestazioni*

▼ *Sala macchine affollata Layout salone Barca per pochi*

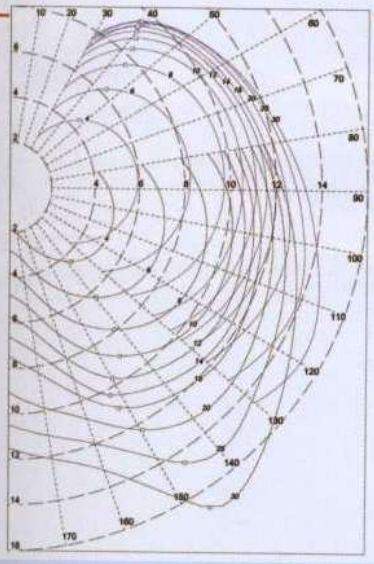
❑ Prezzo base

Su richiesta

❑ Indirizzi

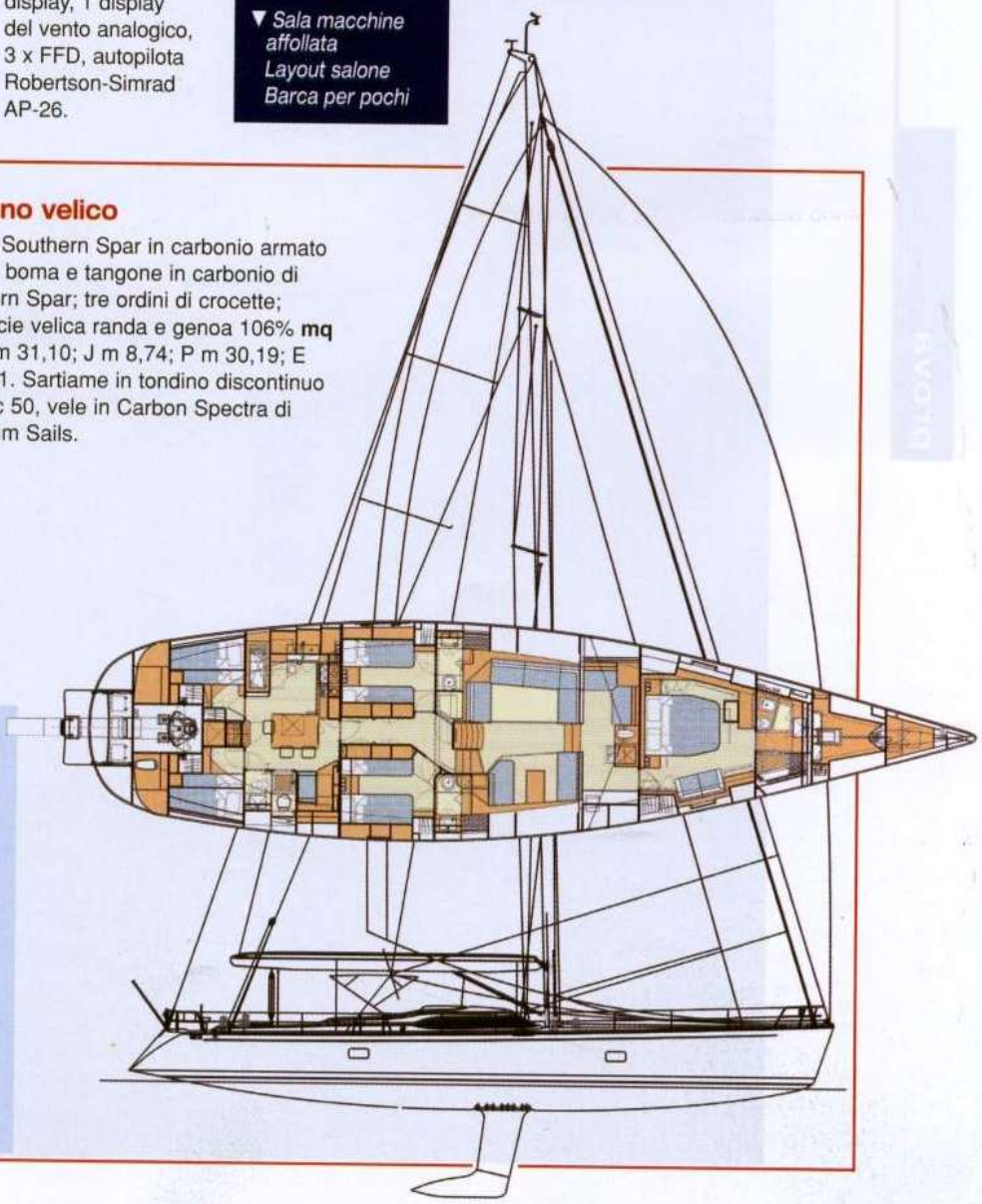
Southern Wind Shipyard
C/0 Pegaso srl Yacht Division
Genova, tel. 010 5704035
www.sws-yachts.com

La sala macchine è affollata ma consente comunque l'accesso diretto a tutti gli impianti per la manutenzione.



❑ Piano velico

Albero Southern Spar in carbonio armato a 9/10, boma e tangone in carbonio di Southern Spar; tre ordini di crocette; superficie velica randa e genoa 106% **mq 321**; I m 31,10; J m 8,74; P m 30,19; E m 10,41. Sartiame in tondino discontinuo Nitronic 50, vele in Carbon Spectra di Quantum Sails.

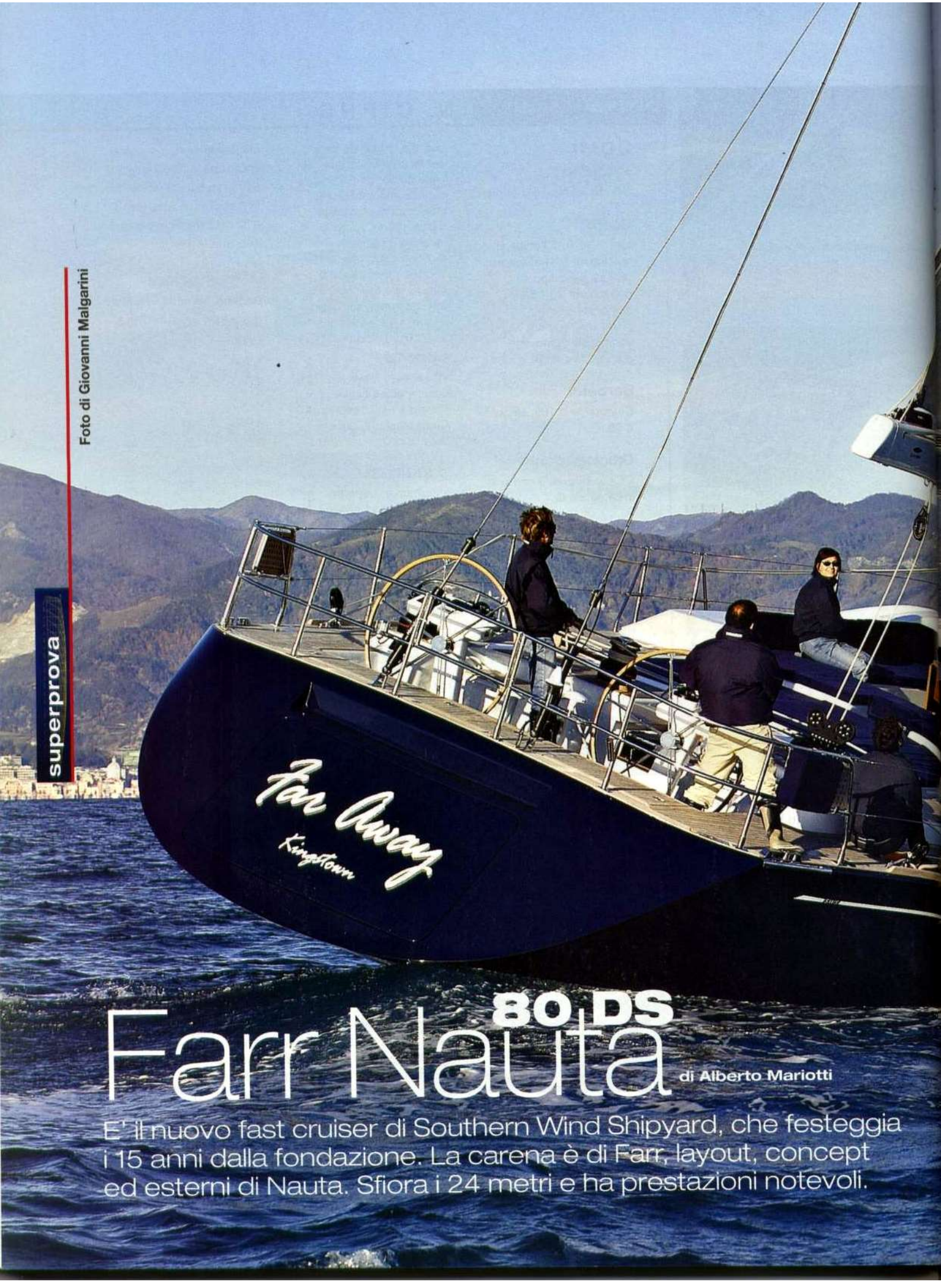


❑ Le prestazioni

A vela

Angolo vento apparente	Vento reale (nodi)	Velocità barca (nodi)
24°	13	9,2
30°	15	9,7
40°	13	10,6
63°	15,8	11,4
67°	13,7	10,4
63°	14	11,2

Note: la prova si è svolta a Genova con 14 nodi di maestrale con raffiche fino a 19.



superprova

Foto di Giovanni Malgarini

Farr Nauta 80 DS

di Alberto Mariotti

E' il nuovo fast cruiser di Southern Wind Shipyard, che festeggia i 15 anni dalla fondazione. La carena è di Farr, layout, concept ed esterni di Nauta. Sfiora i 24 metri e ha prestazioni notevoli.