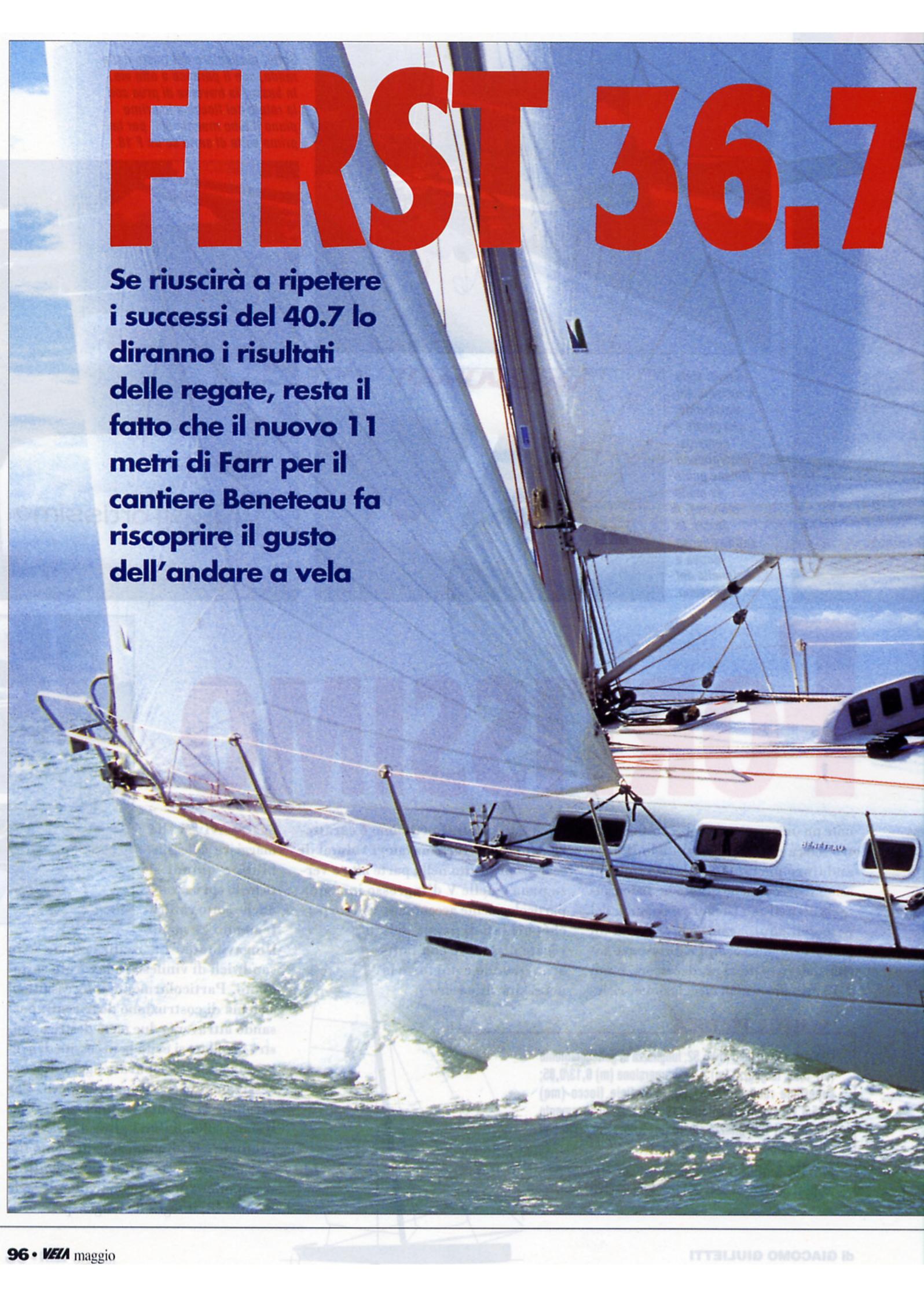


FIRST 36.7



Se riuscirà a ripetere i successi del 40.7 lo diranno i risultati delle regate, resta il fatto che il nuovo 11 metri di Farr per il cantiere Beneteau fa riscoprire il gusto dell'andare a vela



PREGI

- Coperta funzionale e ben attrezzata
- Prestazioni con vento leggero
- Estetica proporzionata

DIFETTI

- Cuccetta di prua e bagno sacrificati
- Passaggio scomodo tra interni e pozzetto
- Bussola lontana dal timoniere



Il First 36.7 in bolina con 8 nodi di vento reale, invelato con randa a stecche corte e genoa medio di Halsey Lidgard.

Gli ingredienti sono gli stessi che hanno contribuito al successo commerciale del First 40.7: una carena del "mago" Bruce Farr, un piano di coperta funzionale e ben attrezzata, interni semplici ma accoglienti. Il tutto a un prezzo appetibile, frutto delle economie di scala del cantiere Beneteau e, non ultimo, della costruzione in laminato pieno. Il First 36.7 si presenta come una delle più interessanti novità del segmento regata-crociera. E se è ancora presto per giudicarlo dai risultati (le prime consegne sono appena iniziate), resta il fatto che nella pur ricca fascia di mercato degli undici metri è al momento il modello di serie più ottimizzato per correre in IMS. Ma anche a chi non interessa cimentarsi tra le boe, il 36.7 garantisce quel gusto dell'andare a vela precluso ai crociera pura, anche con un buon livello di comfort. Sempre che per comfort s'intenda non solo l'abitabilità degli interni, ma anche l'efficienza delle manovre, la vivibilità della coperta e soprattutto il comportamento in acqua.

PROGETTO ★★★★★

Appena quattro anni e un metro di lunghezza dividono il 40.7 dal 36.7, eppure le differenze tra le due carene sono già evidenti. Differenze che sottolineano quella continua evoluzione progettuale che c'è nell'IMS, finalizzata alla ricerca del miglior rapporto rating/prestazioni: in primo luogo la maggiore larghezza sull'acqua delle sezioni di poppa, evidenziata dalla minore svasatura delle fiancate; e poi le uscite più inclinate, con conseguente aumento degli slanci. Al riguardo, con i suoi 9,23 metri di lunghezza al galleggiamento, il First 36.7 è il più corto tra i concorrenti della nuova generazione: ben 70 cm in meno rispetto al Dehler 36 e oltre 100 nei confronti del Rimar 36. Una carena che dovrebbe pagare poco in termini di Gph ma che è capace di allungare il suo galleggiamento dinamico quando serve. Altra caratteristica saliente del 36.7 è il pescaggio di 2,20 m, il più profondo della categoria: una soluzione che ha permesso di abbassare il baricentro, riducendo la percentuale di zavorra al 30,4% e aumentando al contempo l'aspect ratio della deriva. Non altrettanto sottile il profilo della pala del timone, che per quanto allungato presenta una notevole su-

perficie laterale. Un apprezzamento, infine, all'estetica: senza sacrificare le altezze interne i progettisti sono riusciti a rispettare una giusta proporzione tra i bordi liberi e la tuga; e questo, insieme con le linee aggressive dello scafo, rende molto gradevole l'insieme.

COSTRUZIONE ★★★

La costruzione in laminato pieno dello scafo non va certo a vantaggio della leggerezza, tanto più che per irrigidire la scocca è stato realizzato un controstampo strutturale poderoso sia per dimensionamento che per numero di correnti e madieri. A questa fitta osatura incollata sul fondo e fazzolettata sui bordi esterni sono agganciati i dodici prigionieri del bulbo e i due tiranti delle lande. Piuttosto che sul risparmio dei pesi, i progettisti hanno lavorato sulla loro concentrazione: i serbatoi dell'acqua sono in dinette, l'asse del timone è in fibra con resina vinilestere, gli arredi sono essenziali. Riguardo al timone, va detto che i primi esemplari hanno presentato un problema alle boccole, che ora sembra essere definitivamente risolto. Di serie il bulbo profondo in piombo, optional quello (sempre in piombo) con pescaggio ridotto a m 1,80.

PIANO VELICO ★★★

Il piano velico frazionato a 9/10 è a forte allungamento, con superficie velica equamente distribuita tra una randa di 38 mq e un genoa al 150% di 40,5 mq. Un armo che permette, in crociera, di montare un olimpico avvolgibile, mantenendo una buona efficienza dei profili. L'albero Sparcraft di serie, appoggiato in chiglia e provvisto di due ordini di crocette angolate di 20°, è sostenuto da sartie discontinuo in spiroidale; il tre crocette (optional), che porta la stessa quantità di tela, è armato con sartie in tondino. Da valutare se il vantaggio di rating del due crocette ri-paghi la sezione più pesante del profilo.

(segue a pag. 103)

A destra, il pozzetto è lungo 256 cm e largo 121. Privato delle due "cassapanche" asportabili offre una migliore posizione sia ai tailer che al timoniere. Il randista siede dietro il trasto, con un ottimo controllo di scotta e carrello.



A sinistra, una vista da prua della coperta con il caricabasso sdoppiato del tangone a bilancino. Sotto, un dettaglio del fitting per la regolazione del genoa e dello spi.



COPERTA **★★★★**

Il piano di coperta segue lo schema del 40.7, che ha dimostrato per la sua versatilità di essere funzionale sia in regata che in crociera. Con la sostanziale differenza della barra al posto della ruota, grazie alla quale il randista può posizionarsi a poppa del timoniere, dove è il trasto: da qui si riesce a controllare perfettamente sia la scotta completa di ridotta che il carrello, liberando spazio nella zona delle manovre compresa tra i winch delle scotte e delle drizze. Per questo, ma non solo, la ruota opzionale ci sembra una scelta poco felice: lo stick della barra offre infatti al timoniere la possibilità di regolarsi entrambe le vele, un bel vantaggio anche per chi naviga con equipaggio ridotto. Riproposta la soluzione dei gavoni asportabili, già vista sul 40.7, che in regata amplia il già spazioso pozzetto, migliorando l'ergonomia dei tailer. In crociera, rimontando queste due "cassapanche" si guadagna volume di stivaggio, oltre a due sedute comode per lato. Asportabile pure la schiena d'asino, sotto cui è prevista la sede dell'autogonfiabile. L'attrezzatura è completa e ben dimensionata (almeno sulla versione in prova provvista di winch delle scotte da 48 anziché da 44 e paranco del paterazzo con demoltiplica 1/48): vang e basso del tangone sono sdoppiati, i punti di scotta del genoa (rotaie separate per il 150% e il 100%) rinviati in pozzetto, i barber dello spi predisposti. Per migliorare la posizione del drizzista è stato ricavato un gradino sollevabile che nasconde il quadro motore: una buona idea da perfezionare con del plexiglas per vedere gli strumenti. E veniamo ai difetti: l'accesso al pozzo catena limitato dalla base del salpancora; pochi puntapiedi in pozzetto; la bussola a prua del tambuccio, troppo distante dal timoniere; e il primo gradino della scala molto più basso del calpestio esterno, che rende scomodo il passaggio.

Andrea Falcon

A destra, la zona d'ingresso dispone di un gradino che serve a rendere più ergonomica la posizione del drizzista. Sollevandolo si accede al quadro strumenti del motore.



A sinistra, un particolare dei larghi passavanti con le due rotaie separate per l'olimpico e il genoa 1 e 2. Sotto, il pozzo della catena con la base per il salpancora opzionale che ne limita l'accesso.



ATTREZZATURE DI SERIE

Winch scotte genoa: ..2 Lewmar 44 st 2 vel
 Winch drizze: 2 Lewmar 40 st 2 vel
 Rotaie genoa: Lewmar
 Trasto randa: Lewmar
 Stopper: 8 Spinlock XT
 Albero e boma: Sparcraft
 Oblò e boccaporti: Lewmar
 Bussola: Plastimo

INTERNI ★★★

Del First 36.7 esiste una sola versione di interni, con tre cabine e un bagno. L'impressione è che ci siano troppi locali separati per un undici metri dalle linee così sportive. Le sezioni affilate della prua e la tuga stretta non offrono quel volume che hanno i modelli da crociera pura. Con il risultato che la cuccetta a V di prua va di fatto considerata una singola, o una doppia per bambini: per far posto alla toilette, la parte di sinistra del letto è infatti corta (177 cm), così come scarso è lo spazio per i piedi di due adulti. Toilette che è di conseguenza un po' compressa e di accesso piuttosto scomodo per via dell'albero che limita il passaggio a prua del tavolo della dinette. Fatta eccezione per la zona di prua, il resto degli interni funziona a dovere: la dinette offre quattro sedute comode per lato, trasformabili in cuccette lunghe 196 cm e larghe 65. Il tavolo asportabile, che si intesta su un robusto tubolare in acciaio, permette di dedicare la zona centrale alle vele da regata, evitando laboriosi smontaggi. La cucina a L, disposta tradizionalmente ai piedi della scala, dispone di tre stipetti oltre al mobile dei lavelli, gran parte del quale sfruttato come volume di stivaggio, e al frigo a pozzetto da 90 litri. L'aria è assicurata da un oblò lungo 60 cm. Sul lato opposto il carteggio, provvisto di una consolle angolata per gli strumenti e di un'utile ripostiglio a cinque vani dietro il sedile del navigatore. Regolarli le dimensioni del piano, che misura cm 80x60. A poppa, dove le sezioni sono larghe, sono ricavate le due cabine gemelle con cuccette comode, ciascuna provvista di un armadio, una scarpiera e due oblò. Abbondanti le altezze. In sostanza, con una cabina in meno sostituita dal bagno, gli interni avrebbero acquistato senz'altro più respiro. Anche se, per un uso sportivo, è forse più utile avere molti posti letto e, possibilmente, a poppa.

Andrea Falcon

Sopra, la disposizione tradizionale del quadrato, privo del tavolo, con cucina e carteggio ai piedi della scala e dinette a divani contrapposti. Sotto, la cucina a L ben aerata dal lungo oblò apribile.



Sopra, la toilette per quanto piccola dispone di un angolo dedicato alle cerate. A sinistra, l'ampio accesso frontale del vano motore.



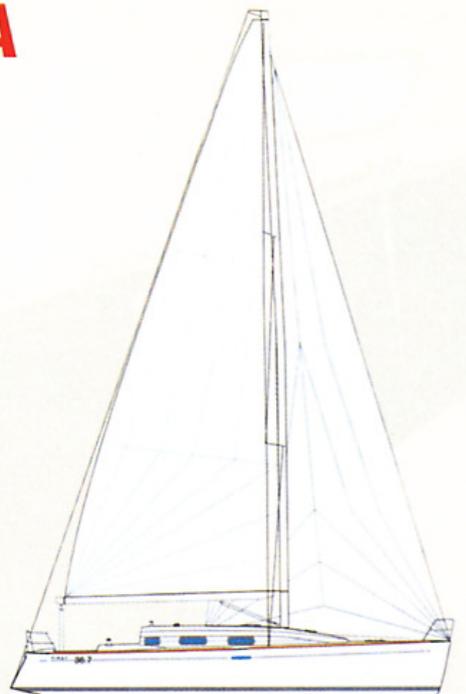
ALTEZZE IN CABINA

Cabine di poppa	cm 190
Cucina	cm 192
Dinette	cm 191
Toilette di prua	cm 185
Cabina di prua	cm 180

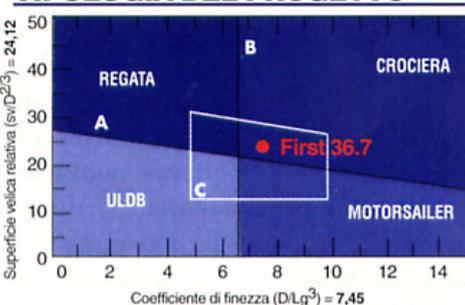
LA PROVA TECNICA

DATI BARCA

Lunghezza fuori tutto:	m 11,00
Lunghezza scafo:	m 10,68
Lunghezza al gall.:	m 9,23
Larghezza al b.max:	m 3,45
Pescaggio standard:	m 2,20
Pescaggio alternativo:	m 1,80
Dislocamento a vuoto:	kg 5870
Zavorra:	kg 1785
Superficie velica r+g 150%:	mq 78,50
Superficie randa:	mq 38,00
Superficie genoa 150%:	mq 40,50
Superficie spi:	mq 90,00
I:	m 14,15
J:	m 3,97
P:	m 13,85
E:	m 4,75
Numero cuccette:	6+2
Motore:	Volvo Penta 29 cv
Capacità serbatoio acqua:	lt 280
Capacità serbatoio gasolio:	lt 75
Omologazione CE:	Cat. A 8 persone
Disegnata da:	Farr Yacht Design
Costruita da:	Beneteau
Importata da:	Beneteau Italia, Via Puccini 15, 43100 Parma, tel. 0521 243200, fax 0521 243220, E-mail: benetita@tin.it, web site: www.beneteau.com



TIPOLOGIA DEL PROGETTO



LEGENDA: A-B: più uno scafo si allontana da queste due linee e più presenta le caratteristiche di uno dei quattro settori colorati. C: trapezio che contiene il 70% della flotta. Superficie velica relativa: valore alto = barca molto involata in rapporto al suo peso. Coefficiente di finezza: valore basso = barca leggera - valore alto = barca pesante.

FATTORI TECNICI

Velocità critica:	nodi 7,38
Lunghezza scafo/baglio max:	3,09
(< 2,80 = barca molto larga)	
(> 3,30 = barca molto stretta)	
Rapporto zavorra/dislocamento:	30,4 % versione bulbo lungo

PREZZI

Versione crociera (mot. 29 cv): € 92.065
f.co cantiere, IVA esclusa

Dotazioni di serie

Bulbo in piombo pescaggio m 2,20, vang rigido, boiler 22 lt, frigo elettrico, tendipaterazzo con paranco, scaletta bagno inox amovibile, elica bipala fissa su piede Sail Drive.

Optional

- Supplemento versione regata: € 4.256 (attrezzatura spi con tangone in alluminio, strallo cavo Tuff Luff, elica bipala abbattibile, regolaz. fine scotta randa, winch genoa 48 st)
- Timoneria a ruota: € 3.229
- Doccia pozzetto: € 185
- Suppl. albero a 3 crocette: € 4.782
- Salpancora elettrico: € 1.628
- Pack elettronica (Gps/plotter, eco-log-vento B&G): € 6.908
- Trasporto ad Antibes con antivegetativa, varo e collaudo: € 5.500

PAGELLA

Progetto	★★★★★
Coperta	★★★★
Piano velico	★★★★
Costruzione	★★★
A vela	★★★★★
A motore	★★★★
Interni	★★★
Impianti e dotazioni	★★★

CONDIZIONI DEL TEST

Velocità del vento reale: 8/10 nodi
Stato del mare: quasi calmo
Equipaggio imbarcato: 4 persone
Serbatoi: 1/4 acqua, 1/3 carburante
Pulizia carena: buona

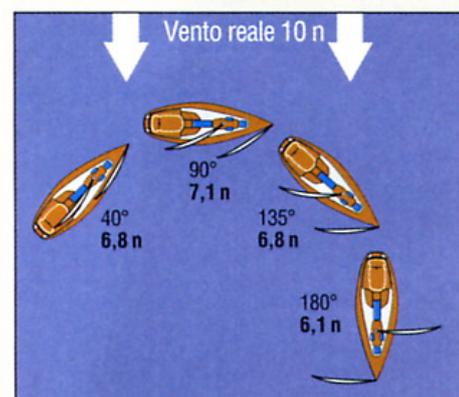
Vele usate

Randa stecche corte - Genoa medio 146% - Spi 0.75

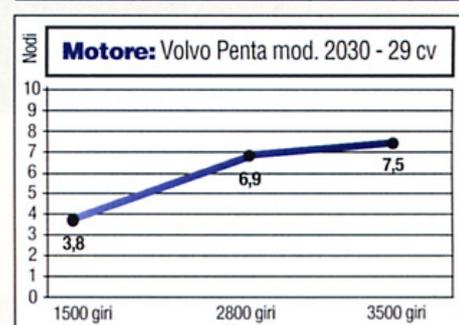
Strumentazioni usate

Gps Magellan - Fonometro Delta - Staz. vento Ray M.

VELOCITÀ A VELA



VELOCITÀ A MOTORE



RUMOROSITÀ A MOTORE

db	Pozzetto			Cab. poppa			Dinette			Cab. prua		
	3,8 nodi	6,9 nodi	7,5 nodi	3,8 nodi	6,9 nodi	7,5 nodi	3,8 nodi	6,9 nodi	7,5 nodi	3,9 nodi	6,9 nodi	7,5 nodi
90	Alto											
85												
80												
75	Normale											
70												
65												
60	Basso											
55												

GLI ALTRI MODELLI A CONFRONTO

	First 36.7	Dehler 36	X 362	Sun Fast 37	Elan 36	Comet 36	Rimar 36 S
LFT (m)	11,00	10,95	10,73	11,40	10,94	10,90	11,12
LARG. (m)	3,45	3,50	3,48	3,70	3,59	3,57	3,50
DISLOC. (kg)	5870	6000	4900	6300	5500	5500	5500
S.V. (mq)	78,5	71	78,08	76,4	69,5	78	81,6
IMMERS. (m)	2,20	1,95	2,05	2,07	1,90	1,95	2,05
CUCLETTE	6+2	4/6+2	4/6+2	4/6+2	6+1	4/6+2	4/6+2
PROGETTISTA	Farr	Judel/Vrolijk	Jeppesen	Fauroux	Humphreys	Lupoli	Finot
CANTIERE	Beneteau	Dehler	X Yachts	Jeanneau	Elan	Comar	Rimar
PREZZO	€ 92.065	€ 112.350	€ 112.794	€ 99.908	€ 90.959	€ 103.033	€ 113.104

Note: i prezzi si intendono IVA esclusa e franco cantiere. Per un confronto più ampio consultate la rubrica "Guida all'acquisto - Barche Nuove".



Anche in poppa filo sotto spi il First 36.7 ha mostrato le potenzialità della carena di Farr. Da notare la larghezza al galleggiamento delle sezioni poppiere.

(segue da pag. 98)

IMPIANTI E DOTAZIONI ★★★

Nella loro essenzialità gli impianti sono disposti correttamente, con pompe e auto-clave concentrate in un unico vano, l'elettrico canalizzato e con cavi di sezione adeguata, le prese a mare in zone accessibili. Per risparmiare peso (e soldi) tutti i serbatoi sono in pvc rigido, con autonomia abbondante di acqua (280 litri) ma limitata di gasolio (75 litri); appena sufficienti le due batterie da 70 Ah, specie per sostenere il consumo del frigorifero. Il quadro elettrico è di buona qualità, ma come al solito manca l'amperometro che è invece lo strumento più utile. Riguardo alle dotazioni standard, la scelta di delegare ai package opzionali il compito di personalizzare la barca in funzione delle pro-

prie esigenze d'uso, ci sembra in linea con la filosofia dei First: a chi fa regate non interessano le vele né il salpancora o l'avvolgifiocco di serie, bensì il bulbo in piombo e una completa attrezzatura di coperta. Resta il fatto che al prezzo base occorre comunque aggiungere una discreta somma. D'altronde, il listino contenuto si deve anche a questo.

A VELA ★★★★★

Provato con 10 nodi di vento reale, il First 36.7 non ha tradito le aspettative: 6,8 nodi in bolina con un angolo di 40 gradi e altrettanti al lasco sotto spi, sono dati che non lasciano dubbi sulla bontà del progetto. Non essendo ancora disponibile un certificato IMS, non è possibile interpolare questi dati con quelli teorici

(si parla di un Cph di 635), ma da un conoscitore degli algoritmi del Vpp come Farr è lecito supporre buone chance anche in compensato. La barra si è dimostrata molto neutra, anche se il poco vento non ci ha consentito di provarla a forti angoli di sbandamento. In virata il dislocamento si fa sentire, ma se l'accelerazione è lenta altrettanto graduale è il calo di velocità nel passaggio sull'altra mura. E grazie al bulbo stretto e profondo la barca gira davvero su se stessa. Efficiente, infine, l'organizzazione delle manovre: tutto è ben dimensionato e montato al posto giusto, unica cosa da rivedere il paranco randa molto demoltiplicato che, in lascata, tende a incattivire la scotta sui bozzelli.

A MOTORE ★★★★★

Il cantiere prevede due motorizzazioni diverse, Volvo o Yanmar, ma di potenza analoga. E infatti i 29 cv del Volvo installato sull'esemplare in prova sono apparsi in effetti più che sufficienti: quasi 7 nodi a 2800 giri che salgono a 7,5 nodi al massimo. Merito del piede S-Drive, il livello di rumore è basso anche nelle cabine di poppa, con vibrazioni impercettibili. E quanto a maneggevolezza, è difficile trovare di meglio. L'accesso frontale al vano motore è ampio, anche se la rimozione della scala è piuttosto laboriosa. (L.Z.)

DETTAGLI AZZECCATI

1 Il pozzetto in assetto crocieristico: grazie ai due gavoni aggiuntivi e alla parte centrale della schiena d'asino, entrambi amovibili, la coperta acquista spazio per le sedute e volume di stivaggio. **2** Nella sua semplicità, l'impiantistica appare ben posizionata: nella foto la cen-

trale dell'impianto idrico, concentrata in un vano di facile accesso e provvista di filtri sia sulle pompe di sentina che sulla linea dell'acqua dolce. **3** La soluzione non è nuova, ma per un cruiser-racer è ancora la migliore: il supporto in acciaio su cui si infila il tavolo della dinette.

