

SUPERPROVA



FIRST

42s7



**Le prestazioni di un
Farr con lo stile di
Philippe Starck: un
binomio di successo
per il nuovo cruiser-
racer IMS di Beneteau
di M. Francesca Natoli**

Pregi

- Soluzioni stilistiche molto ricercate
- Sfruttamento razionale dei volumi interni
- Capacità dei serbatoi superiore agli standard della categoria

Difetti

- Gli oblò apribili verso l'esterno sono d'impaccio alle manovre
- Gli attacchi della scaletta sono sottodimensionati
- Nella versione crociera il trasto randa risulta troppo avanzato

FIRST 42S7

Con 1100 persone di organico e una presenza in 28 paesi, il colosso francese Beneteau è il maggior produttore mondiale di cabinati a vela. Tra le linee realizzate spiccano quella dei First, da sempre rivolta a un pubblico di regatanti e di velisti che chiedono alla loro barca delle prestazioni da crociera veloce, e quella degli Oceanis dedicata al charter e a chi vuole una barca da crociera pura; va inoltre citato il Dipartimento Costruzioni Speciali, che produce i Corum, i Mumm 36, gli ILC 40 di Bruce Farr e tutti i One Off dedicati alla regata. Il First 42S7 è l'ultimo nato della serie, il primo esemplare è stato presentato al Salone Nautico di Parigi nel dicembre 1993.

ESTETICA E PROGETTO

Ancora un progetto firmato dall'ormai sperimentata coppia Bruce Farr-Philippe Starck: al neozelandese vanno le linee d'acqua, mentre il famoso designer francese ha curato lo styling e la disposizione degli interni. Le linee sono tipicamente IMS e ricalcano quelle degli ILC 40, con un'entrata di prua stellata, un'uscita di poppa larga e pulita e slanci piuttosto contenuti. Il bulbo della versione crociera è in ghisa con alette e pescaggio di 1,75 m; in piombo con pescaggio di m 2,30 quello della versione regata-crociera; la forma del timone è la classica "ala di gabbiano" stretta e molto allungata. Gli oblò ovali posti sulla share line colpiscono piacevolmente l'occhio e alleggeriscono il bordo libero.

COPERTA E ATTREZZATURA

La tuga si allunga dolcemente verso prua ed è meno bombata degli altri First, pur mantenendo un considerevole volume interno. Gli oblò laterali che si aprono verso l'esterno, se evitano le classiche "inzuppate" in fase di apertura, possono creare un impiglio per le scotte del genoa. Il pozzetto grande e profondo offre una zona ben riparata in crociera. Comoda anche sui bordi la posizione del timoniere, merito della ruota di grande diametro che consente di sporgersi agevolmente sopra e sotto vento.

La chiusura del pulpito di poppa è realizzata con un cavetto che scompare dentro il tubo d'acciaio del pulpito stesso. L'antidrucciolo ad alta tenuta è efficace su tutta la coperta.

Quattro winch Lewmar 44 e 54 self-tailing sono posti ai lati del tambuccio scorrevole, nella versione IMS sono previsti altri due winch vicino al timone per le volanti e la scotta spi. Il gavone di poppa di destra è molto grande, diviso in modo da non perdere gli oggetti in fondo e contiene il comando di sgancio dello specchio di poppa che diventa una plancetta attrezzata.

In pozzetto ci sono altri due gavoni ampissimi, ma con un'apertura un po' più piccola rispetto ai modelli precedenti. Una batteria di sei stopper per lato accoglie le drizze che corrono sotto coperta, lasciando così la tuga libera, sicura e creando un grande spazio prendisole.

I carrelli del punto di scotta del genoa hanno un comodo paranco a tre vie oltre al normale blocco a pistone con molla, a prua il tamburo del rolla-fiocco è incassato sotto il piano coperta e non ostacola il saliscendi dell'ancora, che è servita da un verricello elettrico.

Molto bella la falchetta in legno acajou colorata merisier, che corre lungo tutta la coperta.



Le linee progettuali rientrano nei canoni attuali della stazza IMS: slanci contenuti, entrate di prua sottili ed uscite di poppa avviate, dislocamento medio-leggero. Le due versioni proposte (crociera e crociera-regata) differiscono essenzialmente nel piano velico e nelle appendici.



Negli interni si possono apprezzare soluzioni stilistiche decisamente originali, frutto dell'estro di un grande designer qual è Philippe Starck: sua la scelta della lampada a sospensione che scende dall'alto in dinette. Da notare anche la linearità del mobilio e la luminosità.



Nella versione a tre cabine, la cucina si sviluppa lungo il lato di sinistra del quadrato. L'altezza interna supera i 190 cm.



Estrema pulizia della prua, con il salpancore elettrico e il tamburo dell'avvolgifiocco montati sottocoperta.



Nella versione crociera le manovre di scotta e di drizza sono concentrate sulla tuga, servite da quattro winch self tailing e due batterie di stopper: una soluzione che privilegia l'abitabilità del pozzetto (lungo 2,85m) ma penalizza la possibilità di interventi da parte del timoniere.



Come tutta l'ultima serie dei First, anche il 42S7 è dotato di una personalità decisa, frutto della collaborazione tra un grande progettista qual è Bruce Farr ed uno dei designer più autorevoli del momento, Philippe Starck. Ai tratti arrotondati della tuga, che rientrano nelle tendenze stilistiche più attuali, si alternano particolari di notevole pregio come la falchetta integrale in mogano a coppale o gli oblò delle fiancate di forma sottile e molto allungata.



Basta dare un'occhiata ai lamellari che formano le sponde del mobilio per rendersi conto del livello di finiture di questa nuova serie del cantiere francese. In primo piano il cassetto per gli attrezzi di bordo con le sagome predisposte per gli utensili di pronto utilizzo.



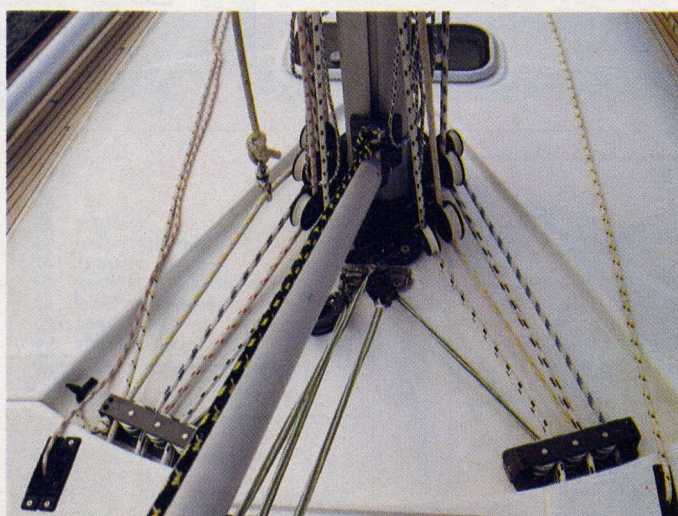
La cabina armatoriale si sviluppa a pruvia dell'albero e dispone di una cuccetta matrimoniale di 150x195 cm, un divano a due posti ed un armadio a tutta altezza. L'aerazione è assicurata da due boccaporti.



Sebbene di dimensioni contenute, la toilette di poppa rispetta corretti canoni ergonomici.



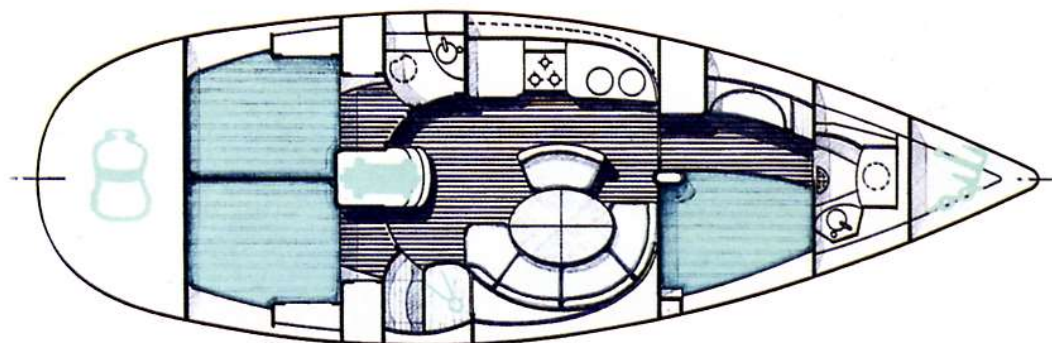
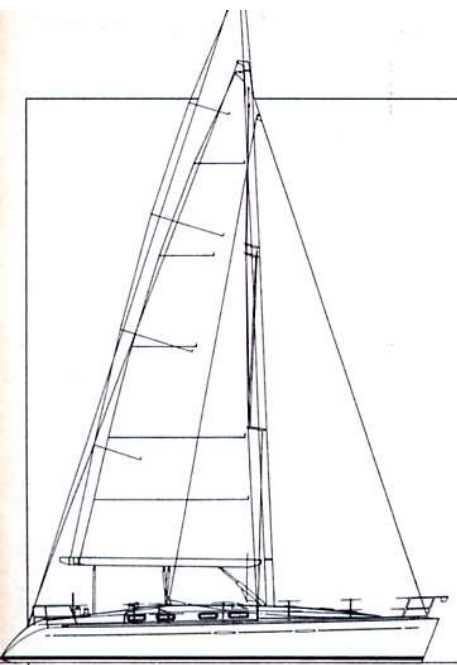
Lo specchio di poppa apribile a compasso consente di realizzare una pratica plancetta-passerella a filo dell'acqua, senza penalizzare l'estetica in navigazione.



Per evitare circuiti di manovra esterni e quindi ottimizzare l'agibilità del ponte, tutte le drizze, compresi i caricabassi del tangone e il recupero dell'avvolgifiocco, corrono incassate sotto una calandra in vtr avvitata sulla tuga. Di serie il vang rigido.



Dei quattro gavoni a disposizione, quelli sotto le panche del pozzetto sono sviluppati in orizzontale, così da facilitare il recupero di oggetti ingombranti.



CUCCETTE

MOTORE

CATENA

STIVAGGIO
VELE

CARTEGGIO

STIVAGGIO
ANCORA

ARMADI

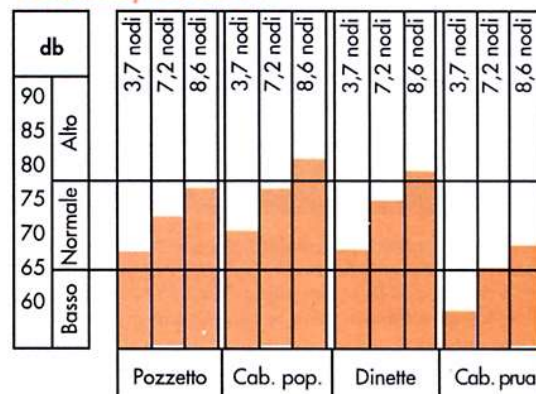
Pagella

ESTETICA E PROGETTO	●●●●●	Massima cura dell'estetica, progetto finalizzato alla crociera veloce e alle regate IMS, con prua stellata, slanci contenuti e uscite di poppa molto pulite.
COPERTA E ATTREZZATURA	●●●●●	Buona versatilità per impiego sia in regata che in crociera, gli schienali alti del pozzetto assicurano un ottimo riparo e un buon comfort. Ben congeniata la plancetta apribile di poppa.
ALBERO E VELE	●●●●●	Albero di facile regolazione, con componenti di buona qualità. Le vele dell'esemplare della prova erano invece di mediocre livello qualitativo.
INTERNI	●●●●●	Ricercatezza è la parola d'ordine, unita alla razionalità che proviene dalla grande esperienza dei cantieri francesi. Eccellenti le altezze interne.
COSTRUZIONE E FINITURE	●●●●●	La costruzione è tradizionale, punta soprattutto sulla solidità. Le finiture sono di buon livello, con una sapiente scelta dei colori e delle essenze.
A MOTORE	●●●●●	Potenza ben dimensionata, consigliabile la sostituzione dell'elica a due pale fissa con una a pale orientabili (Max Prop).
A VELA	●●●●●	Sensibile al timone, facile da portare ed agile, può dare buone soddisfazioni sia ai crocieristi puri che ai regatanti.
DOTAZIONI E IMPIANTI	●●●●●	Impiantistica accurata e ben ispezionabile, sorprendente la capacità dei serbatoi acqua.

Vel. a motore/giri min.

Giri al minuto	Nodi
1500	3,7
2700CROCIERA	7,2
3450MAX	8,6

Rumorosità motore: velocità/decibel



Risultati del test

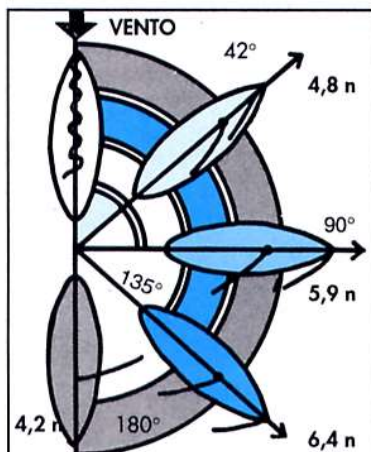
Bolina: angolo reale 42°
angolo sbandamento max 8°

Velocità
bolina: 4,8 n
traverso: 5,9 n
lasco: 6,4 n
poppa: 4,2 n

CONDIZIONI DEL TEST

Velocità del
vento reale: 8 n
Stato del mare: calmo
Vele usate: randa full battent
genoa avvolgibile 130%

Misurazioni effettuate con GPS
Garmin, fonometro Delta e
stazione del vento Autohelm.



Attrezzature

Verricelli	Lewmar
Rotaie	Lewmar/Harken
Stopper	Spinlock
Boccaporti ed oblò	Lewmar
Albero	Sparcraft Blue Label
Avvolgifiocco	Facnor
Vele	Neil Pryde

Dimensioni

Altezze in cabina	
Cabina di poppa	m 1,92
Dinette	m 1,97
Toilette	m 1,92
Cabina di prua	m 1,94
Lungh. del poz.	m 2,85

"Il commento della signora"

Praticità della cucina
Volumi cambusa
e frigorifero
Qualità ed estetica
degli interni
Spaziosità e funzionalità
dei bagni
Volumi di stivaggio,
armadi e cassetti

●●●●●
●●●●●
●●●●●
●●●●●
●●●●●
●●●●●

Legenda

● Scarso
●● Sufficiente
●●● Discreto
●●●●● Buono
●●●●● Ottimo

FIRST 42S7

ALBERO E VELE

Il First 42S7 provato è la versione crociera veloce, che ha un armamento a 9/10 con randa semi-full batten, genoa avvolgibile e trasto sulla tuga. La versione regata-crociera IMS prevede invece un albero più lungo (m 16 contro 14,45), e un boma più lungo (m 5,60 contro m 5,25), che rendono la randa 8 mq più grande, lasciando invariato il triangolo di prua. In quest'ultimo caso l'armamento è quindi a 7/8 con doppie volanti, strallo cavo e trasto randa davanti al timone, tangone in fibra di carbonio, rigging in spectra e rotaie dell'olimpico sulla tuga. In entrambe le versioni il sartame è in tondino discontinuo. L'albero rastremato in alluminio anodizzato è passante ed è

armato con due ordini di crocette aquartierate di 14°. Di serie viene fornita la randa full batten e il relativo sistema con rotaia e carrelli, l'avvolgifiocco e il genoa, oltre al vang rigido. Nella versione IMS, dove non sono fornite le vele, l'albero ha invece la classica canaletta e lo strallo di prua in tondino con tuff luff.

INTERNI

Quattro gradini concavi costituiscono la comoda e sicura scala di discesa, con i tintibene in acciaio parzialmente coperti in pelle. La disposizione del quadrato ricorda il First 45 S, ma lo stile è nel complesso meno estremo. L'altezza in cabina è ovunque buona, solo i vani d'accesso delle cabine di poppa sono leggermente bassi. La cucina è disposta a sinistra e fronteggia il tavolo, contornato da divani. Il piano di cucina è razionale, il frigo grandissimo è dotato di cestelli inox impilabili. La grande apertura del frigo sacrifica però un possi-

bile piano di lavoro. Buoni gli spazi di stivaggio delle pentole e della cambusa. Molto ricercate le tendine oscuranti integrate nel tintibene del quadrato. Il tavolo è fisso, ma si può richiederlo abbattibile. Alla destra della scala c'è la zona carteggio, con numerosi gavoni e cassetti per gli attrezzi. Alla sinistra, è invece posizionato il bagno, non grandissimo, che serve le due cabine di poppa gemelle, con letto matrimoniale e armadio. A prua troviamo la cabina armatoriale degna di un 50 piedi, con cuccetta matrimoniale, un divano, l'armadio e molti cassetti e gavoni.

Il bagno è all'estrema prua, di buone dimensioni e con tanto spazio di stivaggio. Piccole luci di cortesia ad altezza pavimento, per non inciampare al buio, sono un'altra piccola ricercatezza. Non è previsto un armadio per le cerate. L'aerazione è assicurata in quadrato da 5 oblò più un passauomo, oltre al tambuccio.

COSTRUZIONE E FINITURE

Lo scafo è in laminato pieno realizzato con una alternanza di stuoia, mat e resina poliestere. La coperta è in sandwich di balsa. Il particolare che la differenzia dalle altre barche è nel fondo sotto i paglioli: il controstampo tra un madiere e l'altro normalmente impedisce di vedere l'altra faccia dello scafo. Qui la struttura è a griglia che, senza togliere nulla alla robustezza, permette di ispezionare agevolmente il fondo dello scafo. Il teak Poirier degli interni è di colore più chiaro e piacevole del precedente color acajou degli altri First.

A MOTORE

L'armatore può scegliere tra un 48 cv Yanmar aspirato, un 60 cv Yanmar turbo ed un 50 cv o 60 cv Volvo Penta, entrambi aspirati, con linea d'asse tradizionale ed elica a due pale fisse; nella versione IMS è prevista un'elica a due pale abbattibili. Sull'esemplare in prova era installato lo Yanmar turbo da 60 cv dotato di un'elica di tipo Max Prop a passo regolabile dall'acqua mediante una ghiera. Ottima la manovrabilità anche a marcia indietro. L'accesso al vano motore è comodo sia frontalmente, togliendo la scala, sia lateralmente dalle cabine. Nella norma la rumorosità.

A VELA

Le condizioni di calma del giorno di prova non erano entusiasmanti, con 6-8 nodi di vento reale e mare piatto; la barca è comunque risultata sensibile e docile al timone. Buono il comportamento di bolina sia come angolo che come velocità, ma la vera sorpresa è stato il lasco, dove pur poggiano da si è mantenuta una buona velocità e stabilità di rotta. La randa dotata di lazy jack e il rollafioocco con il tamburo che scompare sottocoperta permettono una tempestiva e facile riduzione della velatura anche con equipaggio ridotto, ottimizzando al contempo l'efficienza delle vele.

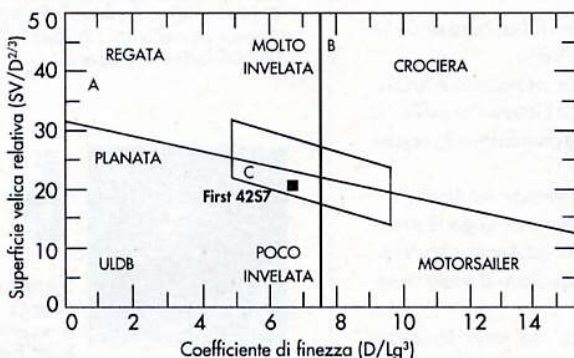
DOTAZIONI E IMPIANTI

La riserva d'acqua di 650 litri pone il First al primo posto della categoria, i serbatoi sono incorporati nel controstampo, i tubi rigidi resistono allo schiacciamento, al calore come al freddo senza deformarsi. La facilità di ispezione non viene persa d'occhio in tutti gli impianti. Un particolare interessante è il pannello per gli impianti idraulici, di facile accesso sotto il divano di destra, a cui sono fissati il boiler, l'autoclave con filtro, la terza pompa di sentina, i rubinetti dei due serbatoi e la predisposizione per altri due serbatoi supplementari. Il quadro è retroilluminato anche sulle scritte.

(M.F.N.)

Fattori tecnici

a cura di Reno Mandolesi



LEGENDA

A-B: linee dei valori medi (più uno scafo si allontana da esse e più presenta le caratteristiche tipiche di uno dei quattro settori).

C: l'area C contiene il 70% delle barche a vela presenti sul mercato italiano. Superficie velica relativa: indica la capacità di raggiungere alte velocità intorno alla velocità critica e quindi di entrare in planata.

Coefficiente di finezza: elevati valori di questo fattore sono tipici di barche "pesanti", mentre barche "leggere" hanno un basso coefficiente di finezza.

Velocità in nodi previste al calcolatore

	Vt	5	10	15	20
γ 45°	Bolina	4,2	6,2	6,7	7,2
γ 90°	Traverso	4,5	7,3	8,1	8,8
γ 135°	Lasco	4,6	6,4	8,3	9,2
γ 180°	Poppa	3,1	5,2	6,9	7,8

Dati barca

Lunghezza fuori tutto	m	12,95
Lunghezza scafo	m	12,70
Lunghezza al gall.	m	10,90
Larghezza	m	4,12
Pescaggio	m	1,75/2,30
Dislocamento	kg	8500
Zavorra	kg	2800
Superficie velica (150%)	mq	101
Numero cuccette		6/8
Motori e cv	Volvo/Yanmar	48/60 cv
Capacità serb.acqua	lt	650
Capacità serb.gasolio	lt	150
Disegnata da:		Bruce Farr
Costruita da:		Beneteau
Importata da:		Beneteau Italia
		Via Puccini 15, 43100 Parma,
		tel. 0521/243200, fax 0521/243220

Optional

Con Yanmar 60 hp	FF	957.035
Attrezzatura spi	FF	6281,62
Chiglia piombo	FF	35.250
Carica batterie	FF	6.080

Fattori tecnici

Velocità critica	n.	8,03
Lft/Baglio max		3,08
(meno di 2,70= barca larga, più di 3,40 barca stretta)		
Zavorra/Dislocamento		33 %
(valori medi compresi tra 34% e 47%)		
Coefficiente di finezza		6,56
Superficie velica relativa		22,33

LEGENDA

Vt: velocità del vento reale in nodi.
γ: angolo rispetto alla direzione del vento reale. Le velocità indicate in tabella sono state elaborate in base ai parametri costruttivi e alle misure effettuate in mare.

I concorrenti

Modello	Progettista	Lft.	Disloc.	Cucc.	Sup.velica	Cantiere	Prezzo
First 42S7	Farr/Starck	12,95	8500	6/8	101	Beneteau	938.448 FF
Sun Odyssey 42.1	Andrieu	12,80	8300	9/10	81	Jeanneau	945.117 FF
Dehler 43 cws	Van De Stadt	13,20	8700	6	86	Dehler	373.622 DM
Barberis 42.1	Vallicelli	12,65	8400	8/9	107	Barberis Line	210.000.000
G.S. 42	Frers	12,65	9000	6/8	91	Pardo	299.000.000
Baltic 43	J/Vroluk	13,21	8960	6/8	85	BalticY.	-
Elan 43.1	Jakopin	13,43	8200	5/10	103	Elan	255.600.000
Centurion 41S	Dubois	13,08	9200	6	107	Wauquiez	1.490.000 FF
X412	Jeppensen	12,50	7200	8	100	X Yachts	262.494.000
Ovni 43	Briand	13,00	8500	8	86	Alu Y.	1.078.500 FF
Bavaria 44	J&J	13,60	10200	8	108	Bavaria	274.708 DM
Dufour 42	S&S	12,85	8500	4/9	94	Dufour	1.419.500 FF
GibSea 414	Humphreys	12,40	7500	6/8	100	Gibert	-
Swan 40	Frers	12,26	7800	7	98	Nautor	-
Feeling 416	Harlé	12,60	8000	10	84	Kirié	926.000 FF
Nova 41	Novelli	12,20	6600	8	96	C.N.N.T	-

Per maggiori dati vi rinviamo alla rubrica "I prezzi del nuovo". I prezzi si intendono IVA esclusa.