



First Class Europe

Il First Europe (in alto) è utilizzato negli appuntamenti di match racing. L'anno prossimo dovrebbe decollare un circuito internazionale che lo utilizza come barca ufficiale.

Dei tre monotipi della Beneteau è il più grande, voluto per sostituire il Class 10, che a onor del vero non ha mai avuto un grande successo, e per sovrapporsi in qualche modo al Selection diventando nell'ambito degli undici metri la barca di serie più moderna e tecnica. Un monotipo di dimensioni grandi è difficile raggiungere una grande diffusione, ed infatti l'Europe viene impiegato anche per correre in flotta con rating diversi, come il Chs o l'Im. I risultati sono buoni, e l'Europe è anche diventato la barca per il Tour de France a

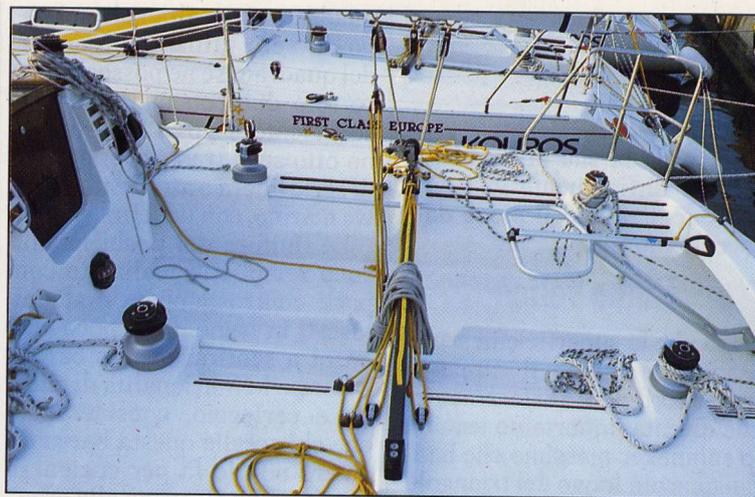
Voile, oltre che quella per alcuni appuntamenti di match-race come la Kouros Cup. Voci di corridoio dicono che il team di Gardini potrebbe impiegare un paio per gli allenamenti. Esteticamente simile al Figaro Solo, in effetti ne è filosoficamente diverso. Ha infatti un dislocamento relativo molto inferiore, e meno tela. Il progetto è dello studio Finot che ha voluto interni abitabili per passare qualche giorno in crociera.

Carena

Come per gli altri modelli è realizzata in vetroresina mono-

litica, il coefficiente prismatico è piuttosto alto con una linea di chiglia tesa e forme piene. La percentuale di zavorra non è alta anche se il bulbo con siluro ha il baricentro basso.

Un controstampo con cui sono realizzati parte degli interni contribuisce all'irrigidimento strutturale complessivo. Non è facile distinguere l'Europe dal Solo, tanta è la somiglianza delle linee sia di carena, sia della tuga. Nel complesso la carena mostra forme più adatte al lasso e alla poppa, anche se le prestazioni sono abbastanza rotonde in tutte le andature.



Il pozzetto dell'Europe è simile a quello del Solo Figaro visto in precedenza. I winch delle volanti sono dietro il trasto dove trova posto il tattico, anche il disegno dello specchio di poppa è simile tanto che le due barche sono facilmente confondibili. Sulla tuga (in basso) sono rinviate tutte le manovre del boma e le drizze.

Coperta e pozzetto

L'Europe ha fatto da esperienza pilota per il Solo ed infatti lo schema generale e molti particolari sono simili, come la trovata della falchetta interrotta. Il pozzetto è leggermente più lungo con i winch per le volanti dietro al timoniere. Il trasto della randa è al centro del pozzetto ed è comodo sia per il timoniere, sia per un randista. Le otto persone d'equipaggio si sistemano piuttosto facilmente, e la lunghezza della tuga è un buon compromesso tra l'abitabilità interna e il pozzetto che, sottilizzando, per la regata potrebbe essere ancor più spazioso. L'attrezzatura di coperta non è certo surdimensionata, e anche se la superficie velica complessiva non è molta, si presuppone che la barca sia sottoposta ad un impegno gra-



CLASS EUROPE

voso: vista la sua attitudine a planare difficilmente gli equipaggi toglieranno il piede dall'acceleratore...

Piano velico

Più che la superficie in senso assoluto è buono il rapporto tra superficie e dislocamento, che diventa importante usando lo spinnaker massimo che ha il tangone più lungo del triangolo di prua o quello asimmetrico.

L'albero è un due crocette di buona qualità, con diamante che a detta del cantiere serve come limitatore di flessione più che come reale sostegno. Con vento forte infatti è bene scaricare molto la randa. In un primo tempo la randa era stata scelta completamente steccata, ma la eccessiva penalizzazione che comportava quando l'Europe veniva stazzato per partecipare a regate non one design ha convinto il cantiere a scegliere una vela più tradizionale.

Il paranco della randa è a doppia velocità, praticamente indispensabile con la superficie a disposizione, e le altre manovre risultano semplici ed efficaci, con numerosi rinvii sulla tuga a cui siamo abituati.

Interni

Schema spartano con un mobile cucina, un buon carteggio e otto cuccette: quattro a poppa sotto il pozzetto e quattro in

Gli interni dell'Europe sono in grado di ospitare, anche in crociera, sei persone. Di buona dimensione la cucina e il tavolo da carteggio (al centro e a fianco). A destra la prua completamente vuota alla maniera dei racers puri, visibile il wc marino. Nell'altra pagina una vista della dinette dotata di un vero tavolo che consente di consumare comodamente i pasti al coperto. Sotto il tavolo il motore. Per un uso intenso possono insorgere piccoli problemi di aerazione.



quadrato. In realtà solo sei sono davvero utilizzabili, perché del quadrato se ne possono usare solo due con una comodità sufficiente. I posti letto tornano otto se si trasforma la prua di serie libera e attrezzata di un wc marino, con un letto.

Le finiture dei pochi mobili sono semplici e realizzate con parti controstampate e alcuni inserti in legno. Quel poco che basta a sentirsi in una barca. Discreta la funzionalità di cucina e carteggio, considerando che chi sceglie questa barca di sicuro non lo fa per cucinarsi ogni sera un risottino alle erbe. Un vero bagno non ci sarebbe stato male, visto che i metri a disposizione sono undici, e sicuramente sarebbe stato di aiuto per "vendere". In un certo senso stupisce che proprio Beneteau che ha realizzato negli ultimi modelli interni innovativi nel disegno e anche comodi, abbia interpretato così alla let-

tera la realizzazione di una barca da regata spartana.

Qualità nautiche

Della carena abbiamo già detto qualcosa, le sue andature preferite sono quelle al lasco e in poppa, dove oltre alle linee d'acqua valgono le dimensioni dello spinnaker.

L'impostazione generale è piuttosto tecnica, anche se non si arriva a quella del Class Solo, e decisamente orientata alla regata. Il timone di grandi dimensioni consente correzioni anche impreviste, come poggiate senza lasciare la randa e rende la sensazione di buon controllo della rotta. Leggero, quasi mai costringe a correzioni violente e bastano pochi gradi per correggere le deviazioni imposte dal moto ondoso o dalle raffiche. Nonostante il dislocamento leggero, la sensazione che dà la carena è di buona po-

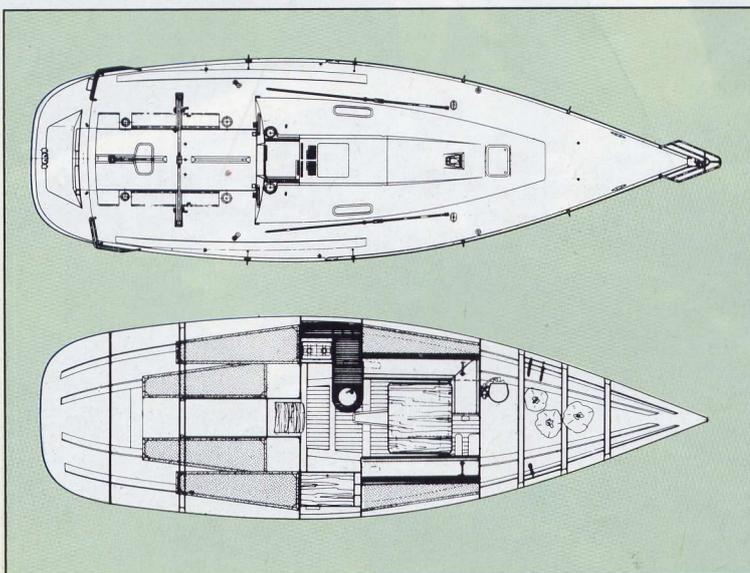




tenza anche nel passaggio dentro l'onda contro la quale il First Europe non si arresta. Gli skipper che lo hanno utilizzato in regata sono rimasti quasi tutti soddisfatti delle sue prestazioni, considerandolo anche adatto al match racing. Per questo tipo di regate viene in genere adottato un tangone più corto, per agevolare le manovre di strambata, piuttosto affannose. Le velocità sono considerevoli, soprattutto quando si innesca il surf, non difficile perché basta un po' di onda di poppa. Pur essendo una macchina da regata, il First Europe si dimostra ben controllabile e qualche incertezza salta fuori al lasco con lo spinnaker stralato. La grande superficie dello spi finisce, sotto raffica, per avere ragione della chiglia e qualche volta si finisce all'orza, anche lasciando la randa.

La circolazione a bordo è buona e il numero minimo si può considerare di sette persone, meglio otto, per garantire il massimo delle prestazioni.

L'Europe raggiunge quasi tutti gli obiettivi, su una dimensione come questa infatti, per un prodotto di serie, si poteva fare qualcosa di più per gli interni, anche senza doversi per forza rivalere sulle tasche degli acquirenti, ma con poche abili mosse di design.



Scheda tecnica

Imbarcazione **First Class Europe**; costruttore **Beneteau**; importatore **Beneteau Italia**, via Frua 8, Milano, tel. 02/4692400; progetto **Groupe Finot**.

Generalità

Tipo di imbarcazione **sloop** con armo frazionato 9/10; materiale di costruzione **vetroresina** con tessuti triassiali; lunghezza fuori tutto **m 1,90**; dislocamento **kg 3100**; zavorra **kg 950**; cuccette **6/8**; motore **Yanmar 2 GM 18 cv**; serbatoio gasolio **lt 70**; winch **6 Lewmar**; albero il alluminio a due crocette con sartie interrotte e diamante; attrezzatura di coperta **Harken, Fico, Spinlock**; superficie velica totale **mq 73,9**; randa **mq 37,3**; genoa **mq 36,7**; genoa inter **mq 25,6**; spinnaker massimo **mq 106**; prezzo franco cantiere **lit. 94.000.000** più Iva.

Pro

Barca facile di ottime prestazioni
Pozzetto e coperta ben studiati
Usabile per il diporto

Contro

Interni migliorabili
Alcuni particolari attrezzatura sottodimensionati

Indici di prestazione

Slanci della carena
 $LOA/LWL = 1,09$
Finezza della carena
 $BWL/LWL = 0,29$
Rapporto di zavorra
 $(Z/\Delta)100 = 30$
Superficie velica per tonnellate
 $SA/\Delta = \text{mq/ton } 23,08$
Potenza motrice per tonnellata
 $HP/\Delta = \text{HP/ton } 5,8$
Numero di Bruce
 $\sqrt{SA/\Delta} = 0,595$
Dislocamento relativo
 $\Delta/(LWL)^3 = \text{Kg/m}^3$
3,1
Velocità limite teorica
 $2,54 \sqrt{LWL} = \text{nodi } 8,03$