

# FARR...31

NUOVI PROGETTI IMS

**Progettato per l'IMS, è anche il primo ILC 30 di serie realizzato in Italia. Lo costruisce il cantiere CBZ usando le tecnologie più avanzate ma ad un prezzo molto interessante. Vincere è ovviamente il suo scopo principale e lo ha già dimostrato agli invernali del Tigullio**

**di Leonardo Zuccaro**



**L**o hanno soprannominato il "Triangolo della Plastica". Con quello delle Bermude non ha nulla di sinistro da spartire, salvo forse mettere a dura prova l'orientamento in una delle tante giornate di nebbia che ne caratterizzano gli inverni. Questa landa che si estende a ridosso di Crema ha invece fama di essere un unico gigantesco laboratorio di vetroresina. Anziché di calcio la gente al bar discute di isoftalica, anzi i più giovani di epossidica. Iniziò per prima la mitica Alpa di Offanengo, parliamo degli anni 60, ma poi inciampò in una delle tante crisi che ciclicamente colpiscono la nautica. La strada era però ormai aperta e con l'esperienza acquisita molti operai e tecnici decisero di mettere in piedi altri cantieri. Uno di questi si chiama CBZ. È artigianale quel tanto che basta a curare ogni barca come un esemplare unico, ma il loro credo, che è la tecnologia, li ha spinti dritti verso il mondo delle regate. Così quando si è trattato di realizzare il primo modello, un barchino di appena sette metri e mezzo, sono andati a scomodare nientemeno che Bruce Farr. In breve tempo il

"740" è diventato uno dei più temibili concorrenti dei campi di regata dei laghi, e quando c'è poca aria rifula puntualmente sonore batoste ai "lunghi galleggiamenti". Viste le premesse, la seconda barca in programma non poteva che essere un altro Farr. "D'altronde, quale altro



***Prua sottile e fianchi svasati, i due segni distintivi delle barche di Bruce Farr, che come il Mumm 36 caratterizzano anche questo nuovo 31 piedi IMS.***

*progettista dà le stesse garanzie di risultati?" ci dice Gianni Errico della CBZ. "Oltre a essere un grande architetto, Farr è un grosso conoscitore del mercato. Ha insistito nel puntare su un 30 piedi quando in Italia questa taglia era ancora sconosciuta. Ora che sta esplodendo il fenomeno ILC 30, siamo i primi ad averne fatto una serie". Il "numero uno" che era esposto al Salone di Genova ha partecipato alle regate invernali del Tigullio: con Daniele Tosato al timone, ha dato un paio di minuti in reale a tutti, compreso un avversario del calibro di Flash Gordon. Come esordio, niente male. Curiosissimi, siamo andati subito a provarlo ed ecco le nostre impressioni. Basta un'occhiata per capire che si tratta di un racer puro, immediata l'analogia con il Mumm 36 di cui ricalca molte delle linee-guida come le sezioni svasate, il baglio massimo arretratissimo, un'area di galleggiamento minimale. Ancora più estrema la prua, che è in pratica verticale per sfruttare una lunghezza al galleggiamento di m 8,32. Rispetto a un one-off, la differenza principale è nel prezzo (poco più di cento milioni) che deriva dall'essere prodotto in serie: riparti-*



# FARR...31

re i costi del progetto e degli stampi nonché ottimizzare i tempi di costruzione, crea un vantaggio economico non indifferente. Un risparmio che ha addirittura permesso l'impiego di materiali e tecniche che lo stesso Farr aveva scartato per limitare i costi. "Nelle specifiche era indicata resina poliesteri senza sacco a vuoto" confessa Errico, "ma quando abbiamo fatto l'analisi dei costi, ci siamo resi conto che potevamo usare la vinilesteri per la pelle esterna, l'epossidica per quella interna e il vuoto per l'incollaggio dell'anima in Pvc; tutto questo senza superare il budget che ci eravamo prefissi". A parte i due

mat da 300 che servono a garantire la levigatezza delle superfici, il laminato è composto esclusivamente da fibre uni e bidirezionali di vetro S, quindi niente tessuti che sono fonte di una seppur minima "elasticità" del laminato. I due semigusci dello scafo sono uniti con una zona di sormonto molto estesa, una sorta di paramezzale che insieme ai due longheroni laterali contribuisce a dare una particolare rigidità alla struttura anteriore. Semplice e robusto anche il sistema di aggancio delle lande, uno scatolato orizzontale che



**Il Farr 31 in bolina con 13 nodi di reale.**

congiunge la paratia maestra e le semiparatie del blocco cucina sul lato di sinistra e su quello opposto, del carteggio. Interamente in fibra di vetro ed epossidica anche il timone, con l'asse che scorre su boccole autoallineanti per compensare le flessioni che una pala così lunga e stretta non può non subire, mentre il bulbo fuso in piedi in tre pezzi è in piombo al 3% di antimonio con gabbia in acciaio inox e zoccolo terminale di classico stampo "farriano". Inequivocabilmente corsaiolo il piano di coperta, caratterizzato dal pozzetto a campanile senza panche, tagliato in due dal trasto della randa. Fatta eccezione per le drizze che sono rinviate a due batterie di stopper e organizer sul tambuccio e che si lavorano stando ben appoggiati in piedi, tutte le manovre sono concentrate a cavallo del baglio massimo, compresi i due winch delle volanti che a dire il vero intralciano un po' sia il randista che il timoniere. E infatti è uno dei particolari inseriti nella lista delle modifiche che il cantiere attuerà sulla serie, insieme alla demoltiplica della scotta randa, ora insufficiente, e alla posizione troppo esterna del winch del genoa. Per il resto, l'attrezzatura è per qualità, disposizione e completezza ineccepibile: sei winch Harken di cui quattro self tailing, sei stopper Spinlock e una marea di strozzatori per rinvii vari, comprese le regolazioni su ogni lato del caricabasso spi, i barber dei bracci e i rinvii del carrello del genoa. L'albero è un Licospar



**A sinistra, la disposizione delle rotaie genoa e dei bracci spi. Sopra, l'organizzazione delle drizze in Spectra.**



**Sopra, le manovre di scotta e le volanti sono a cavallo del baglio massimo. A lato, le cucette e l'alloggiamento dell'ancora.**



Sopra, i due blocchi della cucina e del carteggio strutturali servono a contenere le lande. Nella loro essenzialità, le finiture sono piuttosto curate, con superfici a stucco luminose e facili da pulire. Sotto, un particolare dell'ossatura centrale di rinforzo.



Grazie ad appendici molto efficienti, il Farr 31 sviluppa un angolo di bolina impressionante. La rigidità alla tela non è delle più alte.

a due crocette in linea con sartie in tondino e volanti alte e basse. È prevista una seconda versione con crocette aquartierate ed un solo ordine di volanti non strutturali, configurazione più facile ma anche meno performante che vista la tipologia ci sembra un po' come voler mettere un portapacchi su una Ferrari. Scotte e drizze sono in Spectra e con un piccolo sovrapprezzo si possono avere anche le volanti in kevlar. Essenziali naturalmente gli interni, concepiti secondo le regulation '94 dell'IMS: un open-space con due cuccette a paranco sotto il pozzetto e due panche cuccette in quadrato, il blocco cucina e il blocco carteggio a centro barca, un wc marino nascosto dietro la paratia maestra e prua completamente vuota. È una disposizione in realtà molto funzionale anche per andare a spasso, a patto di rinunciare a un po' di privacy, guadagnando comunque in ariosità. Facilissimo da ispezionare su ogni lato il motore, un Lombardini da 16 cv provvisto di trasmissione Sail-drive ed elica a due pale abbattibili, che è posto dentro un cassone ai piedi della scaletta. L'insonorizzazione potrebbe essere più accurata, ma sia la velocità che la manovrabilità sono pari se non superiori a quelle delle barche da crociera, e questo grazie ai soli 2320 kg di dislocamento e alle linee potenti della carena. E le prestazioni a vela? Giudicarle senza un confronto diretto è sempre molto aleatorio. Un dato però ve lo possiamo fornire: rispetto al Vpp dell'IMS, le velocità che abbiamo rilevato sono state mediamente superiori del 6-7%. E questo ci sembra già una più che ampia garanzia di successi. (L.Z.)

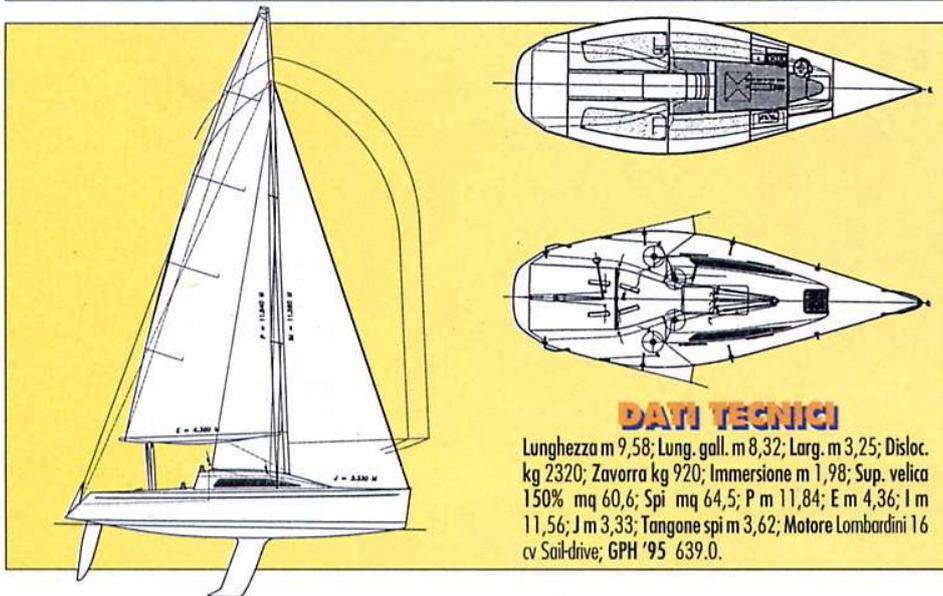


A prua solo il wc marino.

## I CONCORRENTI DEL FARR 31

Modello	Progettista	Lft	Disloc.	Cucc.	S.vel.	Cantiere	Prezzo
Farr 31	Farr	9,58	2320	4	60,6	CBZ	105.000.000
X-302	Jeppesen	9,35	3800	6	52,7	X-Yachts	110.000.000
Sprint 98	Joubert/Nivelt	9,85	2800	6	52,5	Archambault	305.000 FF
First 300 Spirit	Finot	9,05	3050	4/6	52	Beneteau	284.485 FF
Over 33	Starkel	10,10	2180	4/6	79	Zuanelli	129.000.000
Adventure 30	Bouvet/Petit	9,15	2100	4	62,5	V.R.	-

Per maggiori dati consultate "I prezzi del nuovo". I prezzi in lire si intendono IVA esclusa franco cantiere.



### DATI TECNICI

Lunghezza m 9,58; Lung. gall. m 8,32; Larg. m 3,25; Disloc. kg 2320; Zavorra kg 920; Immersione m 1,98; Sup. velica 150% mq 60,6; Spi mq 64,5; P m 11,84; E m 4,36; I m 11,56; J m 3,33; Tangone spi m 3,62; Motore Lombardini 16 cv Sail-drive; GPH '95 639.0.