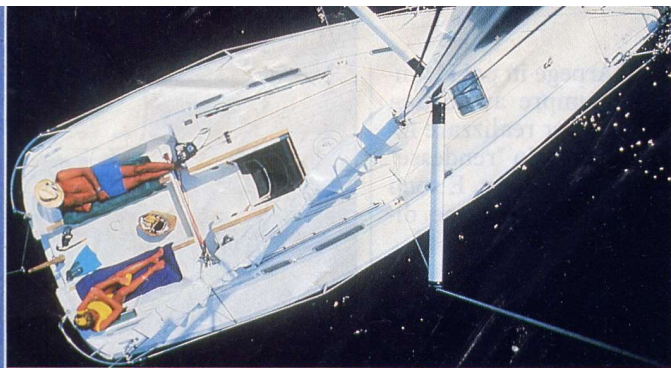




Il First 265 è facile da condurre e lo può fare anche una persona sola. Lo sportello dello specchio di poppa ha due posizioni, alta e bassa, e funge anche da gradino.



PROVA — Una piccola barca per grandi crociere è la miglior definizione per questo buon progetto del Groupe Finot realizzato da Bénéteau. Ideale per famiglia o per due coppie, ha gli interni di una taglia superiore. Per prestazioni può piacere anche a velisti esperti.

First 265

di TONY Mc NAMARA

Una quindicina di anni fa la misura media delle barche era nove, dieci metri. Poi, i meravigliosi anni Ottanta ci hanno fatto sognare e... allungare le barche, che hanno guadagnato in media un



FIRST 265

Gli interni del 265 offrono una discreta abitabilità, in basso una vista del quadrato-dinetto. Il tavolo centrale scende e fa da supporto per un cuscino che completa il letto matrimoniale di prua. Al centro, il tavolo da carteggio, una dotazione cui rinunciano molte barche concorrenti per dimensione.

paio di metri. Come prima conseguenza, i cantieri italiani hanno abilmente smesso di costruire piccole barche buttandosi sui prodotti similnordici, fino a perdere il "know-how" che li aveva fatti grandi. Adesso, soprattutto in Italia, i nostri poveri velisti sono in ginocchio di fronte al redditometro e alle varie gabelle di Stato. E cercano buoni velieri sottopatente di prezzo abbordabile. Un mercato dove la scelta è stranamente ridotta e per trovare scafi di design moderno e completo bisogna rivolgersi oltralpe.

Il progetto di una barca piccola è, lo abbiamo scritto molte volte, più complesso di quello di una grande. Proprio per i piccoli spazi, perché pochi centimetri fanno la differenza tra un ambiente vivibile e una pri-

gione. Dall'Arpege in poi i francesi hanno sempre avuto una vera passione per realizzare interni dove lo spazio "rendesse" tutto quello che poteva. E sono ancora molto bravi, come dimostra questo First 265.

Il disegno

Obiettivo del progetto era una piccola barca per grandi crociere. Quindi servivano una carena di buone prestazioni, magari divertente da usare, e interni comodi. Il disegno è stato realizzato dal Groupe Finot, diretto dallo stesso Jean Marie che in tempi passati aveva realizzato gli indimenticati Comet 800 e 850 (che erano già ottime barche) con i quali è possibile confrontare questa barca per ripercorrere il cammino e il progresso compiuto dal mercato in questi anni.

All'esterno una radicale semplificazione di ogni manovra rende il 265 facile da condurre



ma soprattutto poco pericoloso. Le rotaie del punto di scotta del genoa sono scomparse nel tientibene sulla tuga, le sartie scendono in appositi incassi e non sono di ostacolo per i piedi. Il pozzetto è libero dalle manovre, non ci sono winches: ci si siede ovunque senza trovare spigoli o spuntoni. Lo specchio di poppa può essere chiuso o aperto grazie alle due posizioni dello sportello.

Nel disegno della carena lo studio di progettazione ha puntato su una grande lunghezza al galleggiamento, che porta ad un dritto di prua molto verticale e ad un coefficiente prismatico elevato. Ne risultano estremità piene e immersione del corpo canoa ridotta in relazione al dislocamento elevato, dichiarato di 2.550 chilogrammi. È abbastanza per una barca di 8 metri, ma è una scelta obbligata. Diciamo che ogni barca che ha quattro posti in due cabine, un motore, cucina, bagno

e le altre dotazioni di questa First finisce per avere un dislocamento di almeno duemila chili, che sia lunga dai sette e mezzo ai nove metri. Questo non impedisce alla carena del 265 ottime prestazioni anche con vento teso, non escludendo la possibilità di planare, sempre che il timoniere abbia il "manico" richiesto.

Sottocoperta

Per quanto riguarda gli interni sembra di intravedere il desiderio di realizzare una barca comoda per quattro persone o meglio per famiglia, diciamo con genitori e due ragazzi. Per l'armatore e signora c'è una buona cabina di poppa, che vista la lunghezza della barca sembra quasi un miracolo. Il letto, realizzato in parte sotto il pozzetto, ha corrette dimensioni e lo spazio sotto il cielo è sufficiente a non sentirsi prigionieri. Per i due ragazzi è disponibile la dinette trasformabile; abbassando il tavolo si ottiene comunque un ottimo letto matrimoniale, di lunghezza superiore ai due metri. Nel quadrato l'angolo cottura e quello carteggio sono completi e regolano una buona sensazione di "barca". Non resta che fare i complimenti anche per il bagno, che ha una seppur piccola zona dove si può stare in piedi per cambiarsi e fare la doccia. Bene la qualità e la lavorazione dei legni, che assieme alle parti controstampate rende finito e piacevole lo scafo.

Qualità nautiche

Abbiamo provato il First 265 in una giornata di vento debole, con qualche piccola raffica. La barca in prova era dotata di genoa avvolgibile. Uscendo dal porto, abbiamo apprezzato l'esuberanza del motore da 18 cv, che spinge l'otto metri francese fin dai bassi regimi a grande velocità e raggiunge, e supera di poco, in breve tempo la velocità critica di circa sette nodi. In effetti il 9 cv delle dotazioni più economiche può risolvere tutte le necessità di crociera.

Una volta issata la randa e svolto il genoa abbiamo immediatamente apprezzato l'agilità



In alto, l'angolo dedicato alla cucina dove è opportuno installare un rubinetto di acqua di mare. Sopra, la cabina di poppa, un letto da "dieci metri". A fianco il bagno, un locale piccolo ma efficiente.

FIRST 265

Alcuni particolari della coperta. In alto al centro il tientibene che porta anche la rotaia per il punto di scotta del genoa. Sotto, il pozzetto dove si apre un ampio gavone (particolare nell'altra pagina). Sotto a destra il musone di prua con il gavone autovuotante dell'ancora.

e l'accelerazione della carena. Anche con poco vento è scorrevole e si porta con facilità a velocità di 5 nodi. Con un vento di 8 nodi si viaggia in bolina larga — lasco sfiorando i 6 nodi, che sono una velocità di tutto rispetto per un 8 metri. Se il vento non è forte il genoa si può anche cazzare a mano, il sistema di rinvio del punto di scotta all'interno del tientibene è abbastanza scorrevole e il paranco di controllo della pasticca funziona bene.

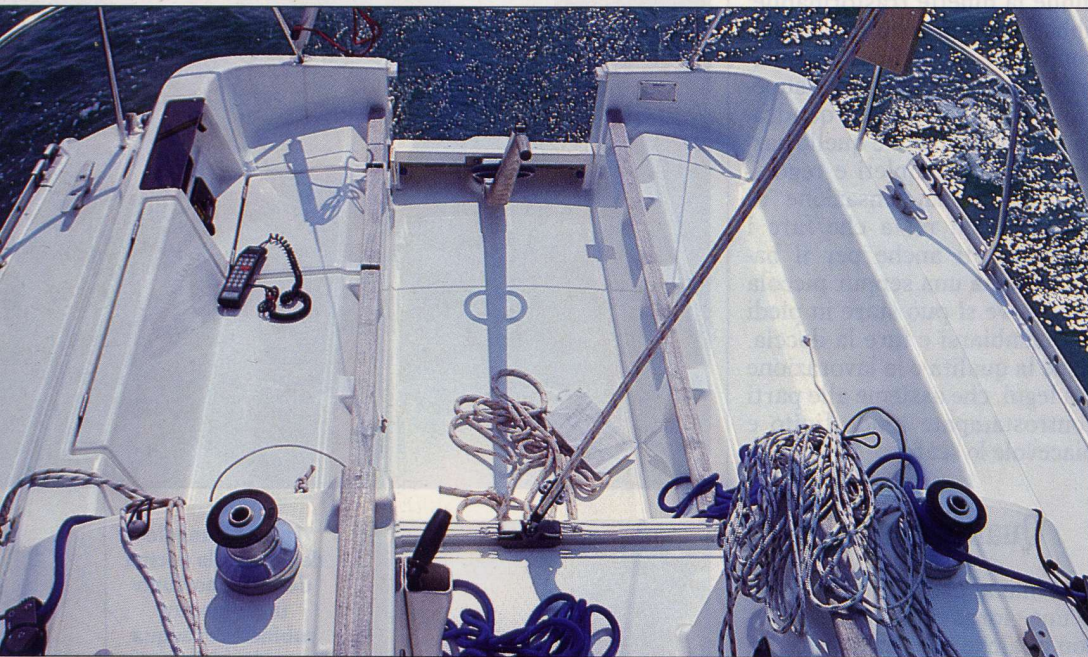
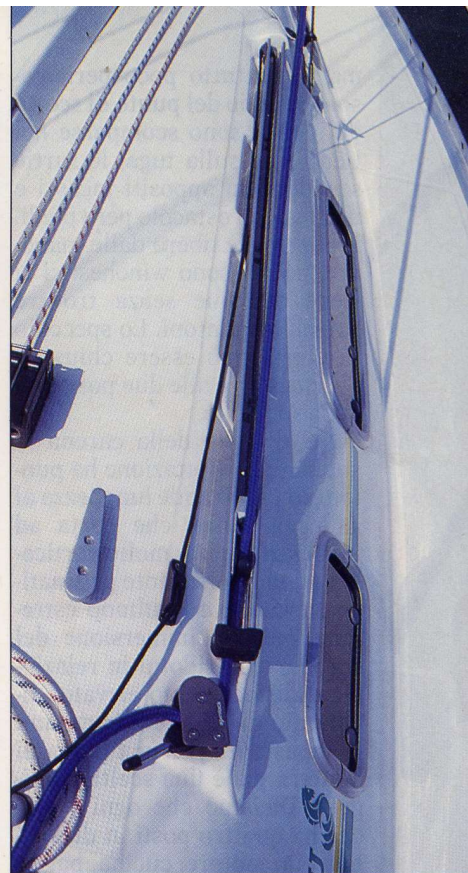
La carena dopo un rapido sbandamento iniziale si "appoggia" sul fianco e poi regge bene l'eventuale aumento del vento. Come tutte le piccole carene, sente lo spostamento dei pesi sia in senso longitudinale sia in senso trasversale; comunque l'effetto è limitato e non pregiudica

la navigazione.

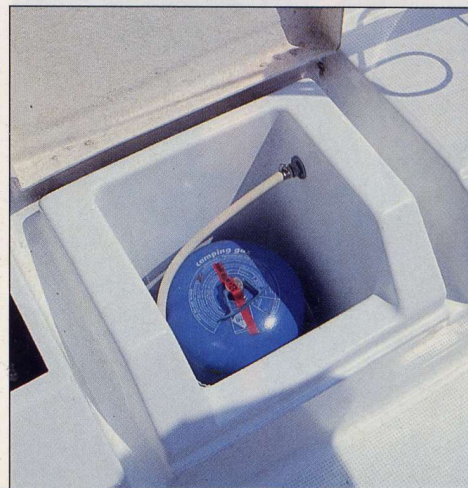
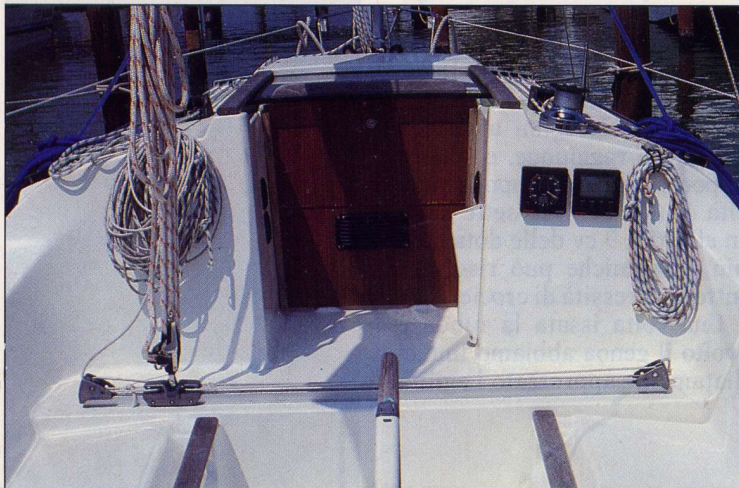
Il trasto della randa è l'unica attrezzatura velica che occupa il pozzetto. La scelta è corretta sia dal punto di vista strutturale sia da quello operativo, infatti il timoniere può tenere in mano la manovra per agire quando serve. Abbiamo trovato la barra un po' alta, questo affatica leggermente chi timona seduto in pozzetto, in quanto è costretto a tenere le mani sospese. Tutto bene, invece, sedendo in coperta, la prolunga del timone è alla giusta altezza. La barra è viva in bolina con ragionevole tendenza ad andare all'orza e si dimostra ben direzionale, restituendo sensazioni corrette sulla navigazione.

In conclusione il First 265 può regalare belle soddisfazioni anche ai velisti esperti, che possono sospettare delle sue prestazioni per via della tuga un po' alta, ma che potranno mettere a frutto la loro perizia.

Vela
MOTORE



Il trasto della randa è nel passaggio verso il tambuccio, la scotta è raggiungibile dal timoniere. A destra l'alloggio per la bombola del gas, che testimonia come siano pensati anche i piccoli particolari.



TUTTA LA PROVA IN CIFRE

FIRST 265

Costruttore
Bénéteau, les Mares, B.P. 66, 85270
St. Hilaire de Riez, France, telefo-
no 0033/5155 5382.

Importatore
Bénéteau Italia, via Puccini 15,
43100 Parma, telefono 0521/243200
fax 0521/243220.

Progetto
Groupe Finot.

Prezzi
Con motore Volvo o Yanmar 9 cv
234800 F.F.; con motore Volvo o
Yanmar 18 cv 245770 F.F.; non im-
matricolato.

Le prestazioni a vela

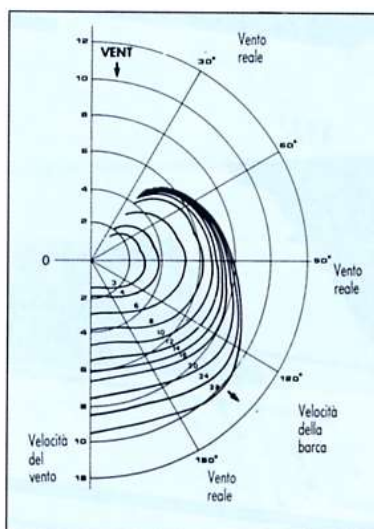
Condizioni della prova. Stato del
mare piatto, intensità del vento
6/10 nodi. Vele impiegate randa e
genoa.

Andatura	angolo vento reale	velocità nodi	note
bolina	45°	5,3	poco sbandato timone orziero
bolina larga	60°	5,9	poco sbandato
lasco	90°	6,3	piatto
gran lasco	135°	5,8	piatto
poppa	170°	5	piatto

Il computer prevede una velocità
massima di oltre dieci nodi al gran
lasco con 28 nodi di vento reale. Il
miglior angolo di bolina da noi rile-
vato è di 45° da bordo a bordo.

Gli interni

Il First 265 ha una buona cabina di
poppa, una dinette trasformabile
con l'abbassamento del tavolo cen-
trale e zone per il carteggio e la cu-
cina. Queste le dimensioni dei vari
elementi. Letto di poppa cm
200x140, letto di prua cm
235x135, altezza in quadrato cm
185. Cucina con fornello a due fuo-
chi basculante, ghiacciaia da lt 50,
serbatoio acqua dolce da lt 65, ta-
volo per il carteggio con quadretto
elettrico, piano pieghevole con por-
taoggetti. Bagno con wc marino,
rubinetto a doccia con acqua in
pressione.



Ci è piaciuto

L'impostazione del progetto e l'e-
quilibrio tra il comfort degli interni
e le prestazioni.

Il locale bagno è piccolo ma com-
pleto.

La pulizia della coperta con passa-
vanti e pozzetto liberi.

Da migliorare

Con qualche decorazione e tocco di
colore potrebbe migliorare l'esteti-
ca, che da alcune angolazioni risulta
un po' tozza.

Lo scafo

- Lunghezza ft m 8,05 • lungh. scafo
m 7,93 • lungh. al gall. m 7,58 •
larghezza m 2,86 • displ. a vuoto kg
2550 • zavorra kg 650 • immersione
secondo il bulbo m 1,15/1,50 •
motore Yanmar o Volvo 9 cv, opt 18
cv • serbatoio gasolio lt 30 •
autonomia teorica 100 miglia •
batteria 60 Ah • max vel. teorica
6,95 nodi

Lo scafo è realizzato con tecnologia
tradizionale di vetroresina
stratificata a mano e resine
poliesteri con trattamento
superficiale BWS. Coperta di
sandwich di balsa. Il motore è
installato con linea d'asse ed elica
bipala, è ben insonorizzato con
comando monoleva in pozzetto.



Il piano velico

- Tipo sloop 9/10 senza volanti •
sup. tot. mq 38,5 • randa mq 17,5 •
genoa mq 21 • spinnaker mq 50 • P
(alt. randa) m 9,3 • E (base randa) m
3,3 • I (alt. fiocco) m 9,55 • J (base
fiocco) m 3,7 • marca albero Z spar
• marca vele Elvstrom sails France
• marca winch Lewmar.

Il piano velico è frazionato ma non
è necessario l'uso delle sartie
volanti. Le vele di serie sono randa
e genoa 135%, l'avvolgitore per il
genoa è optional. È tutto semplice
da usare e di corrette dimensioni.

