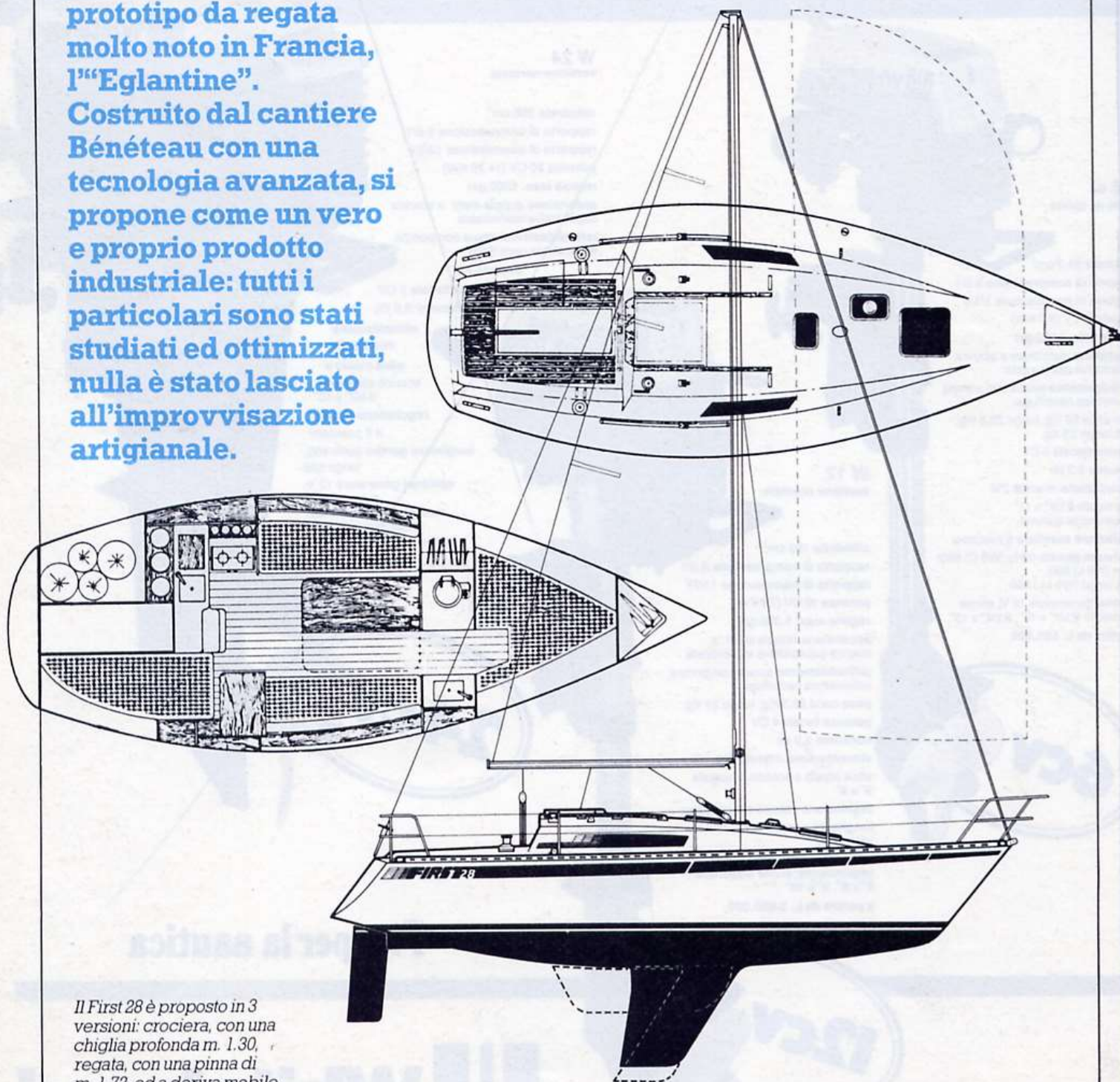


Al timone del

First 28

Progettato dal Gruppo Finot, il First 28 è l'evoluzione di un prototipo da regata molto noto in Francia, l'"Eglantine". Costruito dal cantiere Bénéteau con una tecnologia avanzata, si propone come un vero e proprio prodotto industriale: tutti i particolari sono stati studiati ed ottimizzati, nulla è stato lasciato all'improvvisazione artigianale.



Il First 28 è proposto in 3 versioni: crociera, con una chiglia profonda m. 1.30, regata, con una pinna di m. 1.72, ed a deriva mobile.



Siamo usciti a provare il First 28 in una giornata di tempo brutto: molto vento, pioggia, un po' di mare, le condizioni ideali per verificare alcune caratteristiche marine di un'imbarcazione.

Il timone è estremamente sensibile e nello stesso tempo dolce da manovrare; soltanto bisognerà fare attenzione nel ridurre rapidamente la superficie delle vele all'aumentare del vento per mantenere la barca ben equilibrata. È un discorso questo che vale per tutte le barche, evidentemente, ma che in quelle di dimensioni minori si avverte di più. Molto stabile nell'andatura in poppa e buona boliniera questa imbarcazione rappresenta senz'altro la soluzione adatta per la crociera familiare veloce. Le dimensioni a misura d'uomo delle vele permettono di portarla facilmente in 2-3 persone, ma di viverci anche in 5-6.

Il cantiere Bénéteau propone il First 28 in 3 versioni: crociera, (quella che noi abbiamo provato) con una chiglia profonda m. 1.30; regata, con una pinna di m. 1.72; a derivà mobile, infine, per chi vuole poter navigare in acque basse.

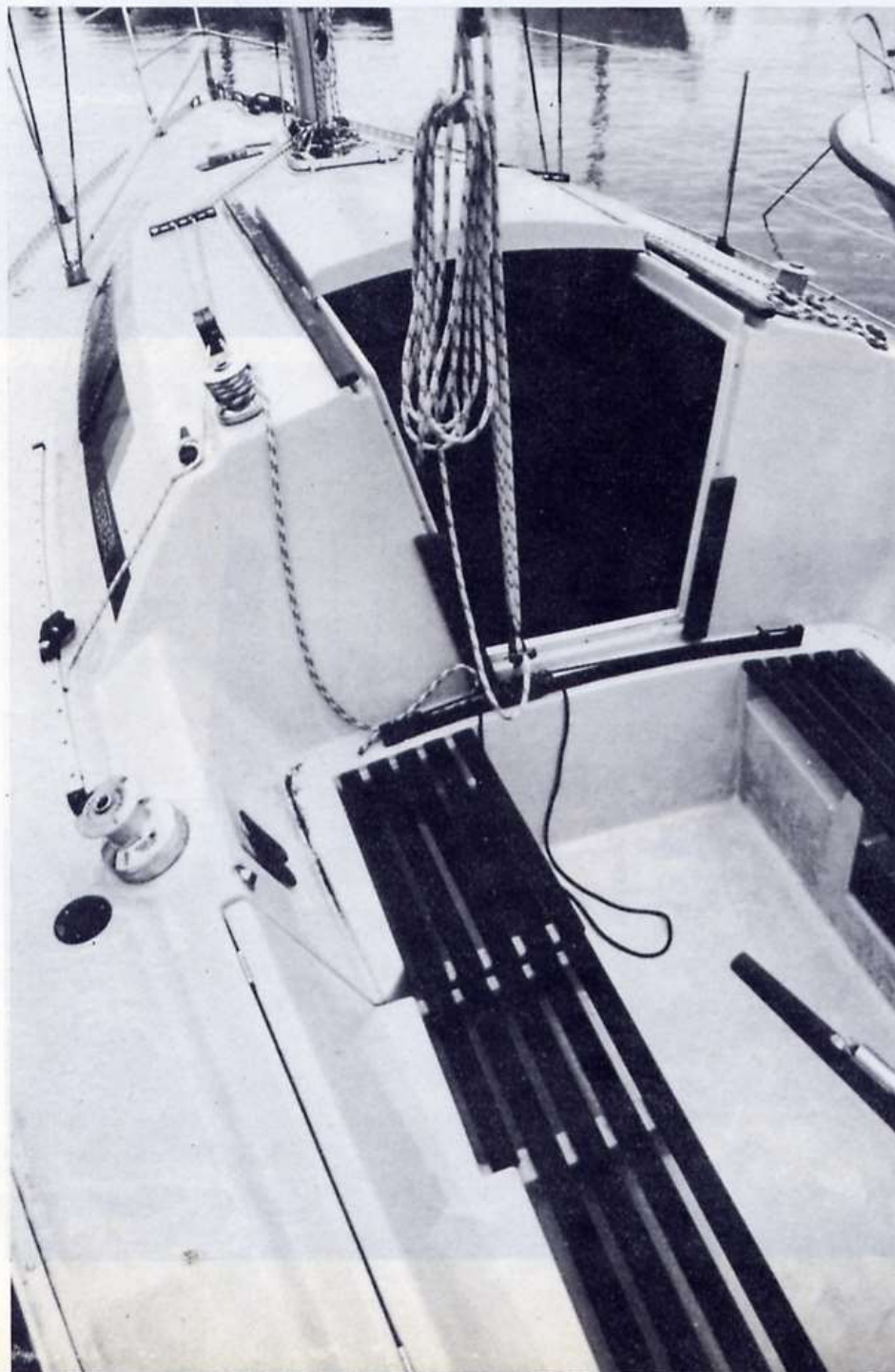
Lo studio di ogni particolare, sia della coperta che degli interni, è stato dal cantiere Bénéteau spinto al massimo





Il pozzetto è estremamente semplice, con i sedili ricoperti da una struttura di legno.

Le drizze del fiocco e dello spi, oltre a caricabasso ed amantiglio, sono rinviate in pozzetto.



onde poter veramente industrializzare il processo produttivo e contenere al massimo il costo finale.

Coperta, pozzetto e attrezzatura

La coperta del First 28 è classica e caratterizzata da una tuga importante che dà una grande abitabilità agli interni. Ampio il triangolo di prua con un piccolo portello che dà accesso al gavone dell'ancora ed una bitta di dimensioni corrette per la cima d'ormeggio; musone di prua in acciaio con già tutto predisposto quanto serve per la manovra dell'ancora e pulpito di prua con un montante centrale.

Il triangolo si allarga poi per trasformarsi nei passavanti mentre al centro si raccorda con la tuga con un'inclinazione aerodinamica. I passavanti si mantengono attorno alla barca di dimensione sufficiente per chi si deve spostare longitudinalmente e si restringono sempre più verso poppa. All'altezza del pozzetto si sollevano verso l'asse centrale dando luogo a un accenno di parasole sul quale sono sistemati i verricelli delle scotte.

La tuga, che si solleva gradualmente fino ad arrivare al pozzetto, dove si interrompe verticalmente, è convessa ed attrezzata con i due boccaporti che illuminano gli interni, con un aeratore ed occupata a poppa dal grande boccaporto scorrevole per accedere sotto. Trincarino in alluminio anodizzato che termina con passacavi neri, candelieri rastremati sufficientemente alti con doppia draglia, pulpito di poppa apribile per una facile discesa in banchina.

L'albero con crocette semplici è appoggiato in coperta e armato molto tradizionalmente con sartie, stralli ed uno straletto a prua ed attrezzato con il winch per la manovra della randa ed uno per la presa dei terzaroli; la drizza del fiocco è invece rinviate in pozzetto. Il boma è già predisposto per il passaggio interno delle borose.

Come detto, la drizza del fiocco, oltre a quella dello spi, all'amantiglio ed al caricabasso sono tutte rinviate a poppa. Nel rialzo laterale della tuga sono ricavate, una per parte, due finestre in perspex di grande spessore, rifinite all'interno con un angolare d'alluminio. Due corte rotaie per le due scotte del fiocco sono sistemate lungo i passavanti, nella parte più interna; due tientibene in legno sono invece applicati sulla tuga di fianco al portello scorrevole di discesa. Verricelli di serie Lewmar.

Il pozzetto è estremamente sempli-

First 28

ce con i sedili d'appoggio ricoperti da una struttura in legno. Il trasto della randa è situato proprio davanti al portello di discesa ed il carrello ha un percorso abbastanza limitato lateralmente. Sollevando una parte del sedile di sinistra, quello più a poppa, dal pozzetto si accede ad un ampio gavone; esso è destinato alle vele ma vi è posto anche per il serbatoio del gasolio mentre è stato organizzato un apposito spazio per le batterie sigillate. Da questo stesso gavone, togliendo un portello in legno, si può accedere al motore lateralmente.

All'estrema poppa nel pozzetto si ha il comando monoleva per il motore con il relativo quadro ed una pompa manuale a leva per la sentina. Nella parte estrema del passavanti due grandi bitte per ormeggiare, ben proporzionate. Volantino sullo strallo di poppa della Barbarossa, chiudibile.

Si tratta quindi di una coperta estremamente pratica e funzionale con tutto quanto può servire in ogni tipo di crociera per una corretta navigazione.

Lo spazio interno

La discesa avviene attraverso un ampio passaggio ed un portello scorrevole; la parte verticale può essere chiusa anche in navigazione mediante le due apposite assicelle in legno.

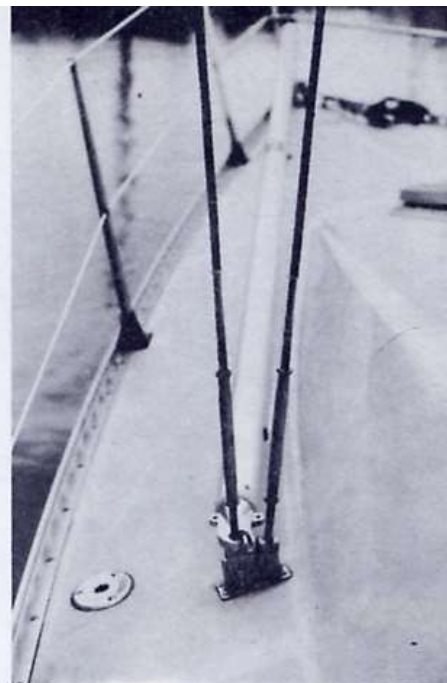
Scendendo dall'esterno il piede appoggia direttamente sul vano motore, che è in vetroresina e che in pratica continua il blocco lavello ghiacciaia; altri due gradini sono poi ricavati più in basso nel vano motore stesso. Due maniglie laterali in legno facilitano l'accesso. Nel vano motore stesso è stato predisposto un foro nel quale si può applicare direttamente l'estintore in caso di inizio di incendio; nella parte superiore vi è invece il pomolo per lo spegnimento del motore stesso.

L'impressione che si ha entrando è quella di un ambiente grande; il pagliolo in legno listellato più chiaro è applicato su un controstampo in vetroresina marrone; il soffitto è rivestito in un leggero strato di legno, le pareti laterali sono ricoperte da un compensato di legno che crea un motivo di doghe, alcune parti in vinilpelle.

La disposizione all'interno è molto semplice: la cucina sulla sinistra ed il carteggio con la cuccetta del navigatore infilata sotto il pozzetto sulla dritta. Al centro la struttura del tavolo, leggermente decentrata con le due alette rialzabili, un divano sulla dritta ed uno sulla sinistra, una mensola sulla dritta ed una sulla sinistra. La cuccetta sulla



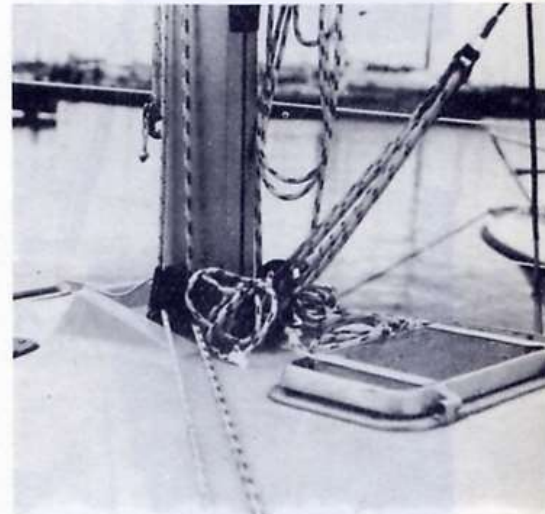
Ampio il triangolo di prua, con un piccolo portello che da accesso al gavone dell'ancora.



Un particolare dell'attacco delle sartie in coperta. I candelieri rastremati sono sufficientemente alti.



Nel gavone di poppa una parte dello spazio è destinata al serbatoio del gasolio ed alle batterie sigillate.



L'albero è appoggiato in coperta. Le drizze sono rinviate a piede d'albero. Sulla sinistra l'areatore del bagno.

L'impressione che si ha entrando è quella di un ambiente accogliente e funzionale. La disposizione classica permette di sedersi a tavola comodamente in sei.



Progetto:
Gruppo Finot

Costruttore:
Bénéteau - Z.I. les Mares - St Hilaire
de Riez

Importatore:
Azimut - Corso M. D'Azeglio 30 - To-
rino. Tel. 011/6502191

Caratteristiche tecniche:

Lunghezza f.t.	8,60 m.
Lunghezza gall.	7,40 m.
Larghezza	3,00 m.
Dislocamento	2.700 kg.
Superficie velica	44 mq.

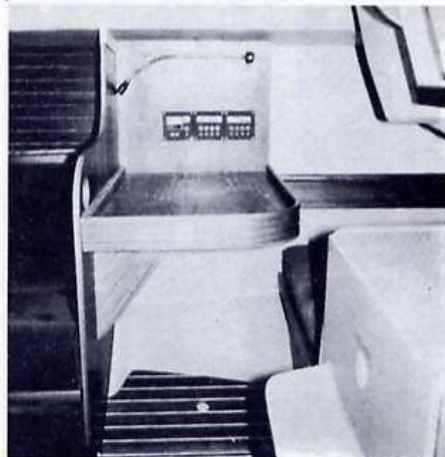
Prezzo:
Con motore Renault 13 Hp:
L. 40.500.000 + Iva 20%

I divani sono morbidi e sagomati; il pagliolo in legno listellato chiaro appoggia su un controstampo in vetroresina marrone.



La cuccetta di poppa serve anche da sedile per il tavolo da carteggio.

L'angolo del navigatore è accessibile solo a persone decisamente snelle...



Il punto di vista del tecnico

Il First 28 si presenta molto bene: un pozzetto spazioso, una tuga alta ma arrotondata, un armamento velico molto ben proporzionato.

Lo scafo è in vetroresina, con gli interni controstampati. La resistenza longitudinale è data da due rilievi della stampata interna che corrono alla base delle cuccette e della dinette del pozzetto fino a prua. Ad essi sono avvitate le sponde delle cuccette, il bordo della cucina e quello del tavolo da carteggio. A metà fiancata corrono due rinforzi longitudinali.

I rinforzi trasversali sono costituiti da quattro paratie incastrate nei rilievi ricavati nella controstampata, un po' meno dal punto di vista della rigidità dell'assieme.

Il timone è completamente privo di skeg e sostenuto a sbalzo da una losca plasticata allo scafo e alla sponda posteriore del pozzetto. Il bulbo di ghisa appoggia su una zona rinforzata da madieri ed è tenuto da 10 tiranti da 18 millimetri di diametro.

L'albero appoggia in coperta sopra la paratia a prua della dinette. Questa, in corrispondenza dell'albero, è rinforzata da un puntone in legno che appoggia in chiglia.

Le lande uniche per sartia alta e sartia bassa sono imbullonate alla paratia maestra con quattro bulloni da 6 mm. L'insieme non è molto convincente e altrettanto dicasi della piastrina a sbalzo all'estrema poppa che sorregge il paterazzo.

L'attrezzatura del ponte è molto semplice ed efficiente. Si potrebbe al massimo aggiungere un paio di bitte in pozzetto e un paio di passascotte ai lati.

L'albero, di costruzione francese, è ad un ordine di crocette rivettate: sartie, strallo e paterazzo da 6 mm e strallete da 4 mm. A poppa vi è un tenditore meccanico Barbarossa per il paterazzo.

Tutti gli arridatoi sono ben dimensionati e completi dello snodo regolamentare. Solo lo strallo è attaccato con piastrina piegata e spinotto che danno un po' meno affidamento.

Le drizze escono al piede dell'albero e sono rinviate ai due Lewmar 8 a una velocità montati ai lati del tambuccio e guarniti di stopper.

La drizza della randa va invece a un verricello sull'albero. Il trasto della randa è sufficiente ma essendoci spazio, fatto raro, avrebbe potuto sfruttare tutta la larghezza a disposizione sulla tuga. I candelieri e le loro basi sono molto leggeri e un peso massimo rischia di danneggiarli. Robuste le bitte di ormeggio e ben fissate.

L'impianto elettrico è alimentato da una batteria che avrebbe bisogno di essere fissata più saldamente ed è corredata da un quadretto con selezionatore generale e 8 interruttori elettromagnetici. L'acqua è solo dolce e fornita da due serbatoi in neoprene. Per la sentina una pompa a mano in pozzetto.

Il First 28 è motorizzato con un motore Diesel Yamaha da 13 HP. Si ispeziona dal davanti. Per accedere alla parte posteriore e alla linea d'asse bisogna svitare la parete interno sotto il pozzetto.

In generale il First 28 sembra una barca ottima per le piccole uscite giornaliere o la prudente crociera costiera.

Studio Consulenze Nautiche Malingri

First 28

sinistra, facendo scorrere un apposito ripiano su una guida posta lungo la paratia di prua e facendo poi scendere un piedino d'appoggio, si trasforma in una cuccetta matrimoniale; sotto alla cuccetta è ricavato un ampio serbatoio dell'acqua.

Cuscini del divano e spalliera si trasformano perfettamente in materasso per il nuovo letto più grande; alcuni ripostigli sono accessibili una volta tolta la spalliera del divano stesso. Sia la cuccetta di dritta che quella di sinistra sono dotate di un telo antirollio.

Alcuni gavoni sono ricavati anche sotto e lateralmente alla cuccetta di dritta. Un tientibene è applicato al soffitto nel quadrato nella zona di passaggio. Il tavolo ha una struttura in acciaio inox estremamente solida e bella che, una volta aperto, assume le dimensioni di cm. 80 x 110, permettendo comodamente a 6 persone di sedersi per mangiare a tavola.

Avanzando verso prua si ha la zona bagno, separata dal quadrato e dalla cabina mediante due portine scorrevoli; è studiata molto bene e risolta efficacemente. Si ha un lavabo sulla dritta ed il W.C. sulla sinistra; dietro quest'ultimo un armadio appendiabito o appendicerate. Dietro il lavabo prestampato in vetroresina si ha uno specchio costituito da due antine scorrevoli in un materiale infrangibile che danno accesso ad un armadietto. Il rubinetto è alimentato da una pompa a pedale; l'ambiente è illuminato e fornito di un areatore. La cabina di prua è piccola ma sufficiente per due persone; illuminata da un grande boccaporto apribile è fornita di gavoni e da due mensole portaoggetti.

Tornando a poppa, la parte centrale sotto il pozzetto è occupata dal motore Renault da 13 Hp; ad esso si accede facilmente sollevando la copertura in vetroresina che fa da ripiano e da scalletta di discesa; come già detto è anche accessibile dal gavone vele.

Il tavolo da carteggio sulla dritta è accessibile solo a persone decisamente snelle, infatti la distanza dal coprimotore al ripiano è molto limitata. Il tavolo è costruito con una fascia in teak ed un ripiano non incernierato sotto a cui vi è posto per le carte nautiche. Lateralmente vi è il quadro elettrico, spazio per eventuali strumenti ed una piccola libreria. In compenso, il letto del navigatore, che fa anche da sedile per il carteggio, è decisamente ampio e comodo, 75 x 195. Lateralmente la solita mensola; sotto un grande gavone.



La discesa avviene attraverso un ampio passaggio. Scendendo, il piede appoggia direttamente sul vano motore.

La cuccetta sulla sinistra, facendo scorrere un apposito ripiano sulla guida, si trasforma in un comodo letto matrimoniale.



First 28

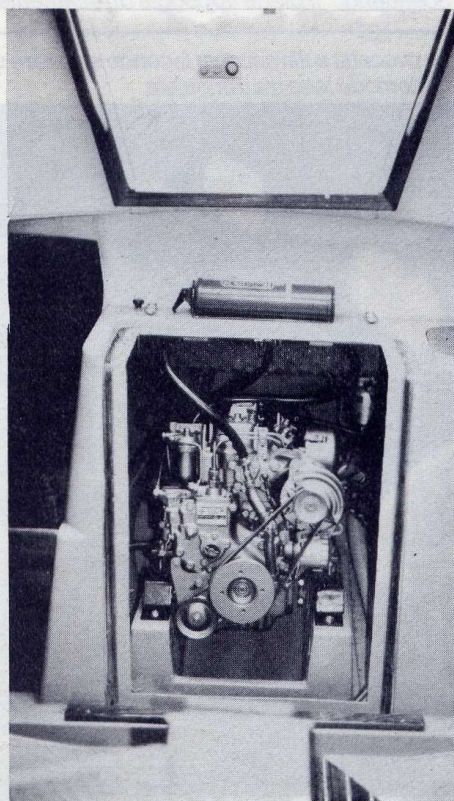
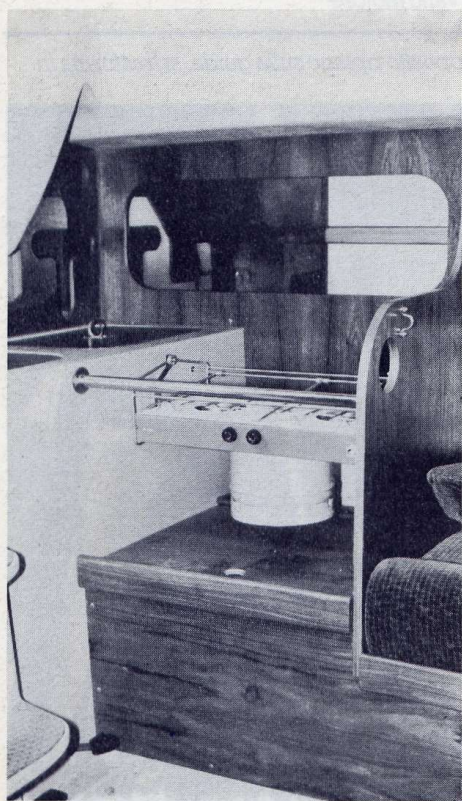
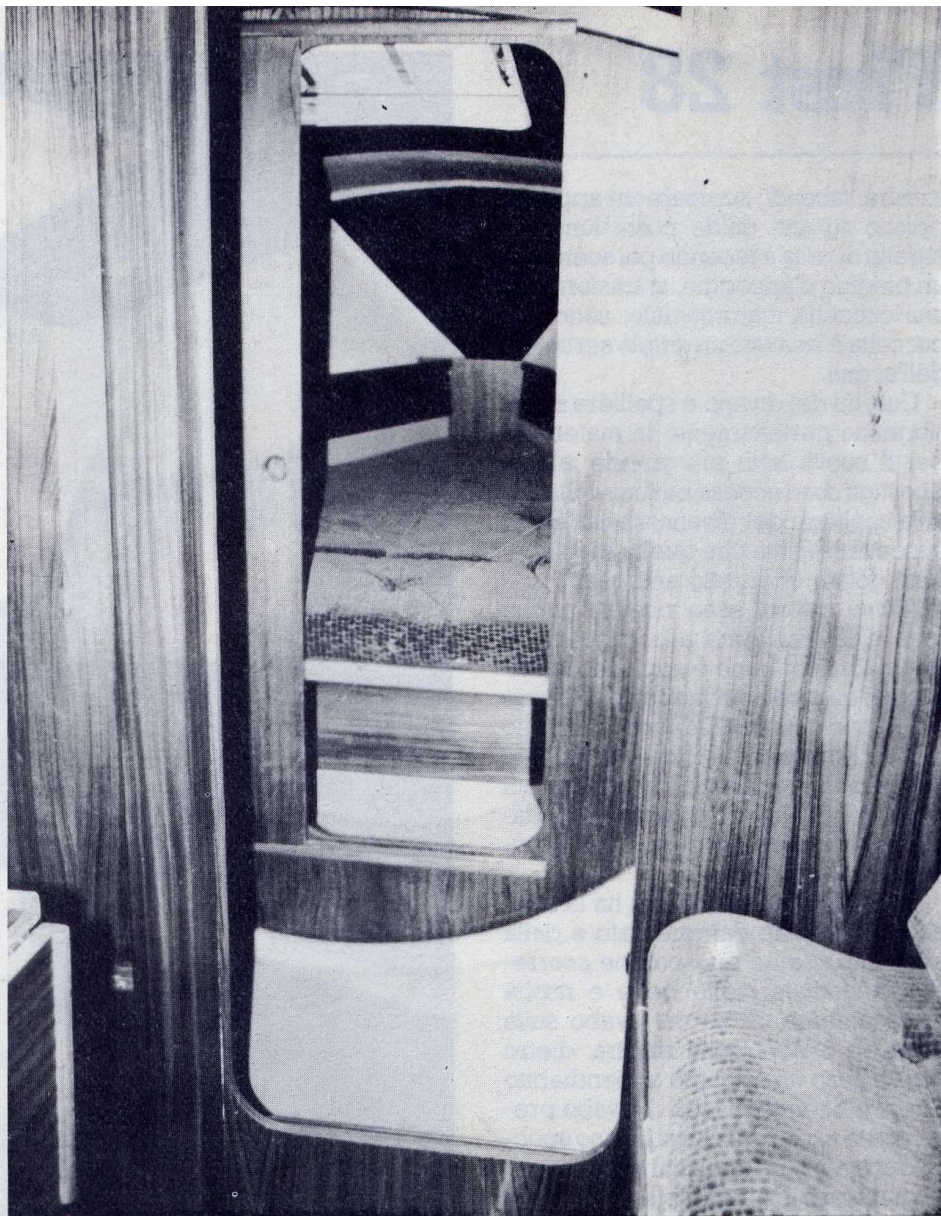
La cucina è costituita da un monoblocco in vetroresina posto lungo la paratia di poppa, lo stesso che proseguendo diventa punto d'appoggio per chi scende. In esso sono ricavati il lavello, alimentato da una pompa a pedale, una capiente ghiacciaia ed un pratico ripiano. Trasversalmente una barra d'acciaio protegge il fornello a due fuochi basculante a cui è applicata la bombola del gas. Dietro, lo spazio per riporre alcune bottiglie; sotto un gavone destinato al pentolame.

Lungo le due pareti, laterale e di fondo, lo spazio è stato ben organizzato ed in esso si sono ricavati appositi contenitori per piatti, tazze e bicchieri, oltre ad un grande e profondo armadietto per i viveri chiudibile con due antine scorrevoli in perspex fumè. La ghiacciaia ha un interno completamente organizzato a ripiani in plastica sovrapponibili onde poter sfruttare al meglio lo spazio e senza rischiare che tutto si mescoli.

Il pagliolo è, come già specificato in teak listellato, in parte aperto, la maggior parte avvitato.

Per il First 28 il gruppo Finot ed il cantiere si sono impegnati nella continua ricerca di soluzioni razionali, semplici e poco costose, riuscendo ad ottenere un effetto estremamente piacevole ed un ottimo standard qualitativo.

Ida Castiglioni



In alto - La cabina di prua è piccola ma sufficiente per due persone; illuminata da un grande boccaporto apribile è fornita di gavoni e di mensole portaoggetti. All'estrema sinistra - Una barra d'acciaio trasversale protegge il fornello basculante. Lungo la parete vi è un profondo armadietto per i viveri chiudibile con antine in perspex fumè. A lato - Il motore, posto sotto il pozzetto, è un Renault Diesel da 13 HP.