

PROVATA DA FORZA7

*La carena da gara
è la stessa del monotipo
First Class Figaro Solo.
Il cuore però è da crociera
ed è disegnato dal grande Starck.
È l'ultima trovata del cantiere
numero uno nel mondo della vela*

*di Bruno Kleinfeld
foto di Adam J. Wilson*

BENETEAU
FIRST 310

LE IDEE DEI



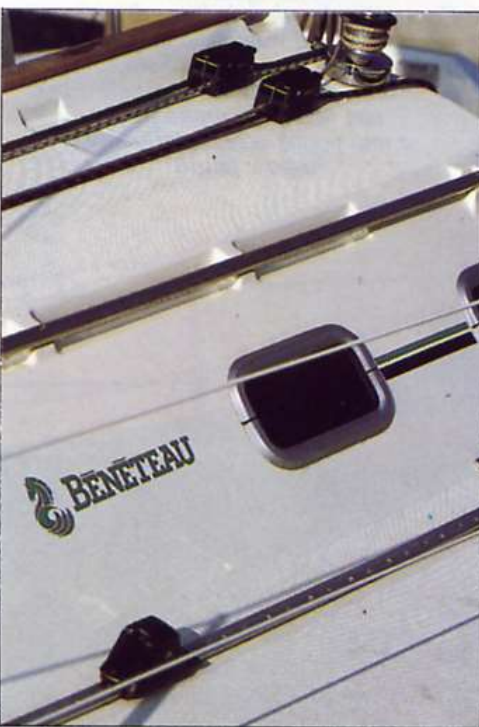
UN TIPO ORIGINALE

*Nella foto grande e nel riquadro
due immagini del First 310
in navigazione.
Come si può vedere le linee di carena,
ereditate dal monotipo da regata
First Class Figaro Solo,
sono decisamente originali
con una prua molto fine
e una poppa eccezionalmente
larga e piatta*

PRIMI

BENETEAU

FIRST 310



DESIGN INTEGRATO

Alcune immagini che mostrano la ricerca sul design dei particolari. In alto, la poppa: la parte centrale dello specchio si ribalta sulla plancetta, aprendo il pozzetto sul mare. Al centro, i comandi motore ben protetti sotto la panca di destra, qui sopra sono invece visibili il tientibene integrato nella tuga, la rotaia del fiocco piuttosto interna e uno dei due winch in tuga con i rimandi.

Una bella fatica avere come numero preferito l'uno. Bisogna farsi sempre venire un sacco di idee. Per non parlare poi del metterle in pratica...

Ai signori della Beneteau il numero uno non dispiace affatto, anzi. Si può dire che lo mettano dappertutto, tanto che ne hanno fatto da tempo il nome delle loro barche. E poi lo si legge nei loro comunicati stampa, quando, non senza una vena di orgoglio tutto francese, specificano che il cantiere è il numero uno al mondo nella vela per dimensioni e barche vendute. La necessità di continuare a essere i primi li ha portati un po' di tempo fa a spremersi le meningi ben benino, per farsi venire in mente quali saranno le barche di domani. Hanno cominciato a chiamare un po' di gente - tutti tipi con la mania del numero uno. Personaggi come Bruce Farr o Pininfarina, Finot, Barret e Starck.

Ci piace immaginarli tutti insieme al bel tavolo tondo della sala delle riunioni al cantiere, giù a Saint-Hilaire. "Signori, siete qui riuniti perché..." Perché per essere il numero uno ci vogliono un sacco di idee, lo abbiamo già detto. E quei signori di idee ne hanno un bel po', ce lo stanno facendo vedere.

La prima si è chiamata First 45f5, poi è venuto il 38s5, poi ancora il 32, il 41, il 53f5 e adesso questa idea, meno voluminosa ma non meno brillante, che si chiama First 310.

Il First 310 nasce come sviluppo, nella versione crociera, del nuovo monotipo First Class Figaro Solo, di cui potete leggere una descrizione più dettagliata nel box che compare in questo servizio.

Si tratta di una barca dotata di una carena molto particolare (decisamente riconoscibile come un progetto Groupe Finot) proprio perché pensata originalmente per un monotipo - libero da qualsiasi problema di stazza e quindi da ogni relativo vincolo progettuale. In più il disegno della coperta e degli interni del 310 (realizzati da Philippe Starck, forse il numero uno del design in Francia) seguono la tendenza che uniforma i più recenti pro-

getti Beneteau. Questo vuol dire, per quanto riguarda gli esterni, una ricerca volta a pensare il corpo della barca come un tutto unico, con grande cura per i particolari integrati; per gli interni invece si seguono nuovi accostamenti, si usano nuovi materiali (acciaio, marmo, legni rossi) e si continua a procedere verso lo sfruttamento razionale dello spazio.

SCAFO E COPERTA

Le linee di carena del First 310, le stesse del suo fratello da regata First Class Solo, sono decisamente originali e rappresentano in un certo senso l'interpretazione più aggiornata della tendenza attuale: dritto di prua praticamente a piombo e prua molto fine, sezioni poppiere estremamente ampie, chiglia a bulbo (con un grosso siluro), timone largo, abbastanza piatta sotto. La coperta, che è ovviamente diversa da quella del Solo (che ha una tuga molto più stretta e bassa), mantiene comunque un profilo aggraziato: anche qui si segue la nuova linea Beneteau che ha optato per uno stonamento generale delle linee, con una assenza pressoché totale di spigoli e sporgenze. In questo modo il pozzetto sembra quasi scavato nel corpo della barca, un'impressione che si accentua quando la parte centrale dello specchio di poppa viene aperta per permettere l'accesso allo spoilerino di balneazione. Buono lo spazio in poz-



LE MISURE DELLA SEMPLICITÀ

Con i suoi 31 piedi il First 310 ha le misure ideali per portare in crociera da due persone a un massimo di sei.

L'armo frazionato, ridotto rispetto a quello del monotipo Solo (ma si può comunque optare per un albero maggiorato), consente una gran facilità di manovra, anche grazie ai rimandi completi in pozzetto delle manovre.

La barca viene fornita di serie con randa e genoa inter, mentre il rollafiocco è un optional.

zetto, attrezzato con due lunghe panche ricoperte da listoni in teak, con un grande gavone sulla dritta e uno più piccolo per la bombola del gas. Anche le passeggiate laterali sono molto ampie (bello il particolare dei tientibene in acciaio integrati nella tuga). All'estrema prua un gavone per l'ancora di dimensioni standard e tutt'intorno una battagliola a due draglie di buona altezza (53 cm).

RASSEGNA D'IMPRESSIONI

Ponte		Sistema di chiusura	●●●
Distribuzione degli spazi	●●●●	Quadrato	
Agibilità	●●●●	Agibilità	●●●●
Antisdrucchiolo	●●●●	Altezza	●●●●
Battagliola e pulpiti	●●●	Ventilazione	●●●
Tientibene	●●●●	Illuminazione naturale	●●●●
Manovre		Illuminazione artificiale	●●●
Punto di mura del fiocco	●●●	Razionalità dell'allestimento	●●●●
Rotaia del fiocco	●●	Stipetteria	●●●
Rinvii in pozzetto	●●●●	Dimensioni del tavolo nella dinette	●●●●
Numero verricelli	●●●●	Cabina di poppiera	
Qualità verricelli	●●●●	Agibilità per due persone	●●●●
Scotta di randa	●●●	Altezza	●●●
Attrezzature d'ormeggio e d'ancoraggio		Ventilazione	●●●
Bitte e passacavi	●●●	Illuminazione naturale	●●
Stivaggio cime e parabordi	●●●●	Illuminazione artificiale	●●●
Pozzetto		Dimensioni cuccette	●●●
Dimensioni	●●●●	Stipetteria	●●●
Comfort all'ormeggio	●●●	Cucina	
Comfort in navigazione	●●●	Altezza	●●●●
Posizione del timoniere	●●●	Illuminazione e ventilazione naturale	●●●
Gavoni	●●●●	Illuminazione artificiale	●●●
Accesso ai comandi del motore	●●●	Lavello	●●●
Leggibilità degli strumenti	●●●	Fornello	●●●●
Posizione delle manovre	●●●	Ghiacciaia	●●●
Manovre fisse		Piano di lavoro	●●
Albero	●●●●	Stipetteria	●●●
Sartie	●●●	Toilette	
Stralli	●●●	Accessibilità e comfort	●●●●
Boma	●●●	Lavabo	●●●
Tangone	non vision.	Wc	●●●
Accesso sottocoperta		Doccia	●●
Scaletta	●●●	Stipetteria	●●●
Agibilità	●●●●	Illuminazione e ventilazione naturale	●●●
Antisdrucchiolo	●●●		

ATTREZZATURE

Armato con un albero Z Spars a 7/8 con un ordine di crocette e sartie alte e basse, il 310 ha un piano velico abbastanza verticale e tutto sommato ancora piuttosto invelato, anche se non c'è confronto con l'armo da regata del Class Solo. A scelta è comunque disponibile un albero maggiorato. Il piano di coperta è semplice e razionale: le manovre sono tutte rinviate in pozzetto, il trasto della randa è posto davanti al tambugio e il pozzetto resta così sgombero. Il paterazzo è regolabile con un paranco e la flessibilità dell'albero, di buona qualità e abbastanza fine, permette una buona regolazione della forma della randa, come si conviene su un frazionato.

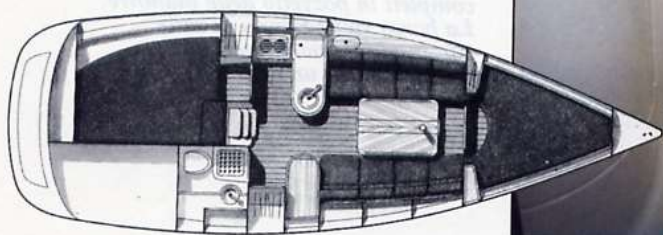
I winch sono quattro, della Lewmar, due in tuga ai rinvii e due in pozzetto per le scotte (self tailing su richiesta). La barca viene fornita di serie con una randa di buona qualità in dacron (stecca alta a pressione) e un genoa inter. Non c'è rollafiocco di serie, ma le dimensioni sono tali da rendere il cambio della vela a prua ancora una faccenda divertente e non una fatica immane.

INTERNI

Negli interni del 310 si nota la mano di Philippe Starck, che certo si è potuto sbizzarrire di più sui modelli maggiori, ma che anche qui non ha mancato di lasciare il segno. La cosa si rende evidente da alcuni particolari come il supporto in acciaio del tavolo in quadrato o la geometria dei due blocchi contrapposti cucina/carteggio. Bello in generale l'accostamento dei materiali (teak, acciaio e stoffe scure). Buona la altezza nelle parti in cui ser-

BENETEAU

FIRST 310



CALENDARIO REGATE FIRST CLASS FIGARO SOLO

Circuito in solitario

Solo Concorde La Trinité sur Mer
20-24 giugno
Course de Figaro 20 luglio-11 agosto
Triangolo Devicq 25 agosto-7 settembre
Porquerolles Solo 10-13 ottobre

Circuito con equipaggio

Spì Ouest France La Trinité sur Mer
28 marzo-1 aprile
Settimana de La Rochelle 8-12 maggio
Grand Prix di Crouesty 24-26 maggio
Campionato Nazionale 9-11 novembre



IL TOCCO DI STARCK

Negli interni del First 310 si può riconoscere la nuova linea di design applicata alla Beneteau, anche se la suddivisione degli spazi è necessariamente classica. In alto a sinistra, il bagno con lavello, doccia a telefono, wc e uno spazio per le cerate bagnate. A destra l'angolo cucina con allestimento completo. A fianco una veduta della dinette dove risalta la base in acciaio del tavolo e la geometria dei due blocchi cucina-carteggio.

ve (cucina, bagno, quadrato) e buona anche la luminosità (dodici in complesso le aperture, compreso il passo d'uomo della cabina di prua).

La suddivisione degli spazi è quella classica: cabina doppia di poppa sulla sinistra e bagno a dritta, quadrato con cucina e carteggio, cabina di prua con cuccetta a V. La cucina è attrezzata con lavello in inox, ghiacciaia (frigo su opzione), fornello a due fuochi e forno.

Il bagno, realizzato nel controstampo, ha quanto serve: lavello, WC manuale, doccia a telefono e anche uno spazio per le cerate bagnate.

I posti letto in tutto sono sei, comprendendo nel conteggio i due lunghi divani della dinette.

IN PROVA

Abbiamo potuto provare il primo First 310 giunto in Italia, messoci a disposizione da Lodovico Dell'Otti, concessionario Beneteau per Lazio e Campania e persona di grande simpatia e squisita gentilezza, nelle acque di Nettuno, con mare tranquillo e dieci nodi di vento.

La barca era armata con l'attrezzatura standard (eccettuati i self tailing in pozzetto) e dotata delle vele fornite di serie.

Appena issate le vele e spento il motore abbiamo subito provato la bolina stretta: a onor del vero con un genoa inter eravamo decisamente sottoinve-

SCHEDA TECNICA

Progetto:	Groupe Finot-Barret-Starck
Costruzione:	Beneteau Z.I. Les Mares, B.P. 66, 85270 St-Hilaire-Des-Riez, France -Tel. 5155538
Importazione:	Beneteau Italia Via Frua, 8 - Milano - Tel. 02/4692400
Lunghezza fuori tutto	m 9,87
Lunghezza al galleggiamento	m 8,78
Larghezza massima	m 3,23
Immersione	m 1.80/1,30
Dislocamento	kg 3200
Zavorra	kg 810
Sup. velica randa (r)	m. 2.23 (29*)
Sup. velica genoa (g)	m 2.25 (30.7*)
Sup. velica spinnaker	m 2.62 (74.5*)
Sup. velica totale	m 2.48 (59.7*)
Riserva di acqua dolce	l 170
Riserva di carburante	l 65
Cabine	2
Posti letto	6
Mat. di costr. coperta	vtr-sandwich balsa
Mat. di costruzione scafo	vtr
Motorizzazione	Volvo Penta 18 hp Yanmar 9 hp - Yanmar 18 hp
Attrezzature di coperta	
Albero	ZSpars
Verricelli	Lewmar
Passi d'uomo	Lewmar
Timoneria	barra

Impianto elettrico

Tensione rete	12 volt
Pompa di sentina elettrica	optional
Autoclavi elettriche	optional
Salpancore	optional
Voltmetro rete	si
Amperometro rete	si

Impianto idraulico

Pompe di sentina manuali	1
Materiale serbatoi	inox/PVC
Acqua di mare in cucina	no
WC	1 manuale

Strumentazione di serie

Bussola	no
Log	no
Speedometro	no
Centralina vento	no
Contagiri motore	si
Livello carburante	si
Pressione olio	spia

Accessori di serie

Randa e genoa inter

Prezzo (franco cantiere, IVA esclusa)

Volvo 18 hp	78.250.000
Yanmar 18 hp	78.150.000
Yanmar 9 hp	76.900.000

* armo maggiorato

MEGLIO SOLO...

First Class Solo Figaro: è questo per intero il nome del monotipo la cui carena costituisce le fondamenta sulle quali è stato "costruito" il First 310. Si tratta di una barca disegnata, diciamo così, su commissione. Il problema a partire dal quale il First Class Solo è stato sviluppato da Finot e Barret per la Beneteau era quello di trovare una barca che potesse sostituire gli half-tonner nella ultraclassica "Course de Figaro", una regata che in Francia gode di una grande popolarità. Viene corsa infatti in solitario ed è un passaggio obbligato sia per chi vuole farsi notare per accedere nel novero dei grandi solitari delle corse oceaniche, sia per chi deve confermare il proprio valore e la propria superiorità. Fino all'89 la "Course de Figaro" si correva con gli half-tonner che però, a causa dei costi eccessivi, penalizzavano eccessivamente la possibilità di partecipazione dei neofiti non supportati da sponsor generosi. Ecco allora che è stato indetto una sorta di appalto tra i maggiori cantieri francesi, vinto appunto dal nuovo monotipo della Beneteau che con questo nuovo First Class Solo - che va ad aggiungersi alla flotta già ricca dei Class 8 e Class Europe - si conferma al primo posto nella costruzione di monotipi da regata.

Rispetto al First 310 il Class Solo, pensato per i solitari ma già utilizzato anche per regate con equipaggi completi, ha non poche differenze. Innanzitutto l'armo, un frazionato 9/10 con volanti non strutturali, sartie in tondino discontinuo, randa di 31.30 m², genoa di 30.50 e spi di 75: davvero un bel po' di tela per un 30 piedi. In più il Solo, rispetto alla sua sorellina da crociera, disloca 800 kg in meno. Per compensare questa differenza, e per aiutare i poveri marinai singlehanded a tenere dritta la barca, il Solo dispone di due serbatoi laterali comunicanti da 200 litri che si riempiono di acqua di mare con una semplice pompa: basta tenere

sempre pieno quello sopravvento ed è come avere tre uomini in falchetta. Naturalmente sono diversi anche coperta e interni. La prima segue gli sviluppi più recenti dello IOR: un grande pozzetto, con il trasto davanti alla barra, lo specchio di poppa aperto, i winch centrali e avanzati (anche quello delle volanti, più facilmente manovrabili che non a poppa). Gli interni sono essenziali, con due cuccette in dinette e le altre due che si infilano sotto il pozzetto, il cassone del motore al centro a fare da tavolo, la prua vuota: proprio come un vero one-off da regata). Chi l'ha



provata ci ha già assicurato che è una vera piccola bomba, più veloce di un half-tonner, anche se forse un po' meno sensibile e con una straordinaria accelerazione e una marcata tendenza alla planata, come del resto si può intuire osservandone il disegno.

Il denso programma di regate che si sta sviluppando intorno al First Class Solo Figaro, sia in solitario che con equipaggio, di cui riportiamo il calendario degli appuntamenti in Francia, fa pensare molto bene sul futuro internazionale di questo modernissimo monotipo.



SENZA COMPROMESSI

Nelle immagini di questa pagina il First Class Figaro Solo, il monotipo il cui disegno è stato riutilizzato per il First 310. Si tratta di una barca creata per la classica "Course de Figaro", regata in solitario famosissima in Francia. Il notevole successo di questa imbarcazione ha già dato il via alla nascita di una classe che parteciperà alle maggiori regate francesi, sia per solitari che per equipaggi.

lati e un genoa uno ci sarebbe stato più che bene, ma ciò nonostante la barca ha da subito dimostrato una tendenza alla velocità, con un'accelerazione netta non appena i pesi sono stati ben disposti e le vele regolate. Anche l'angolo al vento si è mostrato buono e questo può essere visto come una conquista su una barca che non ha certo le linee di una boliniera pura. Da bordo le dimensioni dello scafo sembrano anche essere maggiori di quelle reali e il piano di coperta permette ogni manovra con grande comodità. Il modello provato sembrava soffrire un po' di una certa durezza della barra, dovuta però a un qualche attrito indesiderato nella losca più che a una reale resistenza, tanto è vero che non mostrava alcuna dipendenza dall'intensità del vento. La sensibilità dello scafo non è finissima, ma paragonata con altri modelli da crociera della stessa taglia è certo già buona. Comunque più che una breve prova (lo ripetiamo da tempo le barche sono oggetti complessi e le prove andrebbero effettuate su periodi di tempo molto lunghi e nell'intera gamma delle condizioni di vento e di mare...) valgono le affermazioni dei professionisti francesi, dimostratisi entusiasti delle prestazioni del Solo, dotato delle medesime linee d'acqua. E di questo non si può non tenere conto in un giudizio complessivo su una barca che per ogni altro aspetto è sembrata molto convincente.