



First Class 8

Sono numerosi i First 8 che sono sponsorizzati, il livello delle regate più importanti è elevato e non sono pochi i professionisti che ne prendono il timone. In Francia praticamente ogni domenica c'è una regata; si parla della possibilità di un campionato europeo da disputare nel '91 in Italia.

Nato nell'83, il First Class 8 ha rapidamente conquistato larghe fasce del mercato: fino ad ora quasi mille esemplari costruiti, distribuiti in tutta Europa con un picco di seicento scafi in Francia. Non tutti fanno parte della flotta che affronta le regate, molti infatti hanno scelto questo piccolo cabinato per le crociere costiere e domenicali. Le sue doti non si limitano alla velocità: facile da usare, si rivela comodo in rapporto alle dimensioni complessive.

Caratteristiche che saltano subito all'occhio sono il timone esterno e la deriva basculante, che riduce il pescaggio a pochi centimetri. Due particolarità che rendono il First Class 8 car-

rellabile senza avere la sgradevole sensazione di tirarsi indietro una cattedrale sgradevole.

Come monotipo il Class 8 gode di una efficientissima associazione, che interviene sui regolamenti di classe, in accordo con il cantiere, quasi sempre con l'obiettivo di contenere i costi mantenendo alto il divertimento. Un esempio è il bulbo, una delle cose più tormentate in altre barche per le grosse differenze in prestazioni che spesso dà; in pratica è possibile raffinare il profilo ma entro un margine molto vicino alla media di costruzione, piccoli errori compresi. Nei campionati, oltre ad essere controllate le barche di testa ogni giorno vengono sorteggiate tre, quattro

barche. L'associazione di classe pubblica un manualetto con i consigli dei più forti timonieri e dei velai, con preventivi per ogni tipo di vela, regolazioni, particolari importanti per la messa a punto. Considerata la gelosia con la quale spesso vengono conservati i "segreti" dei timonieri è una autentica sorpresa che testimonia però quanto la classe tenga alla diffusione del monotipo.

Carena

Il progetto è del duo Fauroux-Finot, che avevano come input quello di realizzare una imbarcazione che fosse più veloce dei monotipi già esistenti sul mercato, in riferimento soprattutto al J24, del quale ha simili di-

Interni

Il First Class 8 ha la disposizione tipica delle piccole barche, con una suddivisione degli interni che consente a quattro persone di riposare con una certa comodità nel letto di prua e nelle due cuccette laterali. I materiali impiegati sono moderni e semplici da pulire, non mancano una zona carteggio ed una cucina. Il tavolo da carteggio funge anche da tavolo dinette utilizzando un piedino di sostegno pieghevole. Nel complesso gli interni sono in sintonia con il tono semplice e sobrio della barca.

Piano velico

La superficie è abbondante, con una randa piuttosto allungata, spi e genoa grandi. L'ar-

mamento infatti è 9/10 con sartie inclinate all'indietro per rendere le manovre più sicure e semplici in crociera. Negli esemplari da regata sono montate le sartie volanti il cui uso va dosato in modo particolare, cazzando infatti si provoca un allentamento della sartia alta con la conseguente caduta sottovento dell'albero. L'albero è strettamente di serie, per evitare sostanziosi cambi di prestazioni tra una barca e l'altra con l'uso di profili più elaborati e leggeri. Di serie viene fornito lo strallo cavo, il tangone è più lungo della J e lo spi è così piuttosto largo. Le velerie francesi sono particolarmente impegnate nel campo dei Class 8, che finisce per essere un veicolo importante per la diffusione del loro marchio. Succede così che

A lato il Class 8 sull'invaso, con la deriva in posizione di navigazione. Si aziona con un meccanismo a vite mosso da una maniglia di winch. Solo al lasco si alza leggermente. Sotto una vista di poppa. All'interno della trave in alluminio c'è il paranco di regolazione del paterazzo. La zona dove è visibile il salvagente anulare ad alta velocità tende a bagnarsi, l'acqua si ferma comunque alla paratia prima del timoniere.



mensioni, ma una potenza decisamente maggiore. Grande lunghezza al galleggiamento, una buona stabilità di forma e piano velico generoso sono alla base del progetto. Senza il vincolo della carrellabilità probabilmente sarebbe nata una barca leggermente più larga, al limite dei due metri e ottanta, e certamente ancor più veloce.

La costruzione della carena è in vetroresina monolitica, una scelta fatta in nome della semplicità e della durata. La lunga deriva è basculante grazie ad un meccanismo a vite che richiede un certo tempo per la messa in opera, ma che una volta in posizione necessita di pochi movimenti per la ulteriore regolazione; si interviene solo al lasco quando si vogliono ottenere le massime prestazioni. Il dislocamento è abbastanza sostenuto, 1400 kg, e questo rappresenta il vero limite per la carrellabilità richiedendo auto o furgoni molto potenti.



CLASS 8

le vele più veloci abbiamo marche che da noi sono totalmente sconosciute e che certamente desterebbero un certo sospetto nei puristi, amanti dei marchi dal suono anglosassone.

Pozzetto e coperta

Il pozzetto è decisamente grande, molto "arioso", con la parte poppiera aperta. Le sedute sono comode, con panche e opportune protezioni contro l'acqua all'interno del pozzetto comunque in regata capita di starci poco. Nell'intento di allargare al massimo il pozzetto i passavanti sono un po' ridotti, un compromesso necessario. Non piacevole la barra del timone che finisce ad una altezza considerevole, è comoda timonando con lo stick e restando seduti fuori dal pozzetto. Lo è meno, perché costringe a restare con le braccia alte, quando si è seduti all'interno.

Il piano di coperta è il settore dove il regolamento di classe si ammorbidisce e consente di intervenire personalizzando l'attrezzatura. La dotazione di serie può essere arricchita e diversificata e anche in questo caso è di aiuto il libretto dell'associazione che consiglia alcune soluzioni ideali.

Qualità nautiche

In acqua il First Class 8 mantiene quasi tutto quello che promette, soprattutto si percepisce subito la decisa potenza della barca e del piano velico, che si trova a suo agio soprat-

Gli interni del Class 8 sono adeguati alla classe della barca, spiritosi nelle finiture e sufficienti a quei navigatori più giovani e frugali che fanno piccole crociere. In questa pagina in alto la cuccetta divano di sinistra, di dimensioni abbondanti. Al centro il fornello e lo spazio dedicato alla cottura. In basso il tavolo da carteggio visto nelle due funzioni, a sinistra per il carteggio, a destra come tavolo dinette. Nella pagina a fianco: in alto una vista complessiva dell'interno, al centro la scassa della deriva.



Scheda tecnica

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

Generalità

Tipo di imbarcazione **sloop** con armo frazionato; materiale di costruzione **vetroresina**; lunghezza fuori tutto **m 8,50**; lunghezza scafo **m 7,85**; lungh. al galleggiamento **m 7,10**; larghezza **m 2,49**; immersione **m 0,70/1,75**; dislocamento **kg 1400**; zavorra **kg 515**; cuccette **4**; equipaggio in regata **5**; superficie velica totale **m² 36,8**; randa **m² 10**; spinnaker **m² 49**; motore **fuoribordo**; prezzo franco cantiere lit. 28.000.000 più Iva.

Pro

Prestazioni superiori alla concorrenza
Semplicità complessiva
Associazione di classe

Contro

Dato il peso, carrellabile solo con furgoni o vetture molto grosse
Falchetta nella zona equipaggio

Indici di prestazione

Slanci della carena
 $LOA/LWL = 1,10$
Finezza della carena
 $BWL/LWL = 0,32$
Rapporto di zavorra
 $(Z/\Delta)100 = 36$
Superficie velica per tonnellate
 $SA/\Delta = m^2/ton 26,2$
Numero di Bruce
 $\sqrt{SA/\Delta} = 0,54$
Dislocamento relativo
 $\Delta/(LWL)^3 = Kg/m^3 3,92$
Velocità limite teorica
 $2,54\sqrt{LWL} = nodi 6,76$



tutto con una buona brezza, raggiungendo velocità ragguardevoli. Le andature preferite sono i laschi sotto spi, dove la facilità a planare rende la navigazione entusiasmante.

Ma nel complesso si tratta di una barca di qualità veliche complete, in grado di risalire bene il vento, anche senza particolari doti del timoniere che deve avere l'accortezza di tenerla piuttosto piatta utilizzando gli spostamenti dell'equipaggio, ed essere veloce appena si allarga l'andatura.

L'impressione al timone è in un primo momento un po' incerta, più per la meccanica di supporto che rende la sensazione non molto diretta; ma dopo un minimo rodaggio si acquisisce piena fiducia anche nelle situazioni critiche. Non è facile ad esempio strarzare e la grossa superficie del timone aiuta molto nelle correzioni. Le velocità sono al livello di barche di nove metri più tradizionali. La grande lunghezza al galleggiamento porta la carena a raggiungere i 6 nodi in bolina con vento di 12 nodi. Il passaggio sull'onda è quello di una barca dal coefficiente prismatico piuttosto abbondante, e le estremità piene. Più che avere la tendenza ad oscillare, sull'onda corta il Class 8 incede con una certa potenza riaccelerando subito.

