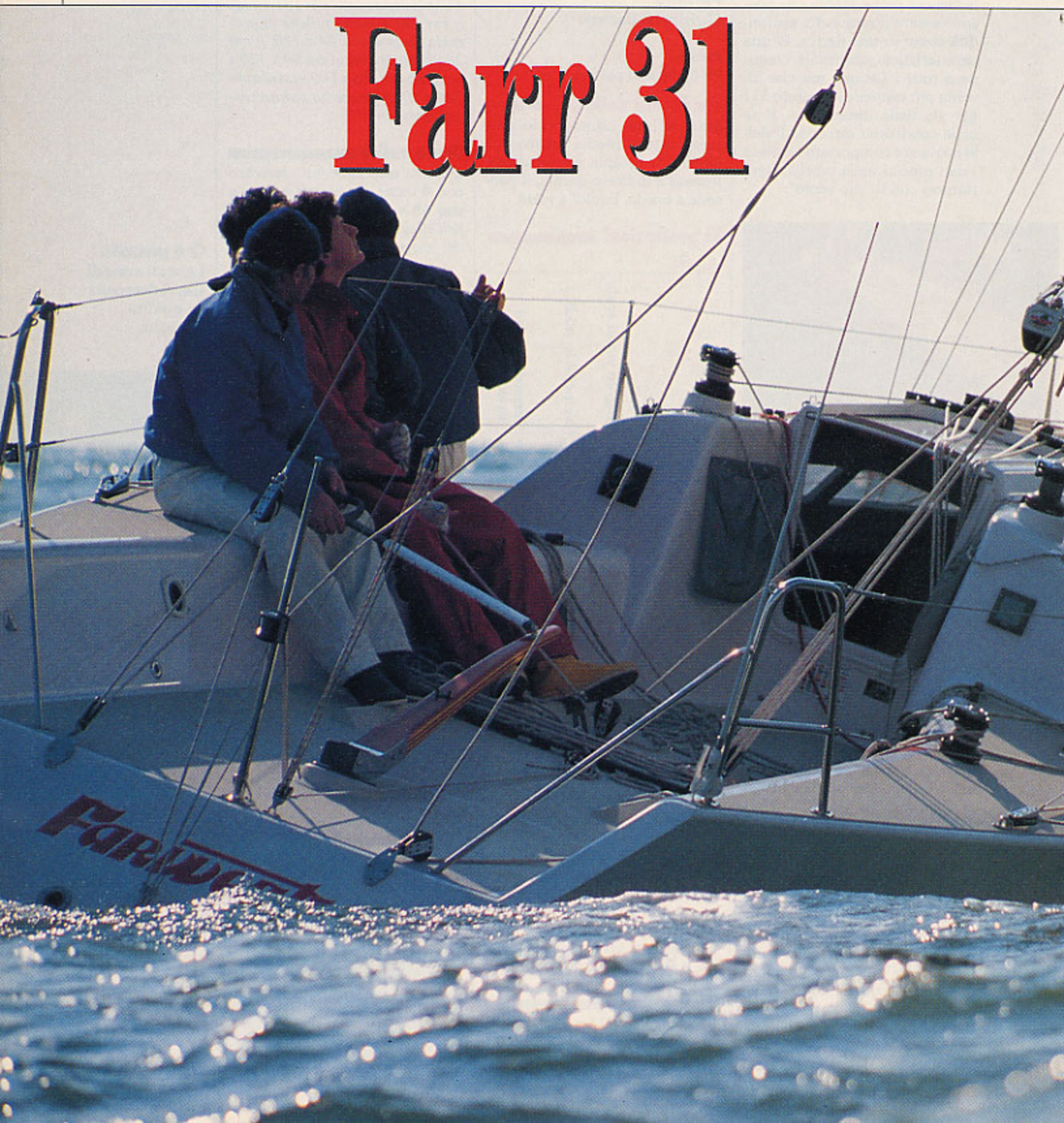


PROVA- Il mago neozelandese Bruce Farr ha disegnato uno scafo da regata sui dieci metri, di costi ragionevoli, in grado di competere con modelli di dimensioni superiori. E' costruito in Italia dalla Cbz di Cremona.

di Andrea Cestari

Il progetto originale è quello di uno scafo da regata costruito in serie, studiato secondo il regolamento Ims, ma che (notizia dell'ultima ora), rispecchia alla perfezione le misure della neonata classe Ilc 30', in cui si osserva un notevole fer-

Farr 31



mento. Il Farr 31 si propone quindi tra gli aspiranti armatori di questa nuova classe come una barca pronta nella messa a punto e nello studio delle vele.

Il disegno di questo 31' è stato decisamente influenzato dai successi ottenuti con il Mumm 36, cui somiglia molto, e dai Farr Ims 40' e 50'.

La paternità del progetto emerge, senza alcun dubbio, osservando la barca in banchina. Le linee d'acqua sono notevoli per una elevata lunghezza al galleggiamento, slanci ridotti, soprattutto verso la prua, molto affilata, che sale quasi verticale; la larghezza massima è spostata verso poppa per avere il giusto com-

promesso tra linee filanti per risalire il vento e volumi portanti per facilitare la planata sull'onda sotto raffica.

Il progetto

Le appendici sono ad alto allungamento, con un attento studio dei profili ottimizzati secondo le

La barca sotto spi e mentre stringe il vento. Il progetto unisce prestazioni con essenzialità di manovra.



ricerche fatte dallo studio Farr. La deriva termina con un siluro di piombo a zoccolo appiattito con allungamento verso poppa. Interessanti le soluzioni e i ma-

teriali. Scafo e coperta sono realizzati di sandwich di vetro E unidirezionale con resina vinilester sul lato esterno e resina epossidica sul lato interno. Tra le due pelli così ottenute viene inserita un'anima di Pvc espanso da 80 kg/mq incollata sottovuoto. Le zone sottoposte a maggiori sollecitazioni sono adeguata-

mente rinforzate con pezzi di Pvc ad alta resistenza.

Costruzione

Lo scafo è realizzato in due metà simmetriche che vengono incollate longitudinalmente lungo il piano di chiglia che risulta così un resistente blocco di vetroresi-



Sono ben sei i winch, di cui due sulla tuga (a destra). Più oltre le batterie di stopper per controllare le manovre correnti. Qui accanto, la bella barra di mogano con stick regolabile. Nel dettaglio del pozzetto si vedono i puntapiedi e la rotaia del trasto.



na che, unito ai longheroni trasversali, consente l'indeflessibilità dello scafo.

Questo tipo di stampaggio ha consentito inoltre di realizzare un bordino interno su cui poggiare il piano di coperta che è incollato allo scafo con resine epossidiche e bulloni posti alla distanza di dieci centimetri, che trasforma scafo e coperta in un blocco monolitico. La struttura della pala del timone è di Pvc espanso e vetro E con resina epossidica e incollaggio sottovuoto e post-cura.

Coperta e armo

Molto bella la forma della coperta, razionale ed ergonomica. Importante il pozzetto, largo, spazioso e ben attrezzato: il sogno di ogni regatante. Circa a metà si trova il trasto della randa che divide lo spazio dell'equipaggio da quello riservato al timoniere ed eventualmente al tattico. I winch sono ben sei, due sulla tuga per le manovre dell'albero rinviate in pozzetto e quattro per le scotte di genoa, spi e per le volanti. Tutti i rinvii sono sapientemente disposti in modo da evitare eccessivi movimenti per regolare le vele. Bella la forma della barra del timone in mogano con stick regolabile; lo spazio per sedersi è largo e confortevole così come il passaggio verso prua. Per quanto riguarda il piano velico due le soluzioni possibili: la versione più "tirata" ha albero Licospar con due ordini di crocette in linea con volanti alte e basse strutturali mentre la versione "sport" ha albero con le crocette acquartierate e solo le volanti alte, non strutturali. Entrambi i piani sono armati a 9/10 con randa non full battened per maggiori vantaggi di stazza, a base libera, e genoa massimo al 150%. Decisamente buona la qualità delle vele sulla barca in prova, tagliate dalla Halsey.

Interni

Come tutti gli scafi pensati per la regata senza compromessi, gli interni sono ridotti all'essenziale, senza concessioni ma in grado di ospitare per la notte un equipaggio sportivo. Partendo da prua si trova una zona libera pensata come sala vele; vicino il locale wc, ampio, con l'armadio per le cerate la cui chiusura, per



Il pozzetto è largo e importante come è logico su una barca da regata.

Il trasto lo divide in due aree per l'equipaggio e per il timoniere e il tattico.

Sopra, lo schienale della seduta che è abbastanza larga, i passavanti e alcuni dei rinvii a piede d'albero.

risparmiare peso, è di tela. La porta è scorrevole in modo che non intralci il passaggio delle vele. Il quadrato è allestito da due cuccette sotto cui si trovano gavoni, dalla zona cucina con fornello a due fuochi e lavello e dalla zona riservata al tavolo da carteggio e alla relativa strumentazione elettronica. Molto intelligente la soluzione di ricavare il

tavolo sopra il coperchio del motore che lascia gli interni molto sgombri in modo da agevolare al massimo i cambi di vele. Sotto le panche del pozzetto si trovano infine due altre cuccette in tubo e tela regolabili con un paranchino. Su richiesta è possibile dotare la barca di altre due cuccette, in tubo e tela, da applicare sopra quelle del quadrato. Molto

FARR 31

A lato, in alto, guardando verso poppa, le cuccette di tubo e tela da regata occupano i volumi sotto le panche del pozzetto, in quadrato altre due cuccette fisse, in mezzo la scala di discesa che nasconde il vano motore. Guardando verso prua, il blocco cucina con lavello e fornello è a sinistra. Gli allestimenti sono di controstampo di vetroresina.

luminosi gli interni, grazie al passauomo a prua e alle ampie finestrate, mentre l'altezza in cabina è sufficiente e non dà claustrofobia.

Tutti gli interni sono realizzati in controstampo di vetroresina con paratie in legno Okumè, il tutto verniciato in bianco per aumentare la luminosità.

Qualità' nautiche

Già guardando le linee d'acqua si intuisce che questo progetto è un purosangue nato per correre e regalare forti emozioni al suo equipaggio.

Le condizioni atmosferiche erano pressochè perfette per la prova di questo tipo di barca, vento robusto sui 15 nodi e mare abbastanza formato hanno infatti permesso di apprezzarne le doti. In tutte le andature il timone resta bilanciato e morbido. La barca risponde prontamente ai comandi tanto che ci si scorda di



Il locale wc, essenziale, vicino all'armadio umido delle cerate.



essere su uno scafo di quasi dieci metri ma si ha l'impressione di essere al comando di una deriva. In bolina l'angolo al vento è ottimo, senza eccessiva perdita di velocità; per ottenere le migliori prestazioni occorre regolare attentamente le vele, cosa abbastanza semplice con il tipo di armo e rinvii. Il passaggio sull'onda è dolce e senza decelerazioni mentre in virata la perdita di velocità è minima e, tornati sul bordo, si riparte subito. Anche



con vento forte lo sbandamento non è mai eccessivo; i puntapiedi per il timoniere risultano però in questa condizione un po' corti, ce ne vorrebbe uno a centro barca, facilmente installabile. Il largo pozzetto permette all'equipaggio di muoversi comodamente senza intralciarsi; la disposizione delle manovre risulta ergonomica e di facile utilizzo. Quando si poggia il log sale progressivamente e di lasco con lo spi le planate sono assicurate con la barca, grazie alle sue uscite poppiere, sempre piatte e stabili. La scia pulita dimostra che non ci sono trascinamenti, il che indica l'assenza di buchi progettuali. Le possibili motorizzazioni sono due: un Lombardini S-drive se si vuol correre solo in Ims oppure un Yanmar se si vuole stazzare la barca anche in Ilc. L'insonorizzazione del motore è buona. Il Farr 31 si propone come un piccolo scafo di serie con elevate prestazioni, realizzato con cura; rappresenta una scelta affidabile ed economica per chi vuole andare a vela con entusiasmo e divertimento con un prodotto in grado di mantenere un buon valore nell'usato.



FARR 31 - La prova in cifre

Costruttore

Cbz Cantieri Nautici, via delle Arti, 26010 Fiesco (CR), tel. 0374/370456, fax 370932.

Progetto

Bruce Farr

Prezzo

Lire 105 milioni per la versione Sport Regata, lire 110 milioni per la versione Top Regata. I prezzi includono tutta l'attrezzatura e il motore Lombardini S-drive da 16 cv; se si vuole il motore Yanmar per stazzare lo scafo Ilc il sovrapprezzo è di lire 2.500.000. Tutti i prezzi si intendono Iva esclusa.

Condizioni della prova

Stato del mare: mosso; vento 15/18 nodi; vele impiegate: randa, genoa medio e spi pesante.

Le prestazioni

andatura	vento reale	vel. nodi
bolina	35°	6,8
discreto sbandamento		
bolina larga	65°	7,5
molto stabile		
lasco	90°	9,2
planata		
gran lasco	135°	9,2
planata		
poppa	175°	5,8
non rolla		

Note: La velocità massima è stata raggiunta in surf al lasco: oltre 10 nodi.

Lo scafo

Costruito in sandwich di vetroresina e Pvc con vetro E unidirezionale e resine vinilestere per il lato esterno, epossidiche per quello interno. I punti sottoposti a maggior sollecitazione sono rinforzati con pezzi di Pvc ad alta resistenza. Lunghezza ft m 9,58 • al gall. m 8,32 • larghezza m 3,25 • pescaggio m 1,98 • dislocamento kg 2.320 • zavorra kg 920.



Piano velico

Il piano velico è razionale e di facile utilizzo grazie alla sapiente disposizione delle manovre. L'albero passante Licospar è di lega leggera a due ordini di crocette, allineate nella versione Top Regata, acquartierate in quella Sport Regata. Sup. velica randa più genoa mq 57,26 • randa mq 30,58 • genoa mq 26,68 • spi mq 64,58 • attrezzatura di coperta Harken.

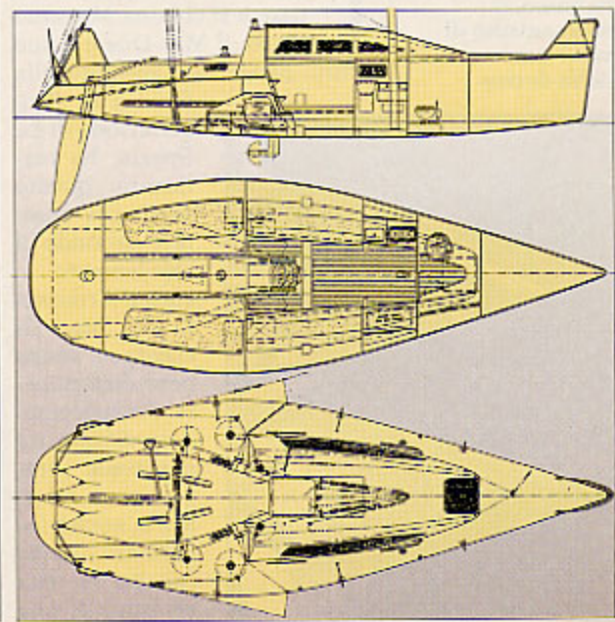
Motore

Nella versione Ims l'ausiliario è un Lombardini modello LDW 602 M, configurazione quattro tempi diesel, potenza 16 cv • trasmissione S-drive.

Se si stazza la barca Ilc il motore è un Yanmar modello 2GM 20 Cda 18 cv, con trasmissione in linea d'asse.

Interni

Gli interni sono calibrati sul regolamento Ims e sono tipici delle barche da regata. Posti letto 6 divisi in 2 (più 2) in quadrato, e due cuccette basculanti sotto le panche del pozzetto, di tubo e tela, regolabili • zona di navigazione con piano di carteggio, pannello strumenti e spazio per le carte nautiche • zona cucina posta a prora delle cuccette, lavello inox dotato di pompa manuale e fornello basculante a due fuochi, spazio di cambusa • grande cala vele a prua • locale wc separato • armadio umido per le cerate.



Ci è piaciuto

Il prezzo interessante. Le prestazioni a vela in tutte le andature. Il pozzetto pratico e funzionale.

Da migliorare

Occorre un altro puntapiedi per il timoniere a centro pozzetto, utile in caso di vento forte.