



Testi di Giuseppe Mancini e foto di Toni Valente

Da tempo annunciato dalla Beneteau e a lungo atteso, finalmente è arrivato in Italia il First 44.7. Atteso anche dai tanti armatori del First 40.7 che hanno visto in questo nuovo 13 metri l'opportunità di cambiar barca, potendo aumentare le dimensioni e contare su uno scafo "riuscito" come il 40 del Cantiere francese. In effetti, una buona parte dell'attesa del nuovo 44 è stata relativa alle sue caratteristiche e se, queste, fossero state azzeccate ed equilibrate quanto quelle della sorella minore. A tal proposito, non c'è dubbio che il First 40.7 sia il 12 metri costruito in serie più riuscito di sempre, connubio di qualità regatistiche, comodità in crociera, livello delle finiture, facilità di conduzione e successo commerciale. Certo, visti i presupposti, l'esame che attendeva l'ultimo nato in casa Beneteau non era dei più semplici. Vediamo come si è comportato.

STRUTTURA E COSTRUZIONE

Analizzando le linee dell'opera morta (bordo libero, coperta e tuga) il First 44.7 è idealmente più vicino al 47.7. Mancano, infatti, quelle note grintose tipiche del 40.7: il baglio massimo è meno arretrato, il disegno del pozzetto ha più un'impostazione crocieristica e la tuga è decisamente più pronunciata. Comunque, si presenta come una barca elegante e ben proporzionata. Il progetto della Farr Yacht Design ha tenuto in grande considerazione l'evoluzione delle regole IMS. Lo si evince soprattutto dalla scelta di adottare un bulbo a sezione ellittica - dal pescaggio di cm.260 - senza nessun silu- ➤

Bénétteau First 44.7 Erede al trono

La nuova nata in casa Bénétteau ha le carte in regola per ripetere i successi del 40.7.
Lunga vita al First 44.7





A prua, la cabina armatoriale è ben organizzata, soprattutto per gli spazi di stivaggio

Il bagno riservato alla cabina armatoriale, da cui si accede



Prova in mare



ro o scarpone alla sua estremità, in alternativa a uno dal disegno più tradizionale e meno profondo (cm.215), dedicato al crocierista puro. Entrambe i casi sono realizzati in piombo e mantengono un coefficiente di sbandamento analogo: il 44.7 si può definire uno scafo “rigido alla tela”, proprio grazie al peso di zavorra che va a compensare la ridotta stabilità di forma, data da linee d’acqua più snelle e da sezioni trasversali più strette rispetto a imbarcazioni di pari categoria. Lo scafo è laminato in “solid” di vetroresina, con rinforzi nelle zone più sollecitate, con la parte esterna stratificata utilizzando resine vinilestere, in modo da prevenire l’osmosi. La rigidità generale della cellula è ottenuta grazie al contro-

stampo strutturale - realizzato con fibre uni e bi-direzionali e che comprende i madieri ad alto spessore - attentamente incollato e rinforzato all’estremità da una stratificazione supplementare. La coperta è realizzata in sandwich di vetroresina e balsa.

COPERTA

Il First 44.7 presenta una coperta dal disegno semplice, ma ben organizzata e distribuita tenendo conto sia delle esigenze in regata, sia della semplificazione delle manovre necessaria a un equipaggio ridotto da crociera. I passavanti sono ampi e privi di ostacoli, assistiti da due tientibene in acciaio. Nota positiva anche per i paramare laterali al pozzetto, dal profilo basso che consente un comodo accesso laterale e snellisce la silhouette.

La versione da noi provata, ha la coperta rivestita in teak: purtroppo da notare la mediocre qualità del legno e della gommatura, con sbavature in più punti, oltre che il suo disegno, troppo frammentato e macchinoso.

Il gavone dell’ancora è appena sufficiente, volutamente sacrificato a favore dei volumi interni dedicati alla cabina di prua, ma racchiude il salpancore elettrico completo di barbotin e campana. Infine il pozzetto. Probabilmente, l’abitudine a quello spazioso e ampio del First 40.7 induce a un’eccessiva severità di giudizio. Tant’è che il pozzetto del 44.7 ci è sembrato subito un po’ ristretto, con la distanza tra le panche esigua per un’imbarcazione di quasi 14 metri. L’impressione è acuita dal trasto della randa e dalla grande ruota del timone, che interrompono il suo sviluppo longitudinale. Per contro, il timoniere - proprio grazie al generoso diametro della ruota (cm.170) - può adottare una posizione che gli consente di vedere bene la parte anteriore del genoa, pur seduto sopravento. In pozzetto sono presenti cinque gavoni: due, speculari, posizionati sotto le panche principali, sono larghi ma poco profondi, per via delle due cabine sottostanti; uno piccolo ricavato a sinistra del timoniere e dedicato esclusivamente a due bombole del gas; gli ultimi due, posti

sotto la seduta trasversale a schiena d’asino, sono molto profondi ma dall’accesso angolare ristretto. Tra di essi un comodo spazio per l’alloggiamento dell’autogonfiabile.

ATTREZZATURA

Il piano di coperta ha un design razionale ed ergonomico, con la distribuzione dell’attrezzatura molto simile a quella del 40.7. Allo stesso modo è stata realizzata la scotta della randa, sdoppiata sui due lati - regolata da due winch (Lewmar 48st a due velocità) - nella configurazione ormai in uso in tutte le barche da regata, ma comoda anche in crociera. Per il genoa ci sono due winch (Lewmar 54st a due velocità) e il suo punto di scotta è regolato dai carrelli su sfere, azionabili dal pozzetto. Per le drizze e le borose - rinviate sulla tuga in prossimità del passo d’uomo - sono stati impiegati due winch (Lewmar 44st a due velocità) e due batterie di stopper Spinlock Xts (6 a sinistra, 4 a dritta); tra stopper e winch, due pulegge ➤

Sopra, una delle due cabine di poppa. In alto a destra, la zona del tavolo da carteggio, con alle spalle i tanti vani disponibili. A destra, il bagno comune, con in fondo lo spazio per appendere le cerate gocciolanti



sopra...

La ruota del timone (cm.170), qui in carbonio



Sulla tuga si aprono ben cinque osterigi, garanzia di ottima aerazione e illuminazione



Un particolare del leveraggio che consente alla panca centrale della dinette di traslare sotto il tavolo, lasciando più spazio libero in quadrato



Sotto, il gavone ricavato ai piedi della scaletta che può anche accogliere un’ancora e la sua catena



A sinistra, l’attacco landa della sartia, integrato al madiere principale



L’ampio spazio del vano motore consente interventi agevoli

...e sotto
coperta



deviatrici che consentono di portare una drizza al winch opposto, se quello in linea dovesse essere occupato. Tutta l'attrezzatura per lo spi è optional, così come il tendi paterazzo idraulico.

ALBERO E PIANO VELICO

Albero e boma sono Sparcraft Performance in alluminio, due ordini di crocette acquartierate e sartiame in cavo spiroidale discontinuo, interrotto solo al primo ordine. La Beneteau, in optional, ha previsto per il 44.7 due alternative: una con stes-

so albero, sartiame in Dyform, strallo cavo Tuff-Luff e tangone in carbonio; la seconda con albero a tre ordini di crocette, sartiame in tondino, Tuff-Luff e tangone in carbonio. Per la verità è al vaglio una terza possibilità che prevede un albero in carbonio.

Il piano velico - frazionato a 9/10 - è, nel suo sviluppo, leggermente dissonante dalle attuali tendenze suggerite dalle ultime regulation Ims, specie per quanto riguarda la superficie del genoa e la sua percentuale di sovrapposizione (140%). La randa è molto grande, con una E di ben 6, 23 metri e una P di 17,27 metri.

INTERNI

Il First 44.7 prevede una sola configurazione degli interni, a tre cabine e due bagni. Le due cabine di poppa, con cuccetta matrimoniale, sono abbastanza comode, anche per quanto riguarda gli spazi di stivaggio con un armadio e vari ripiani.

La cabina di prua, dedicata all'armatore, è molto ben fatta. Presenta la cuccetta matrimoniale lungo la murata di dritta, un divanetto e molti spazi di stivaggio: un armadio, due grandi cassetti ricavati sotto la cuccetta, un piccolo tavolino con vano coperto da una ribaltina e vari piani d'appoggio. Da lì si accede al comodo bagno rica-

vato all'estrema prua.

In quadrato, la dinette è formata da un tavolo ellittico circondato da un divano semicircolare e da una panca che può traslare, tramite due leve a ribalta, nascondendosi parzialmente sotto al tavolo. Al suo opposto, lungo la murata di sinistra, si trova il tavolo da carteggio e un grande mobile ricco di cassetti e ripostigli. Quella dello stivaggio è una caratteristica estremamente positiva degli interni di questa barca: ovunque possibile, sono stati ricavati spazi utili a riporre ogni cosa. Anche la cucina - dal disegno a L, sistemata sulla dritta a poppavia del divano - segue ►►

PRO

- Rapporto qualità prezzo
- Prestazioni a vela
- Spazi di stivaggio

CONTRO

- Qualità coperta in teak
- Rifinitura falegnameria
- Spazi pozzetto



questa tendenza, con tanti vani e utili ripiani. Purtroppo, però, qui mancano i piani di lavoro, e per poter affettare o poggiare qualcosa si è costretti a coprire uno dei due lavelli con gli appositi taglieri.

Dal lato opposto, sulla murata di sinistra, si trova il bagno comune, non ampissimo ma ben organizzato. Per le cerate è previsto uno spazio aperto e con in basso un vano ricavato nel controstampo dedito a raccogliere l'acqua gocciolante.

La falegnameria risente del livello d'industrializzazione, con finiture non impeccabili, anche se ottimamente verniciata.

IMPIANTI E MOTORE

La Beneteau offre l'opportunità di poter scegliere tra tre motorizzazioni diverse: la base vede un Volvo 2040 da 38 cavalli; optional, un Volvo D2-55 da 55 cavalli o uno Yanmar 4JH 3CE da 56 cavalli; in tutti i casi con S-Drive. Il suo vano - ben coibentato sia dal punto di vista acustico, che termico - è ampio e consente agevoli interventi.

Sugli impianti delle barche Beneteau non si può aggiungere nulla di quanto già detto: uno degli aspetti positivi del livello d'industrializzazione della Casa francese è rappresentato proprio da que-

sto delicato aspetto di bordo. L'esperienza fatta su migliaia di esemplari e le miglorie conseguenti, si riflettono su tutta la produzione, dal più piccolo First al più grande Oceanis.

PROVA IN MARE

Il vento è ben steso intorno ai 12 nodi. Il mare è calmo e questo, purtroppo, non ci ha consentito di provare le reazioni della barca nel passaggio sull'onda.

Il First 44.7 dà subito l'impressione di buona potenza e ottimo equilibrio. Prende qualche grado di sbandamento, oltre il quale non va anche se l'intensità del vento aumenta sotto raffica. Il timone è morbido e sensibile, e lo scafo risponde bene alle piccole correzioni.

E' importante comprendere bene i parametri di reazione di questa barca prima di poterla condurre al meglio; l'ottima maneggevolezza in contrapposizione al dislocamento non proprio leggero, inducono all'errore: la tentazione è quella di farla girare veramente in poco spazio, penalizzando però l'uscita dalla virata che necessita di buon abbrivio; una volta tornata in pressione sulle altre mura, riparte con buona progressione. La grande randa "comanda" la regolazione generale e la barca appare molto sensibile anche alla più piccola variazione della tensione del paterazzo, della drizza o del vang.

ACCESSORI EXTRA

	prezzi in euro iva esclusa
Ponte in teak	8.510
Pozzetto in teak	1.104
Bulbo in piombo m. 2,60	640
Strumentazione elettronica Pacchetto Raymarine	13.200
Quarta batteria + ripartitore di carica	547

DOTAZIONI DI SERIE

Coperta	Avvolgifiocco, salpancore elettrico 800 W, elica a pale abbattibili, doccetta in pozzetto, drizze Dynema, regola paterazzo meccanico
Sotto	Boiler 22 litri, raddrizzatore-caricabatteria 20 A, frigo elettrico 12 W

PRESTAZIONI

Le velocità della prova sono state rilevate a Marina degli Aregai, con 11/13 nodi di vento reale, mare calmo, quattro persone a bordo, carena pulita, serbatoi acqua vuoti e gasolio al 90%, elica a pale abbattibili

a vela

	andatura	angolo vento apparente	velocità vento reale (nodi)	velocità barca (nodi)
bolina		35°	12	7,00
traverso		87°	13	8,20
lasco		124°	13	6,80
poppa		180°	13	4,80

a motore

	livello di silenziosità			
giri	pozzetto	dinette	cab. prua	cab. poppa
2200	buono	buono	eccellente	buono
3000	buono	buono	ottimo	discreto

First 44.7

VALUTAZIONI

Struttura	★★★★★
Interni	★★★★★
Prestazioni a vela	★★★★★
Manovrabilità	★★★★★
Attrezzatura	★★★★★
Comodità	★★★★★

STIVAGGIO

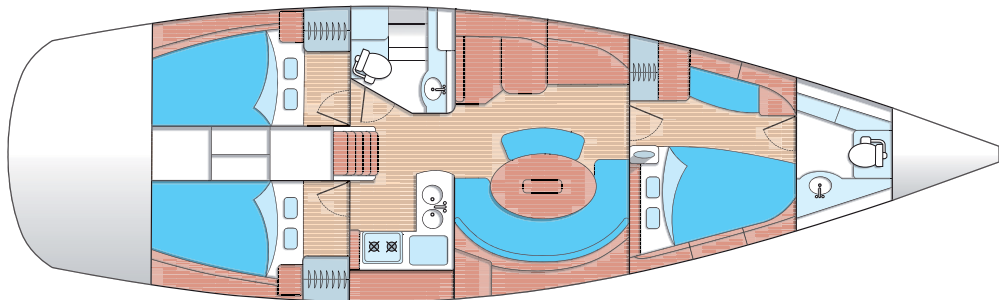
Gavoni esterni	★★★★★
Gavone catena	★★★★★
Dinette	★★★★★
Cucina	★★★★★
Cabina poppa	★★★★★
Cabina prua	★★★★★
Bagno	★★★★★

IL PROFILO

Lunghezza fuori tutto	m. 13,68
Lunghezza al gallegg.	m. 11,50
Baglio massimo	m. 3,98
Pescaggio	m. 2,15/2,60*
Dislocamento	kg. 9.129
Randa	mq. 64,50
Genoa	mq. 63,30
Spinnaker	mq. 123,00
Cabine	3
Bagni	2
Motore	Volvo 2040 38 hp
Capacità serbatoi acqua	400 l.
Capacità serbatoi gasolio	200 l.
Categoria CE	A
Progettista	Farr Yacht Design
Cantiere	Bénétteau
Prezzo	169.900 (IVA esclusa)
(*)	Opzione maggiorata

TABELLA COMPARATIVA

	First 44.7	Centurion 45 S	X 43	Rimar 44.3
L.f.t.	13,68 m	13,72 m	12,94 m	13,80 m
Larx.	3,98 m	4,16 m	3,97 m	4,10 m
Dislocamento	9.129 kg	10.500 kg	8.600 kg	8.650 kg
Cabine	3	3	3/4	3
Bagni	2	2	2	2
Prezzo (Iva esclusa) €	169.900	254.590	248.000	226.000



CONTATTI

Beneteau Italia Srl
Via Puccini, n° 15
43100 Parma

Tel. 0521 243200
Fax 0521 243200

www.beneteau.com

info@beneteauitalia.it