

# F A S T

DI JEANNEAU, PHILIPPE BRIAND E PHILIPPE POUPON



## GENERAZIONE SUN FAST 52'

Mai nessuna novità ha meritato un tal nome. Con il nuovo Sun Fast 52' potrete scoprire una novità studiata direttamente per la gran crociera. Una carena larga ed equilibrata, un piano di coperta costruito per la crociera d'altura, una randa steccata, un winch centrale per le scotte in una posizione comoda per chi sta al timone.

Potrete apprezzare tutte le innovazioni dell'imbarcazione insieme ad un gran confort: ampi volumi, cabine spaziose, cucina funzionale... Philippe Briand, Philippe Poupon e Jeanneau hanno realizzato un'imbarcazione per amatori ed esperti. Vi diamo appuntamento su tutti i mari del mondo.



**Jeanneau**

UNION YACHTS SRL, Piazza Milano, 9 - 16033 LAVAGNA  
Tél. 0185.314.021 - Fax: 0185.313.348

# SUN FAST<sup>52</sup>

**P**rimi anni 60. Il cantiere Jeanneau, che fino a quel momento ha realizzato barche da pesca in legno, incarica il giovane Philippe Harlé, di progettare un barchino da crociera costiera. L'idea è quella di farne una piccola serie usando un nuovo e portentoso materiale, la vetroresina. Nasce il "Sangria" e come il gustoso mix di frutta e vino a cui deve il nome, ha tutti gli ingredienti per riscuotere successo: è innanzitutto economico, poi è facile da manovrare, divertente a vela e infine possiede una abitabilità impensabile per quei tempi. Di quel 7 metri, che contribuirà a trasformare la nautica in fenomeno di massa, il cantiere francese venderà qualcosa come 2.500 esemplari. A distanza di trent'anni, quella cifra rappresenta appena la metà della produzione annua globale, che comprende cabinati a vela, a motore e day cruiser. Per questo colosso della nautica d'oltralpe oggi lavorano persino tre skipper eccezionali: Florence Arthaud, Philippe Poupon e il giovanissimo Laurent Bourgnon, l'astro nascente del circo oceanico. Loro compito è testare le nuove tecnologie per trasferire le esperienze sulla grande serie, nella costante ricerca di ottimizzare il rapporto qualità-prezzo, che è un po' il punto di forza dei Jeanneau.

## ESTETICA E PROGETTO



Con il Sun Fast 52, Jeanneau ha voluto totalmente uscire dallo schema classico finora seguito, per offrire qualcosa di veramente nuovo, moderno. Ciò vale non solo per la linea, decisamente inconsueta per una barca di oltre 15 metri, ma anche per le geniali soluzioni tecniche adottate. Disegnato da Briand, al momento il più bravo progettista francese di barche da regata (tanto per citarne un paio, "Ville de Paris" e "Corum Saphir"), il 52 è un dislocamento leggero per correre in IMS, con qualche particolare tipico degli ULDB: la prua è quasi verticale e allunga il galleggiamento a m 13,50. Anche le sezioni anteriori sono a canoa, sottili sulla punta si allargano molto gradatamente, conservando così un'area di galleggiamento contenuta: infatti il baglio massimo è di m 4,50, contro una larghezza sull'acqua di m 3,50. Poca superficie bagnata significa alte prestazioni alle andature portanti, mentre il profondo bulbo in piombo (l'esemplare da regata pesca m 2,70) garantisce buoni angoli di bolina.

## COPERTA E ATTREZZATURA



È proprio sulla coperta che si è concentrato maggiormente il lavoro dello staff tecnico della Jeanneau: l'arduo compito era infatti di conciliare la vivibilità e il comfort di una barca da crociera, con il carattere volutamente sportivo del 52. Ecco così una serie di soluzioni geniali come le bitte che si incassano a filo del ponte con una leggera pressione dall'alto; oppure la gola dell'ancora che scivola dentro il relativo gavone, lasciando completamente pulita la prua. La falchetta è in alluminio non forato, sono i passacavi a fungere anche da ombrianti. Drizze, borose e manovre spi sono rinviate ai quattro winch sulla tuga; il pozzetto è decisamente "mediterraneo", oltre 7 mq di superficie adatto sia alla crociera che alla regata: solo due i winch di scotta, che soprattutto sulla versione dotata di volanti, ci sembrano insufficienti. Il trasto della randa è davanti alla ruota, in una consolle che ospita il winch per la scotta e gli strozzatori del carrello. Il volume complessivo dei 5 gavoni è di oltre 3 metri cubi, di cui gran parte in piano.



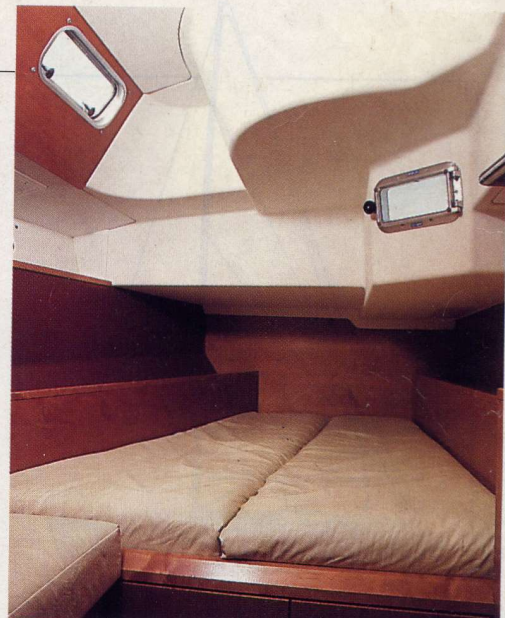
*Questa immagine dall'alto evidenzia l'estrema pulizia del piano di coperta, con la tuga libera dalle drizze e l'enorme pozzetto che accoglie comodamente 8/10 persone. Lo specchio di poppa ribaltabile crea uno spoiler con due gradini: quando è chiuso, non penalizza affatto l'estetica.*



*Questa è la zona di prua della versione da regata, un "open space" attrezzato con quattro cuccette in tubolare con paranco di regolazione, che si dimostrano molto comode anche in crociera. Da notare la struttura ad omega dei rinforzi che irrigidiscono lo scafo e legano la coperta.*

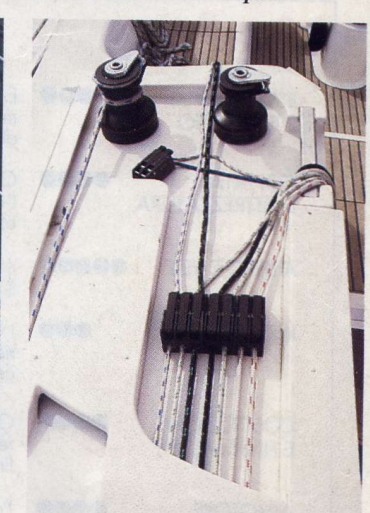


*La cabina armatoriale, nella versione crociera. La cuccetta a murata misura cm 140x195, sopra c'è un vano libreria, mentre sul fianco corre una grande mensolatura. Sul lato opposto, è ricavato uno scrittoio, un armadio e una cassettera. L'aerazione è assicurata da due boccaporti di cm 30x40.*



*Il quadrato è diviso in zona dinette e cucina, entrambe molto lunghe. Il legno degli interni è l'acero, dal singolare colore rosato, che conferisce molta luminosità, specie ai locali più piccoli. L'ergonomia è attentamente studiata così da offrire punti di appoggio continui, eliminando angoli e sporgenze.*

*Le cuccette delle cabine gemelle di poppa sono leggermente strette (cm 135x198), ma lo spazio calpestabile è decisamente ampio.*

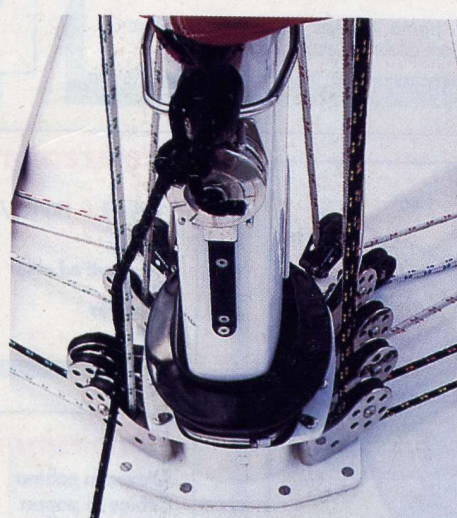


*Nella versione regata c'è un'unica toilette a poppa, realizzata in ontrostampo. Due gli oblò apribili.*

*Il piano del carteggio misura cm 75x70 ed è contornato da un'ampia consolle per gli strumenti, la seduta è comoda.*

*Sul modello crociera, il musone per l'ancora fuoriesce dalla prua. Gli avvolgifiocco sono incassati.*

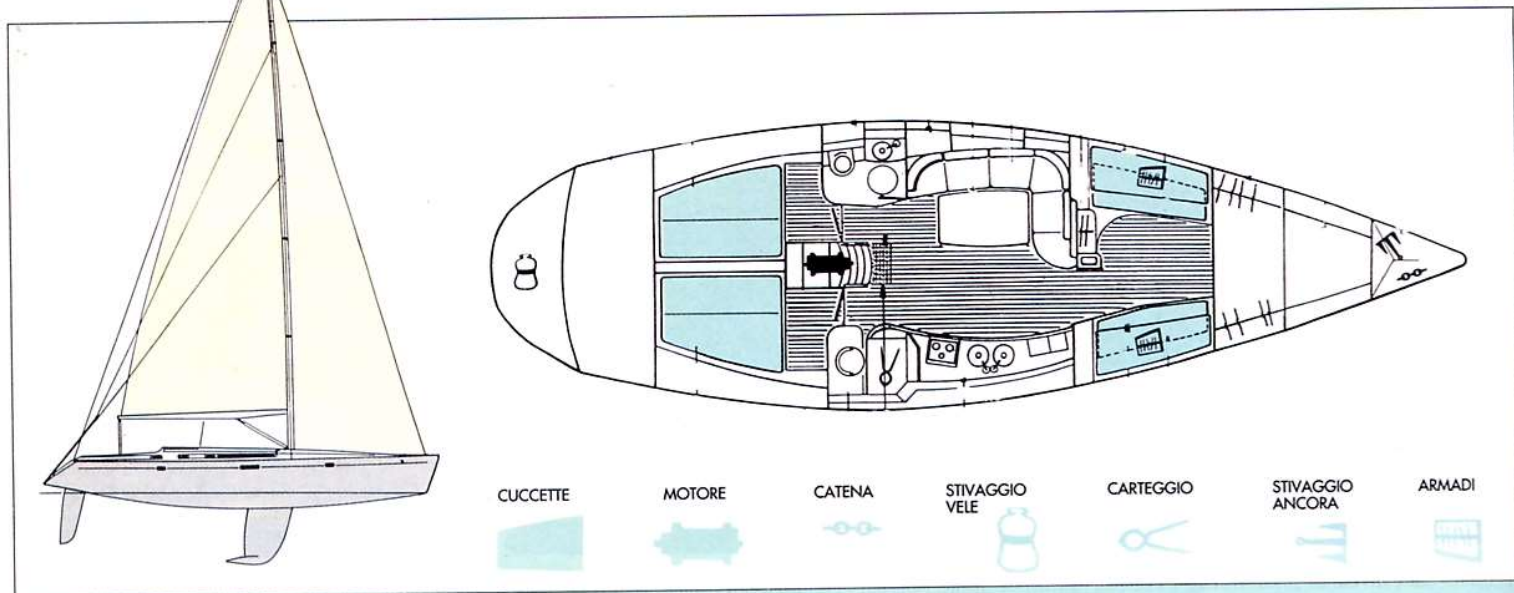
*Le drizze sulla tuga sono servite da due winch e nove stopper per parte. Il cordame è in spectra.*



*La randa e le ritenute del carrello si manovrano da questa consolle, dotata di winch. Il paranco di scotta a una sola via assicura molta rapidità nella regolazione.*

*La falsa tuga nasconde il circuito delle drizze, così da rendere libero lo spazio prendisole. Per eventuali interventi, basta togliere le viti.*

*La rivoluzionaria bitta del 52: premendo, scompare a filo del ponte, così da eliminare le "ciabatte" in regata. Efficace l'antisdrucchiolo.*



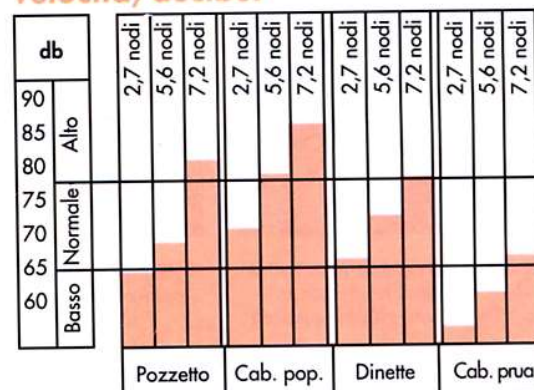
## Pagella

<b>ESTETICA E PROGETTO</b>	●●●●●	Estetica moderna e aggressiva, caratterizzata da un dritto di prua molto verticale e una linea della tuga filante. Il progetto è un dislocamento leggero, con chiari intendimenti sportivi.
<b>COPERTA E ATTREZZATURA</b>	●●●●●	Grande pozzetto, funzionale in regata e comodo in crociera. Numerose le soluzioni innovative, tese a ottimizzare l'abitabilità esterna e facilitare le manovre.
<b>ALBERO E VELE</b>	●●●●●	Albero "tirato", a quattro ordini di crocette e sartie in tondino. Il piano velico in testa è facile da regolare e molto equilibrato.
<b>INTERNI</b>	●●●●	I volumi di carena non sono enormi, pertanto gli spazi interni risultano un po' penalizzati. Ampia e luminosa comunque la zona centrale, eccellenti ovunque le altezze in cabina.
<b>COSTRUZIONE E FINITURE</b>	●●●●●	Costruzione robusta, ma non particolarmente raffinata per la regata, a scapito della leggerezza. Il bulbo è in piombo. Le finiture sono di livello medio.
<b>A MOTORE</b>	●●●●●	Per l'esemplare da regata, la motorizzazione da 40 CV è sufficiente. Occorre maggiorarla, per la versione crociera.
<b>A VELA</b>	●●●●●	Veloce e sensibile, molto adatta a condizioni di vento leggero. Consigliamo di predisporre altri due winch per le volanti.
<b>DOTAZIONI E IMPIANTI</b>	●●●●	L'attrezzatura è di prima qualità, l'impiantistica ben dimensionata. Dotazioni di serie abbastanza complete.

## Vel. a motore/giri min.

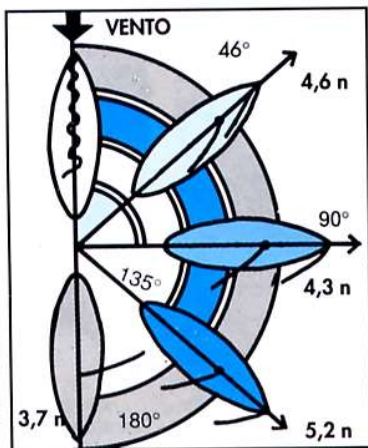
Giri al minuto	Nodi
1500	2,7
2500CROCIERA	5,6
3500MAX	7,2

## Rumorosità motore: velocità/decibel



## Risultati del test

Bolina: Angolo reale 46°  
 Angolo sbandamento 10°  
**Velocità**  
 bolina: 4,6 n  
 traverso: 4,3 n  
 lasco: 5,2 n  
 poppa: 3,7 n  
**CONDIZIONI DEL TEST**  
 Velocità del vento reale: nodi 5  
 Stato del mare: quasi calmo  
 Vele usate: Randa dacron  
 IMS genoa 150% kevlar  
 Misurazioni effettuate con log Walker e stazione del vento Danaplus, gentilmente forniti dalla Marine Discount.



## Attrezzature

Verricelli	Harken/ Barbarossa
Rotaie	Harken
Stopper	Spinlock
Boccaporti ed oblò	Goiot
Albero	Sparcraft
Timoneria	Goiot
Vele	Tasker

## Dimensioni

Altezze in cabina	
Cabine di poppa	m 1,87
Dinette	m 1,92
Toilette di poppa	m 1,84
Cabina di prua	m 1,89
Lung. del poz.	m 3,00

## "Il commento della signora"

Praticità della cucina	●●●
Volumi cambusa e frigorifero	●●●●
Qualità ed estetica degli interni	●●●
Spaziosità e funzionalità dei bagni	●●●
Volumi di stivaggio, armadi e cassetti	●●●●

## Legenda

●	Scarso	●●●●●	Buono
●●	Sufficiente	●●●●●●	Ottimo
●●●	Discreto		

# SUN FAST 52

## ALBERO E VELE

L'albero Sparcraft è di profilo sottile, armato in testa e dotato di mast-jack, il cric posto alla base che serve a regolare la compressione. I quattro ordini di crocette, con il sartame rigorosamente in tondino discontinuo, denotano il carattere "corsaiolo" dell'albero.

Oltre al baby, c'è il falso strallo di trinchetta amovibile, con tanto di volanti alte e basse in kevlar. Il piano velico mostra una "randona" di 65

mq inferita su un boma di 7 metri, a cui fa riscontro un genoa appena più grande (76 mq).

## INTERNI

Le due versioni differiscono solo nella zona di prua: sull'esemplare da regata è un "open space" lungo 5 metri con quattro cuccette in tubolare, mentre sul crociera ci sono due cabine a castello con un bagno comune a prua; in alternativa una grande armatoriale. Trattandosi di un dislocamento leggero, i volumi interni sono ovviamente un po' penalizzati, anche se alla zona centrale, abitualmente la più vissuta, è data molta importanza. La dinette accoglie comodamente 10 persone attorno al grande tavolo di cm 90x145. Sul lato opposto la

cucina a sviluppo lineare dispone di un frigo da 140 lt. e una ghiacciaia da 100 lt, entrambi a pozzetto. Lo spazio di lavoro e di stivaggio è abbondante, ma la ventilazione è scarsa, tanto che il cantiere sta studiando una modifica per rendere apribili gli oblò sulla tuga. In compenso l'altezza interna è mediamente sul metro e 90 cm, con un minimo di 184 cm nella toilette. Leggermente strette le cuccette delle due cabine di poppa (130 cm), ma il piano di calpestio consente di muoversi agevolmente anche sotto sbandamento.

## COSTRUZIONE E FINITURE

Lo scafo è in laminato pieno costituito da strati di Aramat K (un tessuto di fibra di vetro mista a kevlar) incollati con resina poliester, mentre la coperta della versione regata è in sandwich con anima di balsa da 20 mm accoppiata alle pelli in quadriassiale di vetro con la tecnica del sottovuoto. È una costruzione non esageratamente spinta, realizzata con più attenzione all'affidabilità e alla durata, piuttosto che alla leggerezza. Il bulbo è in piombo con siluro terminale, l'asse del timone è un pieno di acciaio inox montato su boccole autoallineanti: anche con mare grosso, la ruota resta sempre morbida. L'ossatura è costituita da una serie di anelli chiusi (omega) che, oltre a fungere da paratie e madieri, legano lo scafo alla coperta.

## A MOTORE

La versione regata dispone di uno Yanmar da 40 CV, con cui abbiamo superato, anche se di poco, i 7 nodi. È il motore giusto per una barca destinata a correre, sufficientemente potente ma soprattutto compatto e leggero. L'elica di serie è una Max Prop a due pale. È chiaro che decidendo l'acquisto del modello crociera va a nostro avviso scelta una motorizzazione più potente (con un piccolo sovrapprezzo si può installare un 60 o un 80 CV) con cui dovrebbe essere facile, visto il dislocamento, superare la velocità critica di progetto che è di 9 nodi. L'accessibilità al vano è discreta, potrebbe migliorare ampliando la superficie dei pannelli apribili, che andrebbero altresì foderati con una insonorizzante più efficace.

## A VELA

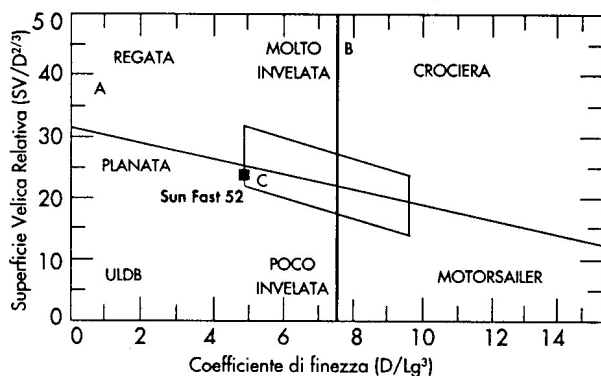
Dalla versione regata di una barca già dichiaratamente "tirata" di progetto, è ovvio aspettarsi buone prestazioni. Non ci ha stupiti quindi rilevare al Gps velocità medie di bolina intorno ai 4, 5 nodi con appena 5 nodi di vento reale.

Le condizioni ideali per questo bel progetto di Briand sono proprio le ariette, dove sfrutta la ridotta superficie bagnata e il favorevole rapporto dislocamento-superficie velica. Al lasco con vento sostenuto il Sun Fast 52 dovrebbe entrare in planata con molta facilità. Alla ruota è fin troppo morbida, caratteristica essenziale per un racer, ma che obbliga il crocierista ad una costante attenzione al timone. Un'altra peculiarità che ci ha sorpresi è il raggio di virata: la barca gira davvero su se stessa.

## DOTAZIONI E IMPIANTI

Ottima e completa l'attrezzatura di coperta fornita di serie, che specie nella versione regata annovera componenti Harken della serie "Racing". Tre le batterie, da 160 Ah cad., con amperometro di carica e scarica. I serbatoi dell'acqua sono in Pvc alimentare per un totale di 530 lt (420 sul modello regata), mentre quello del gasolio, in acciaio inox, contiene 200 lt: optando per una motorizzazione più potente, occorre installarne una supplementare. Tra gli optional, la selleria in cuoio, gli oblò apribili a murata e il colore rosso dello scafo.

## Fattori tecnici a cura di Reno Mandolesi



### LEGENDA

A-B: linee dei valori medi (più uno scafo si allontana da esse e più presenta le caratteristiche tipiche di uno dei quattro settori).

C: l'area C contiene il 70% delle barche a vela presenti sul mercato italiano. Superficie velica relativa: indica la capacità di raggiungere alte velocità intorno alla velocità critica e quindi di entrare in planata.

Coefficiente di finezza: elevati valori di questo fattore sono tipici di barche "pesanti", mentre barche "leggere" hanno un basso coefficiente di finezza.

## Velocità in nodi previste al calcolatore

	Vt	5	10	15	20
$\gamma$ 45°	Bolina	4,7	6,9	7,8	8,4
$\gamma$ 90°	Traverso	4,3	7,6	8,8	9,4
$\gamma$ 135°	Lasco	3,0	6,4	7,6	8,7
$\gamma$ 180°	Poppa	2,0	5,2	6,9	7,6

## Dati barca

Lunghezza fuori tutto	m	15,56
Lunghezza al gall.	m	13,50
Larghezza	m	4,42
Pescaggio	m	2,65
Dislocamento	kg	13.000
Zavorra	kg	5.300
Superficie velica	mq	141
Numero cuccette		8/9
Motori e cavalli	Yanmar	40 CV
Capacità serb.acqua	lt	420
Capacità serb.gasolio	lt	200
Disegnata da:	Philippe Briand	
Costruita da:	Jeanneau	
Importata da:	Union Yachts S.r.l. Piazza Milano 9, 16033 Lavagna (GE), tel. 0185/314021, fax 0185/313348.	

## Optional

Scafo da regata 111.000 FF

## Fattori tecnici

Velocità critica	n	8,93
Lft/Baglio max		3,52
(meno di 2,70 barca larga, più di 3,40 barca stretta)		
Z/D		40,8 %
(valori medi compresi tra 34% e 47%)		
Coefficiente di finezza		5,28
Superficie velica relativa		25,50

### LEGENDA:

Vt: velocità del vento reale in nodi.  
 $\gamma$ : angolo rispetto alla direzione del vento reale.

Le velocità indicate in tabella sono state elaborate al calcolatore in base ai parametri costruttivi e alle misure effettuate in mare.

## I concorrenti

Modello	Progettista	Lft.	Disloc.	Cucc.	S.vel.	Cantiere	Prezzo
Sun Fast 52	Philippe Briand	15,56	13.000	8/9	141	Jeanneau	1.691.400 FF
Feeling 546	Holland/Winch	16,91	18.000	7/10	147,8	Kirié	739.400*
Luffe 54	Jeppesen	16,37	11.000	8/10	147,8	Luffe	540.000
U.L.D.B. 53	Lee	16,00	8.000	9	133,4	V.R.	-
Alden 54	Alden	16,48	18.144	8	-	Alden Y.	885.000
G.S.52	Frers	16,30	20.500	8/10	157,4	Pardo	593.218
Baltic 52	S&S	16,00	14.500	8	142	Baltic Y.	-
First 53f5	Farr/Pininfarina	16,20	14.000	7/9	134	Beneteau	490.000
Concordia 53	Judel/Vroljik	16,35	14.966	7/8	175	Concordia C.Y.	-
Swan 55	Frers	16,76	23.600	6	158,7	Nautor	-
Onni 56	Briand	16,60	17.000	8	133,7	Alu Y.	605.000
Dufour 54	Harlè/Mortain	16,07	-	6/12	155	Dufour	776.250
GibSea 52	J&N	16,00	15.000	6/10	155	Gibert	424.380
X-512	Jeppesen	15,50	13.800	10	160	X-Yachts	520.000
Fenicia 55	Farr	16,50	14.000	6	153,9	Altura	-
Vagabond 53	Sciomaken	16,30	15.250	6/12	160	Vagabond	550.000
Nauta 54	Kaufman	16,60	17.100	6/8	167	Nauta Y.	-

Per maggiori dati consultate "I prezzi del nuovo". I prezzi sono in migliaia di lire IVA esclusa. \* = IVA inclusa.