

**SUPERPROVA**

# SUN ODYSSEY

# 47



## Prospetti

- Piano di coperta molto abitabile
- Posizione centrale del motore
- Altezze in cabina ovunque superiori a m1,90

## Difetti

- Carrello randa di difficile regolazione
- Vele di serie di taglio mediocre
- Cuccetta alta a castello ingombrata dalla randa



**Da Philippe Briand, il progettista del Coppa America "Ville de Paris", ecco la novità Jeanneau 1992: un cruiser elegante, veloce, comodo e facile da condurre**

**S** secondo cantiere del mondo per numero di barche prodotte, Jeanneau è presente sul mercato con una gamma di cabinati a vela tra le più complete: ben 19 modelli, dai m 6,50 ai m 16,50, includendo la linea dei cat e dei monotipi (One design e Selection 37), che soprattutto in Francia hanno riscosso molto successo. Una gamma che, diversamente da quelle di altri cantieri, annovera tanti progettisti, selezionati in base alle specifiche competenze che hanno dimostrato su determinate dimensioni di barche. Il fiore all'occhiello di Jeanneau è il reparto "Alta tecnologia", dove vengono testati nuovi materiali e tecnologie, poi importate nella produzione di serie.

# SUN ODYSSEY 47

## ESTETICA E PROGETTO

Philippe Briand è l'architetto francese del momento: suoi i due "Corum" con cui i transalpini si sono aggiudicati l'Admiral's Cup '91, suo il "Ville de Paris", giunto terzo tra gli sfidanti alla Coppa America, che è stato da tutti riconosciuto come il più bello scafo presente. E il Sun Odyssey 47 colpisce proprio per l'eleganza delle linee: slanciato, aggressivo, molto proporzionato specie nello sviluppo della tuga, che è bassa e magistralmente raccordata al ponte. La carena è in pratica quella di un racer IMS, pulita e senza forzature, con un puntale profondo per avere buoni volumi interni ed un comportamento equilibrato in navigazione. Due le opzioni per il bulbo, uno a basso pescaggio con siluro alettato, l'altro più tradizionale, comunque con immersione limitata a m 2,10. La pala del timone, sospesa, è ad alto "aspect ratio", ovvero sviluppata in profondità: ciò significa una risposta pronta e decisa anche a barca sbandata.

## COPERTA E ATTREZZATURA

Esemplare per pulizia e abitabilità degli spazi: due le ampie zone prendisole, una sulla tuga (cm 200x230) completamente rivestita dalla protezione sotto cui corrono le drizze, l'altra a pruvia dell'albero (cm 110x185). Il pozzetto è di generose dimensioni (cm 175x250) e l'ergonomia di seduta è ottima, sia sulle panche, con due cuscini fissi incassati nello stampo, sia sui paraspruzzi dalla singolare superficie piana. La rotaia del genoa e il relativo rinvio sono addossati alla tuga, liberando i larghi passavanti ricoperti in teak (opt). Persino esagerati i due winch di scotta (Harken da 64), mentre non ci ha soddisfatti il trasto della randa, non tanto per la posizione così avanzata (è il solito compromesso tra abitabilità ed efficienza velica), quanto per la scarsa manovrabilità del carrello. Ottimo lo spazio di stivaggio, in tre gavoni molto ampi, dove è possibile piazzare anche l'autogonfiabile.

## ALBERO E VELE

Il Sun Odyssey monta un albero Z Spars a due crocette perpendicolari appoggiato in coperta. È sostenuto da due coppie di basse anteriori e due posteriori, oltre alle alte e alle intermedie continue, cioè regolabili dal ponte. Del tutto assenti le volanti, mentre lo stralotto, da installare solo con mare formato, è regolabile per mezzo di un paranco rinviabile in pozzetto. Questa configurazione "vecchio stampo" risponde perfettamente alle esigenze del crocierista, che può virare senza ostacoli in prua e regolare l'albero dal ponte, senza dover salire a riva. Di serie l'avvolgifiocco incassato (il circuito è per la verità un po' duro), l'avvolgiranda e il vang rigido. Il piano velico è sviluppato in altezza, per ottimizzare le prestazioni con vento leggero. Le vele standard sono BM France, il cui taglio è decisamente poco performante.

## INTERNI

Sottocoperta si apprezza la mano felice di Andrew Winch, il mago degli interni, che senza soluzioni stravaganti e talvolta poco marine, ha dato una forte impronta di personalità ad ogni locale. Le versioni proposte sono 4 e vanno da un due cabine a un quattro cabine, ideale per il charter; sempre due le toilettes. L'esemplare



*Il Sun Odyssey 47 colpisce per l'eleganza delle linee: la prua è sottile e slanciata, il baglio massimo centrale e non esasperato, la poppa leggermente inclinata, ma di dimensioni contenute. Da notare anche il bel profilo della tuga, bassa e filante, che crea una vasta zona totalmente libera.*



*In dinette ci sono 10 posti comodi a sedere; il tavolo, che misura cm 143x83, è abbattibile per formare una enorme cuccetta doppia, lunga due metri e mezzo. Il vano sotto la panca, ospita il motore, mentre gli spazi sotto il divano sono totalmente destinati a gavoni.*



*La cabina a castello di sinistra ha due cuccette larghe cm 88, ma la superiore è in parte ingombra dalla landa della sartia anteriore.*



*Questa è la toilette di poppa, completamente rivestita in gel coat, per facilitare la pulizia e limitare la manutenzione.*



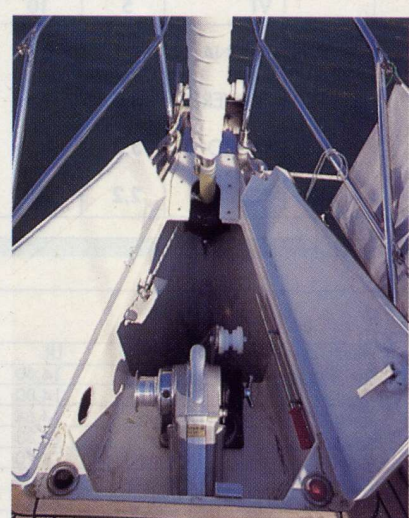
*I sistemi avvolgibili di cui è dotato il Sun Odyssey 47 sono indiscutibilmente comodi, ma con poco vento penalizzano troppo le prestazioni di una barca che ha invece notevoli potenzialità da esprimere. Il boma è molto alto sulla coperta, per evitare ogni pericolo di strambata involontaria. I 4 oblò su ogni fiancata contribuiscono a ventilare adeguatamente gli interni.*

*Il piano del carteggio non è molto profondo, ma sfrutta la mancanza di paratia divisoria verso la cucina.*



*La cucina a sviluppo lineare è lunga 250 cm, molti i pensili e cassetti, mentre il piano d'appoggio, ricavato sopra i portelli del frigo non è comodamente praticabile. Utile l'oblò a murata, per arieggiare la zona sopra i fornelli.*

*Enorme la cuccetta matrimoniale di poppa, misura cm 150x192! L'aerazione è assicurata da 3 oblò apribili e un boccaporto. Molto apprezzata la scelta della tappezzeria, in cotone di colore chiaro.*



*Il pozzetto è di forma lineare, molto grande (misura cm 250x175) e comodo, ha gli schienali imbottiti in gomma morbida imputrescibile. I due gavoni laterali misurano quasi un metro cubo ciascuno.*

*La poppa attrezzata con due gradini dispone di una geniale scaletta e della doccia, entrambe a scomparsa.*

*Il salpa ancora è dotato di rullo raccogli catena, l'avvolgifiocco è incassato. Il circuito però non scorre agevolmente.*

# SUN ODYSSEY

della prova era il modello intermedio, che ci è sembrato il più equilibrato relativamente alle dimensioni della barca, potendo ospitare 6 persone in tre cabine separate, oltre a due occasionali posti in dinette. Il volume dell'armatoriale di poppa è enorme (l'altezza in cabina è di m 1,96!). La ventilazione è a prova di "claustrofobia", con tre oblò apribili e un boccaporto, mentre lo spazio di stivaggio, tra armadi e gavoni, è la delizia delle signore. Grande anche il bagno, la cui doppia porta ne permette l'uso agli eventuali ospiti in dinette. Il carteggio è sulla destra della scala d'accesso, il piano è poco profondo (52 cm) ma, non avendo paratia di separazione con la cucina, può contare su altri centimetri utili. Lo spazio per la strumentazione è sufficiente, c'è anche una piccola ma funzionale libreria. Molto

bella e comoda la dinette, con il tavolo abbattibile a formare una gigantesca cuccetta doppia. Contrapposta la cucina, di m 2,50 di sviluppo lineare, dove però le due aperture del frigo (giustamente a pozzetto, di ben 240 lt) ingombrano l'unico piano d'appoggio disponibile. A prua del puntone dell'albero, si aprono le due cabine per gli ospiti: quella di sinistra ha una cuccetta matrimoniale leggermente stretta (misura cm 126x200), mentre quella di dritta dispone di due letti a castello larghi 88 cm. In quest'ultima manca però un'armadio, presente invece nell'altra. Verso prua, sviluppata per baglio, la toilette comune con doppia porta è davvero spaziosa, con un'altezza di oltre cm 190. Infine la cala vele, lunga 120 cm attrezzata con due grandi mensole: essendo accessibile anche dall'interno, può essere adibita ad armadio guardaroba, supplendo così alla limitata capacità di stivaggio delle due cabine anteriori. Eccellenti le altezze interne, buona l'aerazione generale; consigliamo comunque di sostituire i tannoy presenti con due aspiratori a celle solari.

## COSTRUZIONE E FINITURE

Per costruire lo scafo, Jeanneau usa da anni un tessuto "ibrido" chiamato Aramat: è un misto di fibra di vetro e kevlar, il cui pregio è di essere facilmente incollabile come un comune tessuto di vetro (mentre i tessuti di kevlar puro, assorbendo meno resina, sono più difficili da stratificare), offrendo però caratteristiche meccaniche superiori. Ciò consente di aumentare la rigidità e la resistenza agli urti, ma al contempo di diminuire il numero degli strati necessari, con conseguenti vantaggi di peso. Per il resto, la metodologia di costruzione è tradizionale, ovvero laminato pieno a spessore differenziato (più spesso in chiglia, più sottile verso la falchetta). L'ossatura di rinforzo è costituita da due correnti longitudinali che intersecano i numerosi madieri, più fitti nella zona del bulbo, che è in ghisa. Le lande maestre sono rinviate a paratia, tramite due putrelle d'acciaio imbullonate. L'asse del timone è su boccole autoallineanti, per conservare sempre la giusta scorrevolezza. Le finiture sono di discreto livello, gli interni sono in teak.

## A MOTORE

Il posizionamento centrale del motore, posto sotto la panca della dinette, è uno dei punti di forza del Sun Odyssey 47. Consente un'accessibilità totale su tutti i lati, meno beccheggio per il peso concentrato e poco rumore nelle cabine, soprattutto quella poppiera. Il fonometro ha comunque rilevato i dati più bassi mai riscontrati su una barca di queste dimensioni, a riprova della ottima insonorizzazione del motore. Le potenze installabili sono a scelta del cliente; l'esemplare della prova disponeva di un Yanmar da 72 cv, con il quale abbiamo raggiunto a manetta (3.500 giri) 8,7 nodi. Riteniamo persino surdimensionata tale potenza. Da sostituire l'elica a tre pale fisse con una orientabile, per migliorare le prestazioni a vela e limitare l'effetto sinistrorzo in retromarcia.

## A VELA

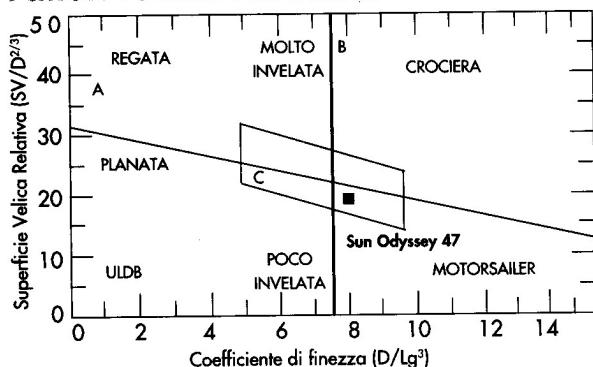
Appena 6 nodi di vento reale e mare piatto: queste le condizioni della prova, non proprio ideali per uno scafo armato con una randa avvolgibile e un genoa di taglio mediocre. Un armo indubbiamente comodo per il crocierista, che con queste brezze di solito accende il motore; ma basterebbe una randa steccata, facilmente applicabile sulla canaletta di rispetto, per ottenere prestazioni ben diverse soprattutto con poca aria, sfruttando le notevoli potenzialità della carena di Briand. Di bolina abbiamo rilevato 3,6 nodi, con un angolo volutamente largo, mai inferiore ai 50 gradi. Apprezzabile l'altezza del boma sulla coperta, a prova di strambate involontarie. La tuga molto bassa permette una visibilità perfetta anche da seduti.

## DOTAZIONI E IMPIANTI

Buona la capienza dei serbatoi acqua in inox posti in sentina (580 lt), che contribuiscono ad abbassare il baricentro e migliorano la stabilità. Discreta quella del gasolio (210 lt). Il circuito idrico è in tubo semirigido, con connessioni a vite, senza fascette. Presente il doppio amperometro, per leggere sia la carica che la scarica. Solo due le batterie di serie, ma da 160 Ah cad. La terza batteria, a nostro avviso indispensabile, è su richiesta. Le dotazioni standard prevedono anche il salpa ancora elettrico, il boiler, la scaletta bagno integrata nella poppa e la doccia. Tra gli optional, l'aria condizionata e il riscaldamento, i cui circuiti sono già predisposti di serie.

## 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
Γ 45°	BOLINA	4,1	6,6	7,6	7,9
Γ 90°	TRAVERSO	4,0	7,1	8,3	8,8
Γ 135°	LASCO	3,3	6,1	7,7	8,5
Γ 180°	POPPIA	2,2	5,0	6,9	7,1

## Dati barca

Lunghezza fuori tutto	m	14,40
Lunghezza al gall.	m	11,70
Larghezza	m	4,45
Pescaggio	m	1,50/2,10
Dislocamento	kg	12.000
Zavorra	kg	4.370
Superficie velica	m²	112,4
Numero cuccette		6/10
Motore e cavalli	Yanmar/72 cv	
Capacità serb.acqua	lt	580
Capacità serb.gasolio	lt	210
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

Attrezzatura spi	L. 4.500.000
Strallo trinchetta	L. 3.000.000
Vang rigido	L. 1.250.000
Ponte teck	L. 14.000.000
Riscaldamento	L. 7.200.000
Generatore	L. 11.350.000

## Fattori tecnici

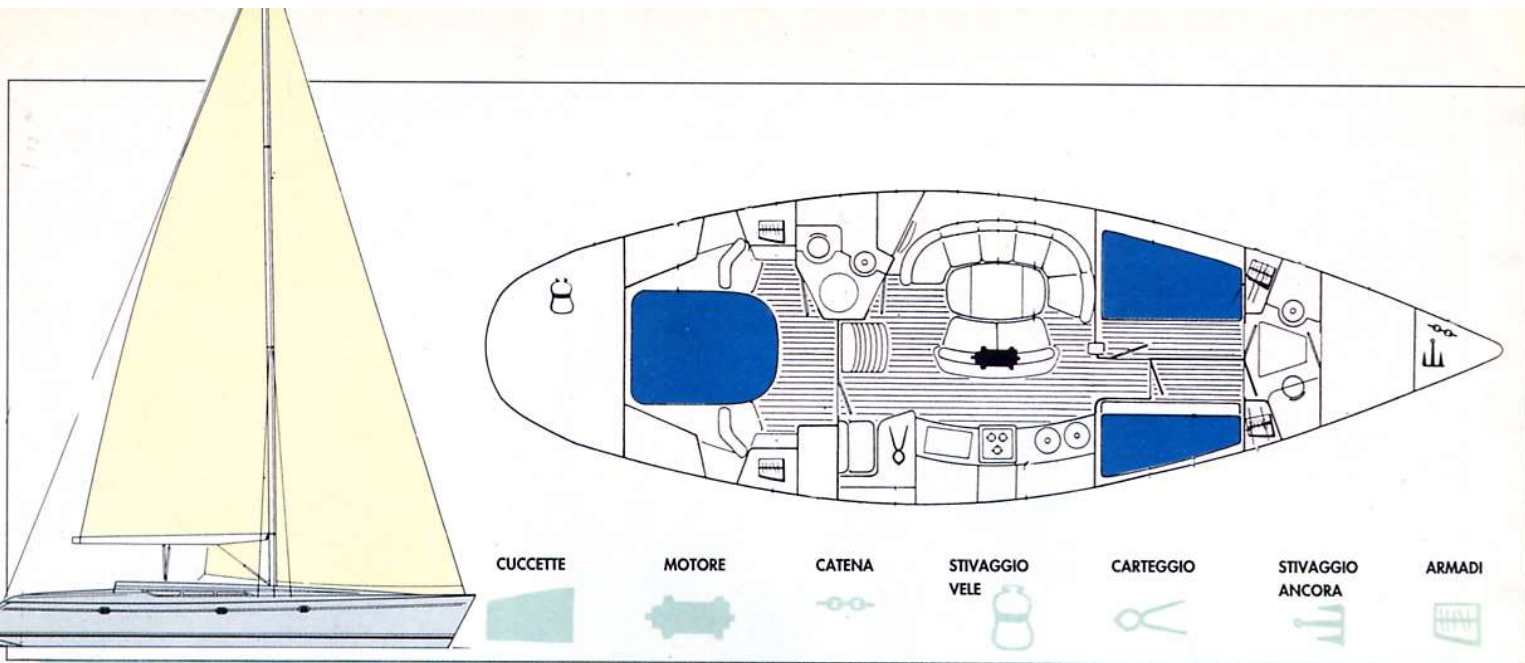
Velocità critica	n.	8,31
Lft/Baglio max		3,24
(meno di 2,70 = barca larga, più di 3,40 barca stretta)		
Z/D		36,4 %
(valori medi compresi tra 34 e 47%)		
Coefficiente di finezza		7,49
Superficie velica relativa		21,44

### LEGENDA

Vt: velocità del vento reale in nodi.  
γ: 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.Val.	Cantiere	Prezzo
Sun Odyssey 47	Briand	14,40	12.000	6/10	112	Jeanneau	310.000
Ovni 47	Briand	14,80	15.000	8	120	Alubat	339.000
Baltic 48	Peterson	14,64	12.100	8	108	Baltic Y.	-
Tripp 47	Tripp jr.	14,33	8.527	8	131	Carrol M.	450.000
D.47	Joubert/Nivelt	14,70	12.000	6/8	99	Dinamique	396.000
Master 48	Humphrey	14,50	13.000	7/9	129	Gibert M.	-
Centurion 49	Dubois	14,43	14.000	9/11	140	Wauquiez	500.000
Swan 46	Frers	14,36	14.200	6/8	166	Nautor	-
Solaris 48	Peterson	14,60	13.500	8	132	SERIGI	-
Oceanmaster 48	Dubois	14,60	12.700	7/9	119	Westerly	420.000
Taswell 49	Dixon	14,90	14.500	6	122	Ta Shing	580.000



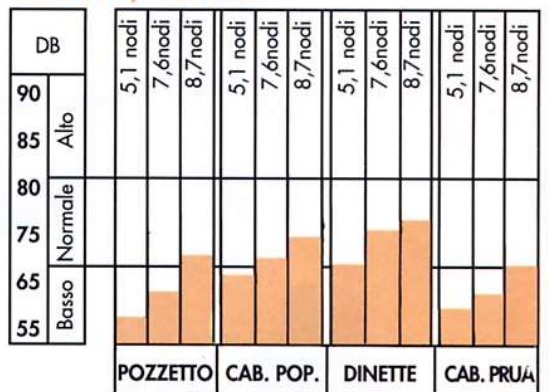
## Pagella

<b>ESTETICA E PROGETTO</b>	●●●●●	Dislocamento medio, con notevole puntale per ottenere altezze interne senza alzare la tuga e buone performance.. L'estetica è molto elegante, aggressiva e filante.
<b>COPERTA E ATTREZZATURA</b>	●●●●●	Pozzetto di generose dimensioni, la tuga è piana con grandi spazi prendisole. Buona la disposizione dell'attrezzatura.
<b>ALBERO E VELE</b>	●●●●	Albero semplice da regolare, non molto raffinato ma robusto. Il piano velico allungato offre potenza anche con poco vento. Le vele di serie sono di taglio mediocre.
<b>INTERNI</b>	●●●●●	Buono sfruttamento degli spazi, con varie versioni adatte per armatori o per charter. Esempolari le altezze in cabina.
<b>COSTRUZIONE E FINITURE</b>	●●●●●	Costruzione tradizionale in laminato misto kevlar, robusta e a prova d'urto. Le finiture sono discrete.
<b>A MOTORE</b>	●●●●●	Motorizzazione azzeccata, velocità di punta molto elevata. Positiva la tabella rumore, accessibilità completa, occorre l'elica a pale orientabili.
<b>A VELA</b>	●●●●	Prestazioni da migliorare con vento leggero adottando una randa steccata. Buona la visibilità in prua, comodo il boma alto sulla coperta.
<b>DOTAZIONI E IMPIANTI</b>	●●●●●	Impiantistica ben curata, buona la capacità dell'acqua, discreta quella del gasolio. Consigliabile la terza batteria.

## Vel. a motore/giri min.

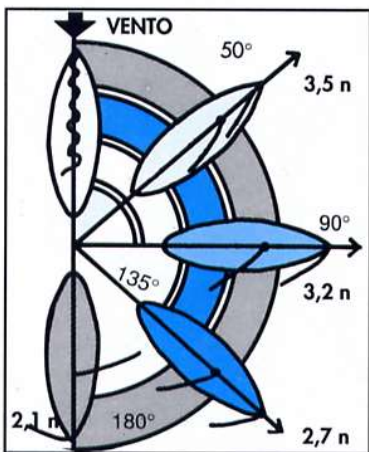
Giri al minuto	Nodi
1500	5,1
2700CROCIERA	7,6
3500MAX	8,7

## Rumorosità motore: velocità/decibel



## Risultati del test

Bolina: Angolo reale 50°  
 Angolo sbandamento max 5°  
**Velocità**  
 bolina: 3,5 n  
 traverso: 3,2 n  
 lasco: 2,7 n  
 poppa: 2,1 n  
**CONDIZIONI DEL TEST**  
 Velocità del vento reale: nodi 6  
 Stato del mare: quasi calmo  
 Vele usate: Randa avvolg.-genoa avvolg. 140%  
 Misurazioni effettuate con log Walker e stazione del vento Danaplug, gentilmente forniti dalla Marine Discount.



## Attrezzature

Verricelli	Harken Barbarossa
Rotaie	Harken
Stopper	Spinlock
Boccaporti ed oblò	Goiot
Albero	Z Spars
Timoneria	Withlock
Vele	BM France

## Dimensioni

<b>Altezze in cabina</b>	
Cabine di poppa	m 1,96
Dinette	m 1,96
Toilette di poppa	m 1,88
Cabina di prua	m 1,90
<b>Lung. del poz.</b>	m 2,50

## "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	●●●

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