

# X 362

17GE 1091D

17GE 1091B

# FARE prova X

Vanni Galgani

**Preparato appena  
in tempo per il salone  
di Genova '93,  
l'X-362 è già stato  
prodotto in più di  
trenta esemplari:  
il cantiere danese  
conferma la validità  
delle sue scelte  
battendo anche la crisi.**

Il cantiere X-Yachts ha iniziato la sua attività nel 1979 producendo una piccola barca di circa otto metri, l'X-79. Nei suoi primi anni di attività ha affiancato a una produzione di serie un reparto custom per la regata di alto livello. Sia con i modelli di serie che con i prototipi il cantiere ha vinto ben nove titoli mondiali, ottenendo anche ottimi risultati in varie Admiral's cup. L'avvento dell'IMS ha spinto la X-Yachts ad abbandonare il reparto prototipi per dedicarsi interamente alla produzione di serie. Il primo modello prodotto sotto questo regolamento è l'X-412, barca ormai famosa in tutto il mondo sia per gli intramontabili successi ottenuti in regata (ultimo dei quali la vittoria over all ad Alassio), sia per le elevate doti crocieristiche. Questa nuova serie di barche nate sotto l'IMS che comprende anche l'X-512, il 382 e, ultimamente, il 442 e il 362 (è in preparazione un 61 piedi), ha segnato anche l'inizio di una grande cura da parte del progettista Niels Jeppesen e del suo cantiere, sia nel design che nei particolari costruttivi, raggiungendo un notevole risultato dal punto di vista estetico e un livello elevato nelle rifiniture. L'X-362 è la più recente proposta del cantiere danese: anche se pensata con la stessa filosofia, presenta alcune novità che lo differenziano dai modelli precedenti.

**Scafo e linee d'acqua** Il progetto del 362 rappresenta un'ulteriore evoluzione rispetto ai precedenti modelli IMS di Jeppesen. I concetti di base sono gli stessi ma gli slanci sono più



# 362

contenuti, la prua è più fine, la lwl rispetto alla loa è maggiore, le sezioni sono più piene al galleggiamento e più piatte sul fondo dello scafo. Il tutto, oltre che ottimizzare le prestazioni, conferisce ulteriore grinta alla già sportiva linea degli X. Le appendici, frutto di anni di esperienza sulle level class, sono pensate anche in funzione dell'IMS; il bulbo è formato da una lama con siluro finale a sezione triangolare: questo permette una notevole concentrazione di peso in basso senza aumentare troppo il pescaggio. Il timone semiellittico è interamente sotto la linea del galleggiamento e garantisce un'elevata efficienza. Molto indovinate le scelte grafiche per alleggerire la tuga (foto 1) che, anche se voluminosa, appare aggraziata e ben racordata al piano di coperta.

**Costruzione** Dal modello più piccolo al grande 512, gli X hanno uno standard costruttivo sia nei materiali che nello schema strutturale praticamente identico: questo permette di concentrare gli studi e le sperimentazioni raggiungendo rapidamente un ottimo rapporto tra sicurezza, rigidità, peso e costi. La costruzione è a sandwich con laminazione piena sul fondo dello scafo e in corrispondenza delle prese a mare; i materiali sono il vetro E biassiale con rinforzi in triassiale, il Divinycell da 15 mm. come anima e la resina poliestere isoftalica. La struttura è ulteriormente irrigidita da una ossatura di longheroni e madrieri d'acciaio profilato TBS galvanizzato resinato allo scafo dove scaricano la paratia dello stralotto, la base dell'albero, i prigionieri del bulbo e il basamento del motore. In coperta vi sono rinforzi di alluminio o in compensato marino sotto l'attrezzatura. Il bulbo ha la parte della lama in ghisa che garantisce maggior rigidità nella giunzione con l'ossatura d'acciaio; il siluro è invece in piombo in modo da abbassare il baricentro. La pala del timone è in vetro E triassiale, l'asse è in lega di alluminio rastremato a sezione piena.

**Piano velico e armamento** L'X-362 è armato in testa d'albero con notevole sviluppo della E (mt. 4,58) rispetto alla J (mt. 3,92). L'albero è uno Sparcraft a due crocette leggermente acquartierate con volanti di regolazione. Il sartiame è in tondino con i nuovi arridatoi OS (foto 7); il babystay è montato con volantino Winchard anche se in regata è consigliabile un paranco. La dotazione di attrezzatura di serie è molto ricca: sono previsti l'avvolgi-fiocco, il vang rigido, il paterazzo idraulico Navtec e i carrelli del genoa con regolazione continua (foto 8).

**Coperta** Sicuramente uno dei punti di forza degli X, la coperta del 362 rappresenta un perfetto compromesso tra la regata e la cro-



# FARE VELA

# X 362

ciera. Il pozzetto (foto 2) ricalca l'impostazione dei modelli precedenti; le pance, lunghe 150 cm, sono profilate per accogliere il trasto di randa lungo ben 148 cm: così la scotta (foto 3) lavora correttamente ma la rotaia non intralicia il piano delle pance. Il paranco della scotta di randa (3:1 in diretta e 6:1 in ridotta) ci è sembrato però duro da manovrare con vento forte anche per la ridotta sezione della cima. La posizione di lavoro del drizzista (foto 4) è ottima: i winch sono alti dal piano del pozzetto 96 cm, gli stopper sono perfettamente agibili. La ruota del timone da 140 cm (foto 5) di diametro consente una posizione comoda anche seduti sul bordo fuori dal pozzetto; bella la timoneria Whitlock con trasmissione cardanica che unisce la sensibilità della barra con la praticità della ruota. Nel grande pozzetto si aprono quattro gavoni: quello sotto la panca di dritta ha il fondo al livello del pozzetto e offre un ottimo stivaggio per l'autogonfiabile e per l'attrezzatura corrente. Sulla prua (foto 6) protetta da un pulpito molto indovinato sia nel design che nella funzionalità, vi è il gavone dell'ancora che, per la prima volta su un X, nasconde il tamburo dell'avvolgificocco, soluzione valida sia esteticamente sia dal punto di vista pratico (abbassa sulla coperta il punto di mura del genoa rollabile).



**foto 1 ▲**

**foto 2 ▼**



**A vela** Sicuramente una delle barche più indovinate del momento, l'X-362 ha già dimostrato le proprie potenzialità in varie regate. La nostra prova si è svolta nelle acque del Tigullio con vento tra gli 8 e i 16 nodi e mare mosso. Le vele usate erano da regata di buona fattura. Le condizioni hanno dimostrato le ottime capacità di accelerazione e di passaggio sull'onda: a questo proposito è sempre interessante notare la scarsa tendenza di questi nuovi progetti IMS a perdere velocità anche con mare formato e confuso, cosa che invece affliggeva i vecchi progetti IOR. Buona la stabilità dovuta al favorevole rapporto peso/zavorra (43%) e agli importanti volumi al galleggiamento. Impressionanti le prestazioni con lo spi, degne di barche più grandi e più leggere: le accelerazioni sono rapide ed è molto facile planare. Ottima l'efficienza del timone che, alla ruota, risulta anche troppo morbido; l'attrezzatura risulta bene organizzata e consente manovre complesse anche a equipaggio ridotto.

**A motore** La barca in prova era dotata di un Volvo da 20 hp con trasmissione saildrive; a richiesta si può avere un 30 hp. Buone le velocità che, a regime di crociera, si aggirano



**foto 4 ▲**

**foto 5 ▼**

**foto 6 ▼**



intorno ai 6,5 nodi; ottima l'insonorizzazione dovuta anche all'abbondante spazio del vano motore che, inoltre, consente di accedere facilmente alle varie parti del motore. Buona la manovrabilità con un certo ritardo in retromarcia (compensato da una pronta risposta al timone) dovuto all'elica a due pale abbattibili: basta però prenderci la mano e anticipare le manovre per non avere alcun problema.

**Interni** Le disposizioni interne prevedono due soluzioni: tre cabine e bagno piccolo o due cabine e bagno grande; Fare Vela ha

**foto 8 ▼**



**foto 6 ▲**

**foto 7 ▼**

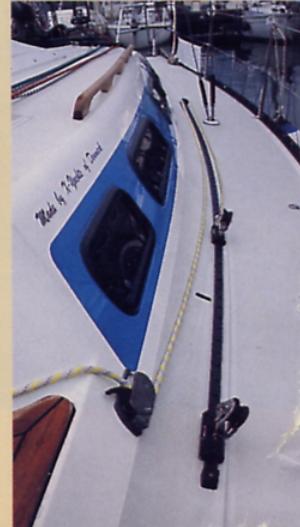
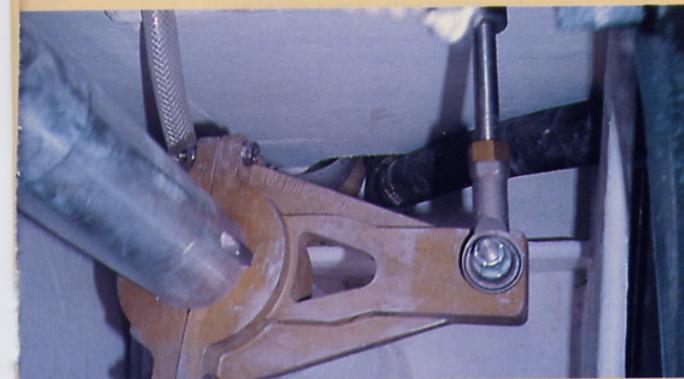




foto 9 ▲

foto 16 ▼



**Il collegamento rigido tra la ruota e l'asse del timone consente di avere sempre il massimo della sensibilità.**

aspettato che arrivasse in Italia un esemplare proprio con quest'ultima soluzione che riteniamo senz'altro più idonea a un 36 piedi. Il quadrato (foto 9) presenta un divano a "c" abbondante per sei persone sviluppato intorno a un tavolo centrale di dimensioni piuttosto ridotte. Di fronte si trova la cucina (foto 10) sviluppata in senso longitudinale. Il piano comprende un frigo grande e organizzato con scomparti, due lavelli ø 32 cm e un bel fornello a tre fuochi

e forno con chiusura di sicurezza. Notevole e ben organizzato, lo spazio di stivaggio comprende anche una grande cassetiera. Prima della paratia di poppa vi è un ampio armadio con appendiabiti (foto 11). Dalla parte opposta si trova il carteggio (foto 12) piuttosto accogliente e con sufficiente spazio per l'elettronica; scarso lo spazio sotto il piano per stivare le carte. Di fianco alla seduta è ricavato un comodo vano per libri e documenti. L'aerazione di tutta la zona è garantita, oltre che dal tambuccio, da due grandi osteriggi messi



foto 11 ▲

foto 12 ▼



foto 14 ▲

foto 13 ▼



intelligentemente a contrasto e da ben sei oblò apribili. La cabina armatoriale a poppa (foto 13) offre una comoda cuccetta doppia lunga più di 190 cm e larga alle spalle 150 cm e ai piedi 115 cm. Vi sono due armadi e una lunga mensola; abbondante il calpestio anche in altezza. Dalla parte opposta della paratia vi è il grande e pratico bagno (foto 14), uno dei migliori della categoria. È realizzato in un unico stampo ed è dotato di due grandi armadi di cui uno per le cerate. Peccato il lavello un po' piccolo (ø 24 cm). L'aerazione è fornita, come nella cabina di poppa, da due oblò a contrasto. Buona l'altezza superiore a 1,85 mt.

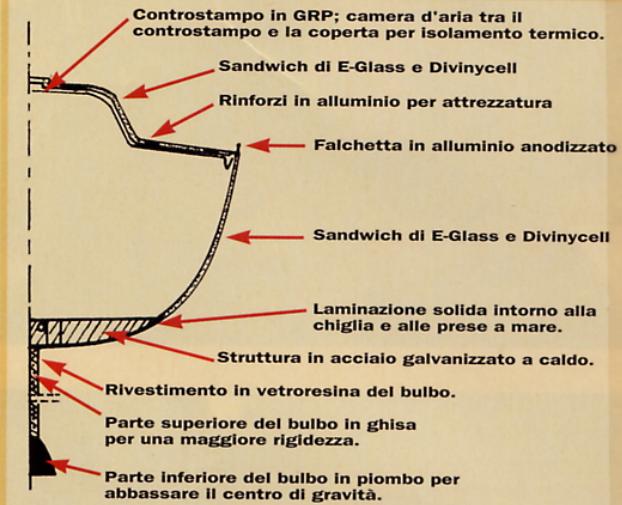
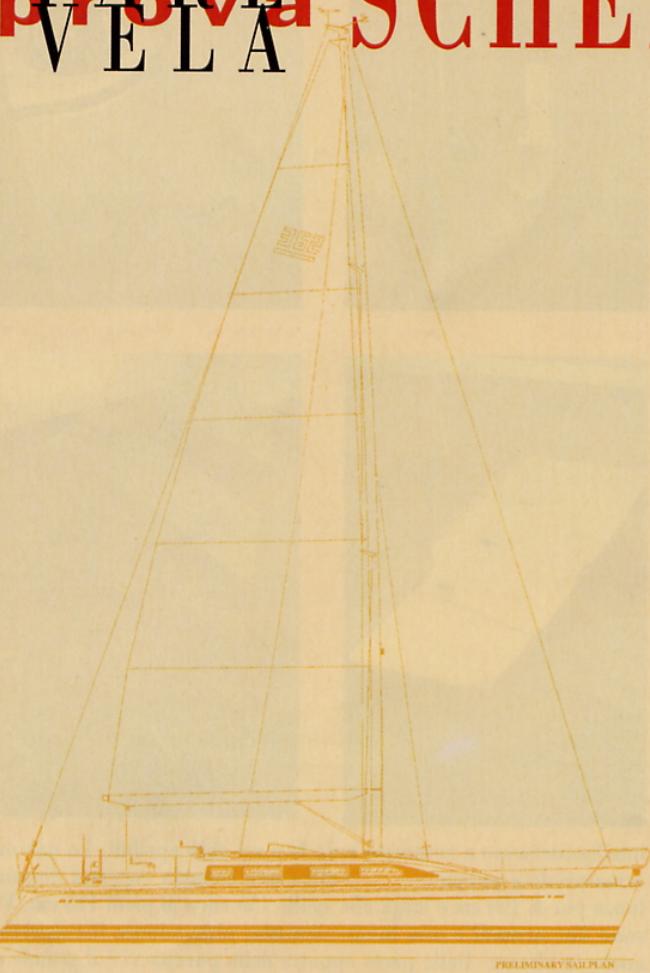
La cabina di prua (foto 15), necessariamente limitata in altezza, è dotata di un'ampia cuccetta doppia larga alle spalle 150 cm e lunga più di 200 cm. Oltre che sotto la cuccetta, lo stivaggio è garantito da vari stipetti e da due armadi. L'aerazione è fornita da un grande osteriggo.

**Impianti** Piuttosto completa la dotazione di impianti che può essere arricchita attingendo dalla lista degli optional. Di serie la barca ha l'acqua a pressione con un serbatoio da 180 lt, un quadro elettrico con 16 utenze dotato di indicatori di livello, amperometro e voltmetro, tre batterie da 70 amp, una pompa di sentina manuale e una pompa elettrica per lo scarico della doccia.

**Conclusioni** L'X-362 rappresenta, come tutti gli X, non un semplice compromesso tra regata e crociera, ma uno studio approfonidito sul tema IMS. Quello che rende diversi i prodotti di Jeppesen dal lavoro degli altri architetti è che i suoi sforzi sono concentrati nel settore che rappresenta in pieno lo spirito che l'IMS, ponendosi in antitesi allo IOR, voleva esprimere: barche con cui poter fare ugualmente regate entusiasmanti, ma vivibili, spaziose e rifinite come barche da crociera pura. Nel settore regata-crociera gli X rappresentano attualmente una scelta quasi obbligata e sono il punto di riferimento per chiunque voglia produrre qualcosa in questa fascia.



# FARE PROVA SCHEDA TECNICA



## PREZZI

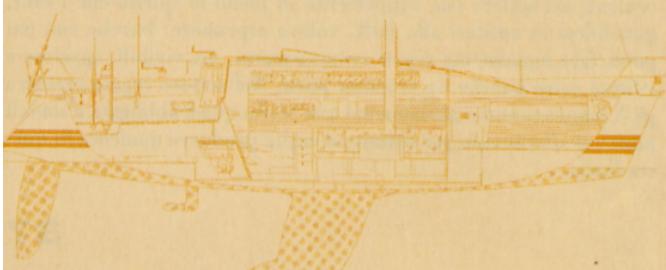
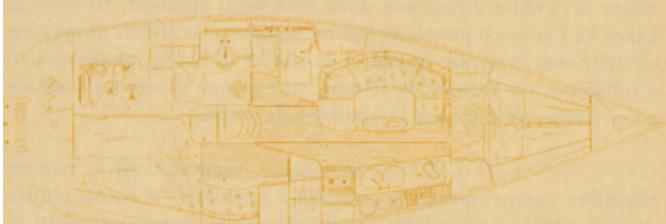
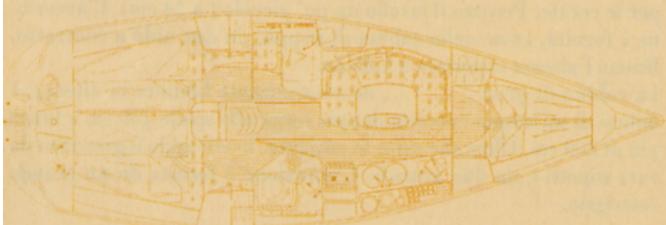
x-362 3 cabine	\$ 172279000
x-362 2 cabine	\$ 174045000

## OPTIONAL

Motore 30hp	\$ 2095000
Attrezzatura spinnaker	\$ 2903000
Acqua calda ardic 20lt	\$ 1578000
Impianto 220V con caricabatt.	\$ 1679000
Frigo elettrico	\$ 1572000
Pozzetto in teak	\$ 4140000
Ponte in teak	\$ 12874000
Tavolo in pozzetto	\$ 909000
Riscaldamento ardic 3 uscite	\$ 4405000

## CAMBIO

1 corona danese = 245 lire italiane.



Cantiere	x.yachts.denmark
Modello	x-362
Progettista	Niels Jeppesen
Lung. fuori tutto	10,73 mt
Lung. al gall.	9,31 mt
Larg. Max	3,48 mt
Pescaggio	1,90 mt
Dislocamento	5200 kg
Zavorra	2250 kg
Nafta	80 lt
Acqua	180 lt
Motore	Volvo md 2020 20 hp
Trasmissione	saildrive
Piano velico	I=13,94 J=3,92 p= 12,34 e=4,58
% Zavorra	43%
IMS gpr	650,9 sec/m

## ATREZZATURA

Albero	Sparcraft Blue Label
Sartie	Tondino OS
Winch	Harken
Stopper	Easylock Midy
Ferramenta	Frederiksen/Lewmar/EAasylock

## STRUMENTI

Obbl./osteriggi	Lewmar
Drizze/scotte	Spectra marlow
Altro	paterazzo idraulico navtec avvolgifiocco isofurl vang rigido isomat