



In breve

progetto	Daniel Andrieu
cantiere	Jeanneau
lunghezza	11,25 m
larghezza	3,55 m
prezzo	128.500 € + IVA

Secondo noi: Un modello perfetto per le regate offshore, performante ma tecnico, difficile con vento leggero ed esplosivo quando sale l'aria

Sun Fast 3600

di Mauro Ciuffrè

Abbiamo provato alla 151 Miglia il primo esemplare arrivato in Italia, un racer ideale per le regate lunghe in Mediterraneo

Il metodo più efficace per testare una barca da regata? Farlo in un vero e proprio race test. E per questo che non ci siamo fatti ripetere due volte l'invito di Stefano Chia-

rotti, armatore del primo Sun Fast 3600 varato in Italia, il quinto della serie, a partecipare alla 151 Miglia Trofeo Celadrin.

Pagina a fianco:

Il Sun Fast 3600 in bolina mure a dritta poco dopo lo start della 151 Miglia

Siamo quindi saliti a bordo di Luna-tika per partecipare a una regata che è ormai diventata una classica imprevedibile dell'altura in Medi-

terraneo, con l'intenzione di provare l'ultima "cattiva" di casa Jeanneau tirando la barca al massimo per provare le reazioni. Un modello che per il cantiere francese arriva dopo i successi del 3200, svilup-

pando da quest'ultimo la filosofia e i criteri progettuali.

Come il predecessore, il Sun Fast 3600 è una barca potente e molto stabile, ma tecnica al punto da poter diventare difficile nella conduzione per un equipaggio poco esperto. Una barca che ti obbliga a "studiare" per ottenere il massimo

mo posto in IRC overall. Un buon piazzamento finale, decideripagarci con tanto divertimento e mezzo, il Sun Fast 3600 ha saputo superare le prime ore in cui è stato necessario prendere le misure al punto da mettere a punto non erano pochi, a cominciare dal rig: particolari da mettere a punto non erano pochi, a cominciare dal rig: e fino a poche ore dalla partenza i pochi giorni prima del suo esordio la barca è stata infatti pronta solo prima vera regata in equipaggio, che per il cantiere francese arriva dopo i successi del 3200, svilup-



A sinistra:
Al lasco sotto
gennaker durante
la regata

Abbiamo navigato a bordo del Sun Fast 3600, in occasione della 151 Miglia 2014, con un equipaggio di sei persone: il numero giusto per poter spingere la barca al massimo in una regata che impone un ritmo sostenuto sin da subito, se si vuole restare attaccati ai primi, data la sua durata media di poco superiore alle 24 ore per il grosso della flotta. Turni minimi e di bre-

gare con il Sun Fast 3600 in condizioni di vento molto varie: dagli 8 nodi e mare calmo della partenza fino ai 22-25 con onda corta e ripida incontrati durante la prima notte di regata, per poi passare alle brezze minime sui 2-3 nodi.

Di bolina con poco vento la larghezza pronunciata della barca si fa sentire e la conduzione diventa tecnica: importante concentrare

i pesi dell'equipaggio vicino alle sartie sottovento, e fare lo stesso con tutto il materiale sottocoperto. Con aria intorno ai 6-7 nodi e un angolo al vento di 45° il 3600 naviga con punte oltre i 4.5: è importante in queste condizioni tenere sempre la barca "allegra", la pronunciata superficie bagnata tende a far rallentare la barca velocemente se si forza troppo l'angolo. Con la stessa intensità



A destra:
In banchina a Punta Ala prima della partenza della 151 Miglia

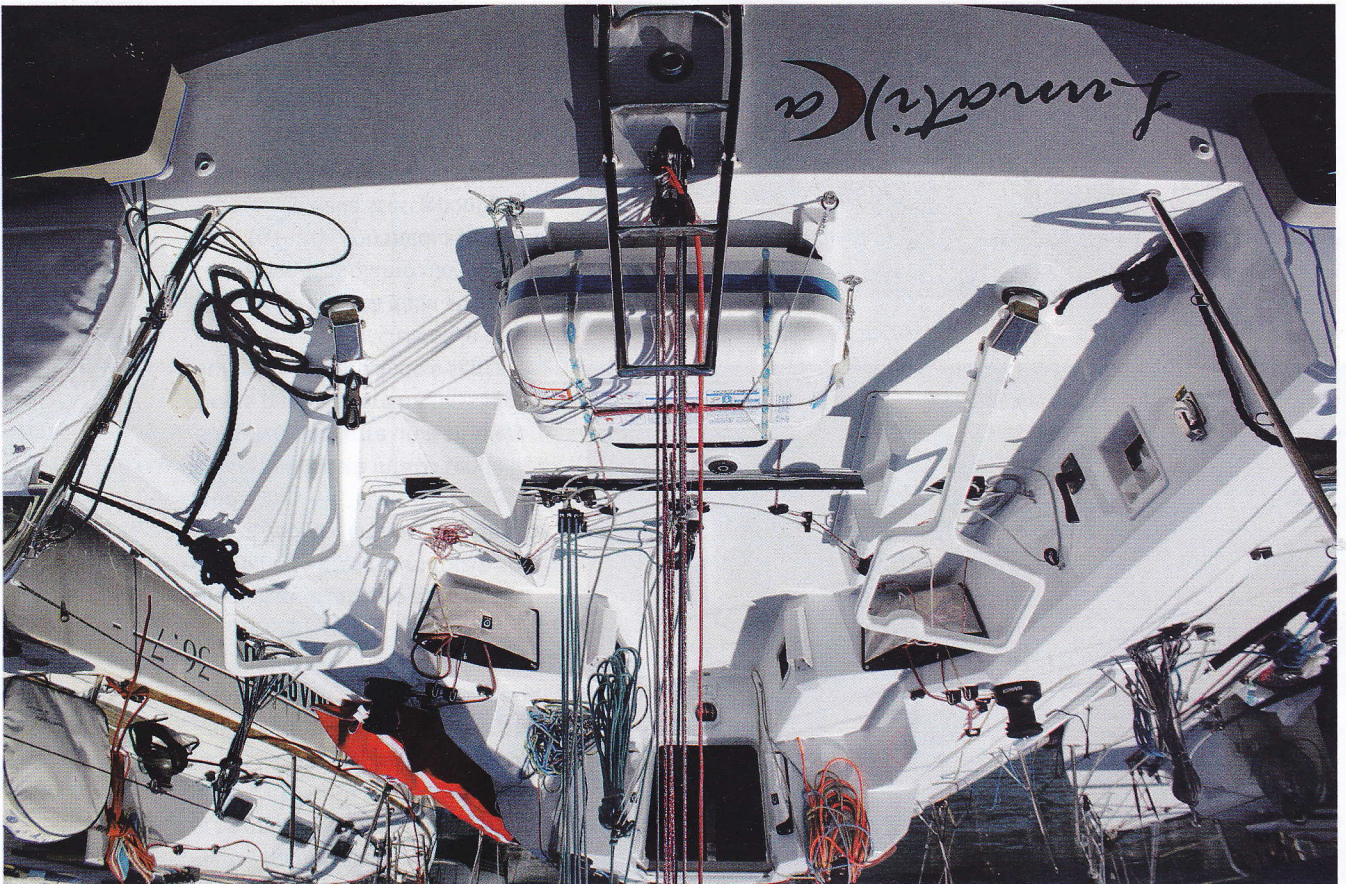
ve durata, con i membri dell'equipaggio in stand by sempre molto attivi sottocoperto anche durante il riposo, per assecondare gli spostamenti dei pesi funzionali alle esigenze della barca.

Per l'occasione Lunatika aveva a disposizione un fiocco light in carbonio, un medio-pesante terzarolabile e tre gennaker con profili differenti. Il set delle vele per le portanti non era però quello definitivo ma si trattava di tre vele su cui l'equipaggio ha effettuato dei test per capire quali possano essere le soluzioni migliori per il futuro.

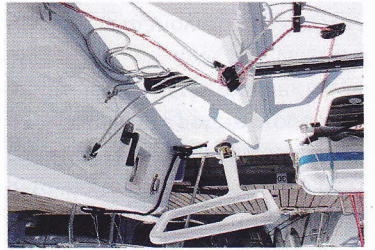
Abbiamo avuto la fortuna di navi-

« La pronunciata superficie bagnata tende a far rallentare la barca se si forza troppo l'angolo »

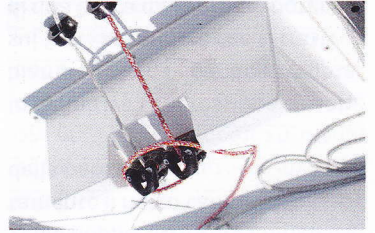




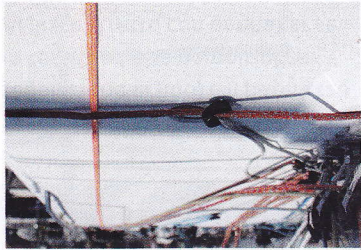
4 L'adozione del timone a barra agevola la conduzione che deve essere molto attenta per la carena piatta



1 Lo strozza scotte del paterazzo e quello della regolazione di fino della randa posizionati di fianco al randista



5 Il partecolare del barber del focco, fondamentale per la regolazione della vela di prua in bolina



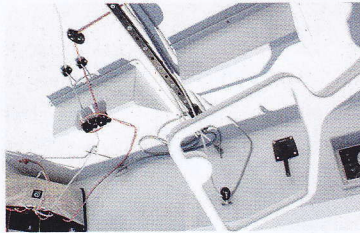
2 Dalla postazione dei winch si controlla anche il barber del gennaker e il carrello del focco



6 Il calavete dove è stata ricavata una zona per appendere le cerate



3 La postazione del timoniere e quella del randista a stretto contatto



sotto gennaker con 10-12 nodi a esprimere il suo potenziale. sione che questo progetto inizia a quando sale ancora un po' la pres- ti. Un peccato non avere avuto la punta a 9 e accelerazioni brucian- temente sopra gli 8 nodi, con 120 gradi la velocità sale costan-

la barca possa tendere a plana- sensazione è che sopra i 15 nodi ti anche con vento fresco, ma la possibilità di provarla alle portan- verso poppa, della carena piatta e massimo prunata e arretrato re con facilità. Merito del baglio

stabilità. Durante la prima notte di regata, in avvicinamento alla Giraglia, il

Sopra: Il pozzetto del Sun Fast 3600, si nota la larghezza pronunciata e gli ottimi spazi per manovrare in equipaggio

vento ha rinfrescato da W-SW fino a 25 nodi, con onda formata fino a 2 metri: ottimo test per la bolina del 3600 che ha mostrato di potere risalire il vento con passo potente, a patto che si lavori l'onda in maniera attenta.

Dagli 8 nodi intorno ai 45 gradi, su un onda presa in maniera sbagliata vedrete crollare la velocità fino a 4.

La carena piatta infatti tende a sbattere e occorre un timoniere bravo per ottenere un passaggio sui frangenti morbido e senza perdere velocità. Ottima la sensazione di rigidità della struttura. Con 25 nodi abbiamo navigato sia a tutta randa con medio-pesante a prua, sia nella stessa configurazione ma con una mano di terza-

« Ottima l'organizzazione delle manovre, tutte adeguatamente demoltiplicate



Dall'alto:

Il quadrato del 3600, legno quasi totalmente assente per limitare il peso;

Il tavolo da carteggio, ottimo lo spazio di lavoro con seduta dedicata



Sopra:

In bolina mure a dritta con vento medio-leggero

roli. In definitiva l'ottimo raddrizzamento della barca consente di restare sovrainvelati senza troppi patemi. In queste condizioni si apprezza particolarmente proprio l'organizzazione delle manovre per il randista che può gestire dalla sua postazione il carrello randa,

la scotta randa (presente anche la regolazione di fino) e il paterazzo in tessile ad alta demoltiplica.

Al lasco stretto con gennaker se si naviga con uno sbandamento superiore ai 10 gradi noterete che la barca stenta a partire. Come consigliato dallo stesso progetti-

sta Daniel Andrieu, la carena dà il massimo della sua efficienza se in questa andatura si contiene lo sbandamento fino ai 7-8 gradi: importante quindi salire presto con il peso dell'equipaggio sopravvento e piuttosto arretrato verso poppa, sentirete immediatamente il netto cambio di passo della barca.

In definitiva l'impressione che abbiamo avuto navigando in regata sul Sun Fast 3600 è che si tratti di una barca dalle grandi potenzialità soprattutto nelle prove offshore, dove in IRC può vantare un ottimo rating e lo stesso potrebbe essere in ORC. Una barca però molto tecnica, che richiede continue regolazioni e un assetto impeccabile per potere produrre le sue elevate performance.

Discreta la manovrabilità a motore, anche se i timoni stretti e dal pescaggio ridotto a regimi di velocità minimi non rendono la vita facilissima al timoniere.

Scheda tecnica

Progetto	Andrieu Yacht Design
Lunghezza ft	11,25 m
Lunghezza gall.	10,08 m
Larghezza	3,55 m
Pescaggio	2,15 m
Peso	4.700 kg
Motore Yanmar	21 hp
Capacità acqua	75 lt
Capacità gasolio	80 lt
Prezzo	128.500+IVA

Dotazioni standard

Albero in alluminio, frazionato 19/20 con due ordini di crocette acquarierate; sartie spiriodali in acciaio inossidabile Dyform; paterazzo regolabile in tessile; luci led tricolori in testa d'albero per la navigazione; due drizze genacker in testa d'albero; compresso in composito predisposto anche per l'attacco del frullone; attrezzatura di coperta Harken; quattro winch Harken, due Performa per fiocco e genacker, 2 quattor per le drizze; 1 batteria motore 50 A / h Exide e 1 batteria 120A / h Exide; piano cottura con un bruciatore; serbatoio acqua di 80 lt; serbatoio gasolio da 75 lt; motore diesel Yanmar 3VM20C - 21 HP; trasmissione Saildrive SD20; elica a due pale abbatibili

Pacchetto elettronico + compresso in carbonio	1.450
Manovre spi + tang. carbonio	4.290
Albero in carbonio	19.950
Strallo cavo	540
Tangone alluminio	2.100
Avv. con tamburo smontabile	1.523
Rinvio scotta randa alla tedesca con winch supplementari	1.630
Doppia timoneria a ruota	4.650
Scalabagno	890
Presca diretta da banchina 220 V+	
caricabatteria + batteria sup.	1.390
Teli anti rollio	945
Elica bipale abbatibile Gori	830
Pilota automatico BG AC42	3.990
2 Display B&G all'albero	2.550
VHF Simrad	490
Trasponder AIS	1.165
GPS tracciatore multifunzione BG Zeus T7+WIFI	2.240

Prezzi in euro, Iva esclusa, f.co cantiere

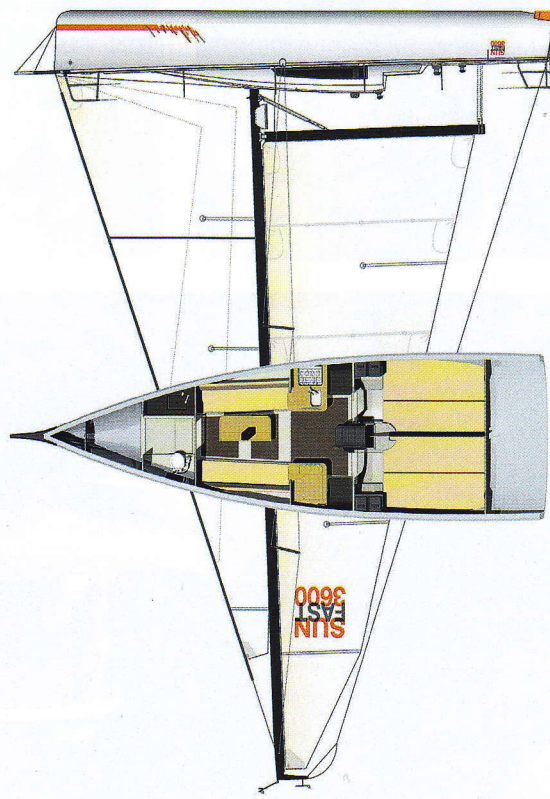
La nostra 151 Miglia

Avere avuto l'occasione di provare il Sun Fast 3600 direttamente in regata ci ha dato la possibilità di valutare la barca nella sua dimensione naturale, quella delle prove offshore. La 151 Miglia 2014 ha offerto poi condizioni piuttosto varie, elemento importante per avere il quadro più completo possibile su questo interessante progetto.

Le linee estetiche parlano chiaro: dritto di prua verticale e affilato, tuga pronunciata ma senza scialino davanti all'albero, spigolo marcato, baglio massimo pronunciato e arretrato. Il Sun Fast 3600 è una barca nata per andare fortissimo alle portanti, con una tuga piuttosto rialzata che ripara il pozzetto dall'effetto idrante quando si plana con velocità a doppia cifra.

Perfetta l'organizzazione delle manovre, tutte adeguatamente demoltiplicate e installate nella posizione giusta per fare lavorare l'equipaggio nel modo più naturale possibile, soprattutto riducendo gli spostamenti a bordo.

Particolarmente adatta alle regate offshore, soprattutto in IRC, dove nei lunghi lati alle portanti può fare valere un passo sicuramente superiore a quello della maggior parte dei 40 piedi da crociera-regata. Eliminando il compresso e i genacker e attrezzandola con spi e tangone, anche la stazza



Linea estetica: linee da racer pensato per andare forte alle portanti

Piano velico: difficile da regolare con vento leggero, equilibrato con vento forte

Coperta: organizzazione delle manovre perfetta per regata e favorire il miglior assetto possibile all'equipaggio

Pozzetto: molto largo e ampio, comodo per manovrare in regata o per una crociera

Cabine: le due di poppa hanno un'altissima capacità per favorire lo sviluppo del grande pozzetto

Lucina: con un solo fornello, essenziale per le esigenze della navigazione in regata

Carteggio: ottimo spazio di lavoro con seduta dedicata e tavolo alleggerito

Finiture: minime dati gli interni essenziali, ma non impeccabili come qualità

Dotazioni standard: essenziali, non sufficienti per l'utilizzo in regata

Prezzo: alto considerata la versione standard, ma viene pagata la grande qualità velica del progetto

A vela: molta tecnica con poca aria, espositiva alle portanti e di bolina con vento forte

A motore: discreta manovrabilità, velocità di crociera nella media

Jeaneau

Via Giacomo Trevis n°48

00147 Roma (RM)

Tel. +39 06 83087711

Fax +39 06 83087711

www.jeaneau.it

info@jeaneau.it



€ 6,00

Poste Italiane Spa Spedizioni in Abbonamento Postale - D.L. 353/2003 (CONV. in L. 27/02/2004 n. 46) Articolo 1, comma 1 - DCB - Roma - PERIODICO MENSILE - numero 311 - Anno XIX - agosto 2014



America's Cup

Luna Nuova

Tutto sulla quinta sfida di Patrizio Bertelli

Focus
Batterie di bordo

I consigli degli esperti per un impianto efficiente

Prova
Sun Fast 3600

Test in regata del primo esemplare arrivato in Italia

Reportage: Come si vive a bordo dei grandi catamarani da crociera

Regate: Il caso Potestà, colpevole o innocente? - Altura a rating

Cucina: Un'idea per cucinare il dentice

Navigare: La Sicilia occidentale, rotta sconosciuta ma sempre affascinante



9 715918 620011