

MC 46

Seawonder

di Edoardo Valle



Un fast cruiser tutto in carbonio disegnato da Giovanni Ceccarelli e realizzato da Marine Composite di Savona. Veloce in regata ma efficiente anche nella crociera sportiva.

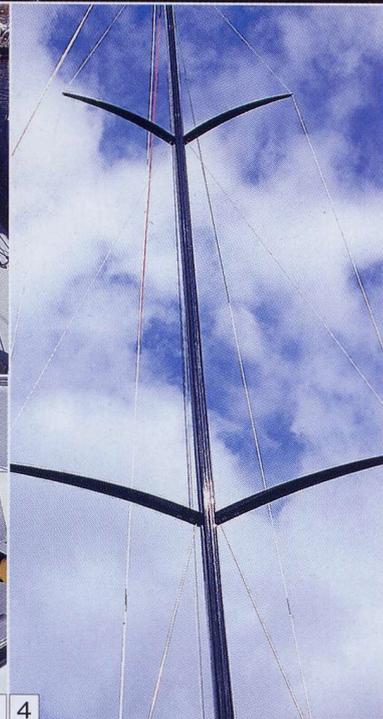
L'MC46 Race Carbon è un fast cruiser dalle specifiche qualità. E' certamente una barca per la regata (IMS e IRC) grazie alle sue linee veloci e alla sofisticata costruzione, ma si concede anche alla crociera dati gli spazi in coperta, la possibilità di manovrare in pochi e soprattutto per il volume degli ambienti interni. Le sue caratteristiche primarie riguardano il peso (es. lo scafo senza albero, timone e chiglia pesa solo 2.700 kg), la ricerca massima di velocità e la sicurezza. Scafo,

interni, albero, boma e persino i paglioli sono in composito, il motore è in posizione centrale, sopra la chiglia, e tutto per poter sfruttare al meglio le veloci linee disegnate da Giovanni Ceccarelli. Il lay-out degli interni è semplice ma offre sette posti letto e tutto ciò che serve per una crociera. E' possibile scegliere due versioni di interni o comunque adattare le specifiche esigenze dell'armatore al tipo di navigazione che vorrà affrontare. L'MC 46 è senza dubbio un mezzo particolare, questa affermazione deriva dal fatto che

sono stati utilizzati i migliori materiali di costruzione e le tecniche più moderne nell'assemblarli, in una parola, "il massimo" (e di questo ne risente, ovviamente il prezzo che si aggira sui 600.000 euro nella versione Race Carbon). E' comunque disponibile una versione con costruzione in pre-preg in Vetro-E (quindi non in carbonio), modello che ai fini delle regate IMS risulta meno penalizzata e quindi con un migliore GPH.

Progetto

Le linee d'acqua di questo fast cruiser, nate dalla mano di Giovanni Ceccarelli, sono decisamente "forti", tese con diagonali simmetriche date dalla ridotta larghezza della coperta e dalle fiancate quasi verticali rispetto il piano. Come per i mi-



giori scafi da regata, le linee del dritto di prua sono state studiate per ottimizzare la lunghezza al galleggiamento dinamica e migliorare quindi le prestazioni e stabilità con ogni range di vento. L'angolo di uscita a poppa è proporzionato al tipo di velocità che lo scafo mantiene in modo da trascinare meno acqua possibile. Le forme generali sono accattivanti grazie anche all'equilibrata distribuzione dei volumi dell'opera viva che non presenta esagerate deformazioni causate dal regolamento IMS. Lo scafo è in carbonio pre-impregnato (pre-preg) con resina epossidica e anima in corecell. L'utilizzo di quest'ultimo materiale garantisce un buon isolamento acustico e termico e assicura nel tempo l'adesione con il carbonio. Particolare attenzione è stata posta

alla resistenza dello scafo, della coperta e della chiglia in modo da poter rientrare nella categoria A dei regolamenti CE, che prevedono severe norme per ciò che concerne la navigazione d'altura. L'esempio più evidente riguarda la cura dedicata alla costruzione dei longheroni e madieri rinforzati con 65 strati di "capping" in carbonio per i longheroni e 46 per i madieri. Le appendici della carena, timone e deriva, sono disegnate per il regolamento IMS; esiste un secondo bulbo progettato per le regate IRC, più raddrizzante.

Coperta

Il piano di coperta è organizzato con intelligenza e con duplice utilizzo. In regata presenta pulizia e una buona sistemazione delle manovre; in crociera offre

molti spazi liberi dedicati al relax. Il pozzetto è equipaggiato con le classiche panche laterali, comode per la crociera ma obbligatorie nel caso di regate in classe IMS. A poppa del pozzetto sono posizionate le due ruote del timone (pala e doppia timoneria in carbonio) che offrono ottima visuale sia in manovra che in navigazione e lasciano il passaggio centrale aperto all'attraversamento del pozzetto. L'armo è frazionato con vela di prua al 110%, l'albero ha profilo alare, è in carbonio (tipo T300, sezione profilo 280x140 mm) presenta due ordini di crocette acquisite a boomerang allo scopo di evitare sartie volanti. Con vento in poppa prevede un gennaker in testa d'albero (crociera o regate d'altura) o i classici spinnaker armati al frazionamento. La randa,

1. Il piano di coperta è studiato in modo tale da offrire le massime prestazioni in regata e un buon comfort in crociera. Le ruote sono di carbonio.
2. Il ponte di prua lascia molto spazio per il passaggio. Su tutta la superficie calpestabile è stato applicato uno strato di antiscivolo.
3. Il trasto di randa è subito davanti alle due ruote, in posizione racing.
4. L'armo è frazionato con albero di carbonio alare con due ordini di crocette acquisite.



1. Gli arredi sono realizzati di materiali compositi di carbonio.

che offre una superficie al vento di 77,50 mq, non presenta un allungamento esagerato allo scopo di utilizzare al meglio il paterazzo idraulico di poppa e dare quindi il giusto bending all'albero. L'antisdruciuolo è distribuito su tutta la superficie calpestabile in modo da dare giusto appiglio anche in condizioni di mare difficili. Sul piano di coperta sono collocati quattro oblò Lewmar, sei osteriggi e due passauomo a garantire una corretta illuminazione ed areazione dei locali interni. In coperta i candelieri sono in acciaio sabbato e le bitte

sono a scomparsa. In pozzetto, sotto le panche, ci sono due gavoni del volume equivalente della zattera.

Interni

Data la polivalenza dello scafo si è puntato sulla leggerezza e sul comfort. L'impatto visivo mostra semplicità e cura nei particolari ma soprattutto una grande luminosità. La distribuzione dei locali è disponibile in due versioni, una a due cabine ed una a tre, entrambe con due servizi. Tutti gli arredi sono stati assemblati con materiali compositi di carbonio, compresi armadi, porte e la scala. La configurazione dei locali è classica: cabina doppia a poppa con bagno e doccia, cucina a forma di U sulla sinistra e area carteggio sulla destra, grande dinette a centro barca e seconda

cabina doppia a prua, anch'essa con bagno, box doccia ed armadio. L'area living è formata dalla cucina e dal quadrato; la prima è equipaggiata con frigo elettrico a pozzetto con volume di 75 litri, un piano cottura basculante con due fuochi su piastra di ceramica, un forno a microonde. La seconda prevede un grande tavolo con attorno due divani, uno a forma di U l'altro lungo la paratia di dritta. Gli impianti e le sentine sono facilmente ispezionabili così come il motore, posizionato a centro barca per ottimizzare i pesi e per spostare l'elica vicino all'uscita del bulbo (bipala abbattibile racing Gori Propeller). Il vano motore è isolato e ventilato, le possibili avarie al motore sono segnalate tramite un pannello di controllo posto al tavolo carteggio.



2. Il tavolo da carteggio è sulla destra, essenziale il suo design.

Vela
MOTORE

MC 46 ANTEPRIMA IN CIFRE**Progetto**

Disegno Giovanni Ceccarelli.

Prezzo

Versione Race Vetro-E: **euro 520.000 Iva esclusa**, versione Race Carbon/Kevlar: **euro 600.000 Iva esclusa**.

Dati

Lungh. f.t. **m 14** – lungh. al gall. **m 12,72** – baglio max **m 3,85**
 pescaggio **m 2,80** – dislocamento **kg 8.250** – zavorra **kg 3.850** – serb. acqua **lt 200** – serb. carburante **lt 120**.

Piano velico

Sup. velica up wind **132 mq** – sup. randa **77,50 mq** – sup. jib **55 mq**
 P **18,70 mq** – E **6,70 mq** – I **18,20 m**
 J **5,25 m** – Spl **5,25 m**.

Misure

Cab. di prua: altezza **1,85 m** – letto **2,02 x 1,70 x 0,70 m** – bagno **h 1,85 m**. Cab. poppa: altezza **1,97 m** – letto **2,12 x 1,95 x 1,60 m** – bagno **h 1,97 m**. Tavolo carteggio **0,73 x 0,58 m**. Cucina: piano lavoro **1,84 x 0,84 m**. Pozzetto: pozzetto **3,85 x 2,30 m** panche **2 x 0,47 m** – distanza tra le panche **1,10-1,37 m** – passavanti **0,60-0,55 m**.

Motore

Yanmar S drive – **4 cilindri** alesaggio x corsa **mm 84x90** cilindrata **cc 1995** – potenza max **cv 75** – regime **3800 giri/min.** raffreddamento con scambiatore di calore montato su supporti elastici invertitore HSW250 idraulico peso a secco **kg 247**.

Dotazioni standard

Chiglia IMS con fresatura a controllo numerico – albero, boma e tangone in carbonio – pala e ruote timone in carbonio – arredi interni in composito motore Yanmar 50 cv.

Dotazioni optional

Attrezzatura regata (€ 46.000)
 Comfort crociera (€ 23.000) – coperta in teak (€ 16.500) – colorazione speciale (€ 7.500) – antivegetativa (€ 3.500) – messa in acqua ed armamento (€ 5.500) – invaso (€ 5.000) – pratica omologazione e stazza (€ 5.000).

Indirizzi

Costruito da **Marine Composite Andora** (Sv), tel. 0182682014 www.marinecomposite.it

In sintesi

Barca polivalente, veloce in regata e in crociera, presenta indubbe qualità marine e costruttive. Due versioni di costruzione a seconda di un utilizzo nelle competizioni o solo in crociera: una in carbonio e una in vetro. E' armata con albero alare di carbonio. Due le versioni anche per gli interni, una a due e una a tre cabine. Un vero purosangue. Gli arredi interni di materiali compositi, colori chiari che amplificano la luminosità. Il motore è a centro barca per ottimizzare i pesi.

