

MATCH 30

CECCARELLI YACHT DESIGN



LUNGHEZZA FUORI TUTTO MT. 9,30 (ESENTE DA IMMATRICOLAZIONE)

CANTIERE - ICI (LAVORAZIONE COMPOSITI INDUSTRIALI) srl

DISTRIBUZIONE - MEDIA SHIP - VIALE DEI PRIMATI SPORTIVI, 94 - 00144 ROMA TEL. 06 5917057/8 - FAX 06 5915050

DIMENSIONI

LUNGHEZZA FT.	m	9,30
LUNGHEZZA SCAFO	m	9,12
LUNGHEZZA GALL.	m	8,65
LARGHEZZA MAX	m	3,06
IMMERSIONE	m	1,8/1,95
DISLOCAMENTO	Kg	2,350
ZAVORRA	Kg	950

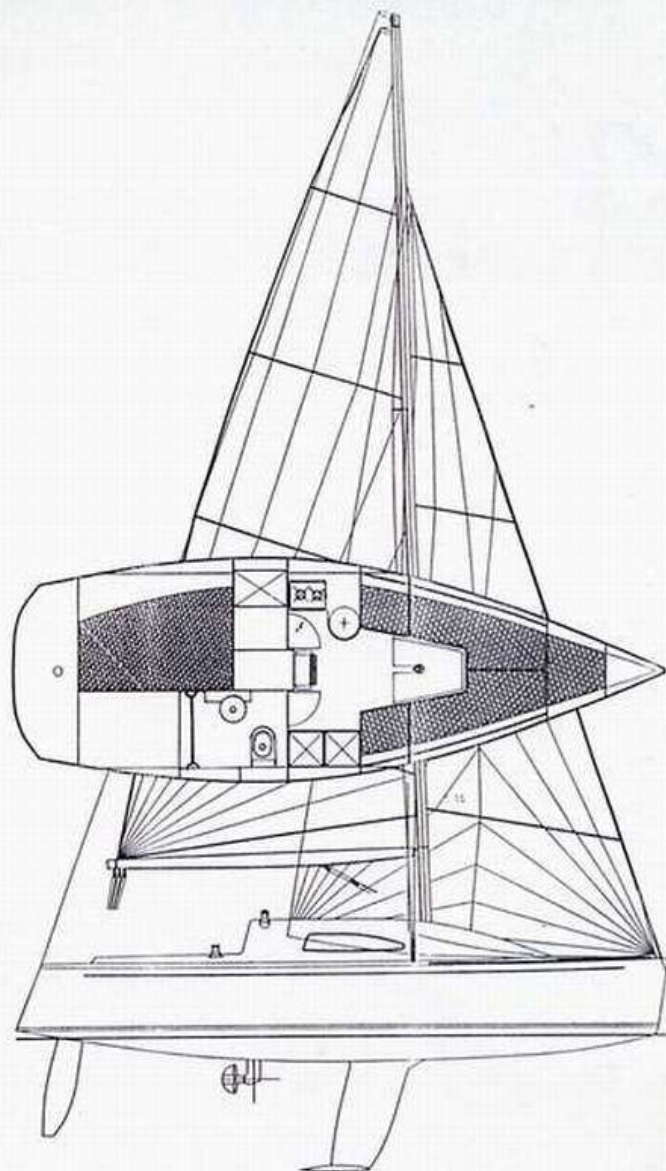
MOTORIZZAZIONE

DROPHIN	HP	12,5
LOMBARDINI	HP	17

SUPERFICIE VELICA

TOTALE	m ²	52,50
RANDA	m ²	25,90
GENOA	m ²	26,60
P	m	11,400
E	m	4,300
IM	m	10,800
J	m	3,220

RISERVA ACQUA	lt	150
RISERVA CARBURANTE	lt	50
STAZZA LORDA	TSL	2,99
PROGETTO	G. CECCARELLI	
COSTRUZIONE	L.C.I. (lavorazione compositi industriali)	



Il **MATCH 30'** è un 30 piedi progettato da Giovanni Ceccarelli, costruito in serie da Lavorazioni Composite Industriali e commercializzato da Media Ship. Uno scafo veloce e collaudato che l'anno passato ha vinto la difficile "Roma per 2" nella classe dei 30" Open e ha avuto diverse affermazioni in campo IMS e CHS. Si tratta di uno scafo IMS stazzabile nella categoria utilizzata in crociera, con WC in locale separato, cucina, carteggio e 4 comodi posti letto ed un'altezza in cabina di oltre 1.80!

Al tempo stesso il **MATCH 30** potrà essere realizzato anche in una versione conforme ai parametri della ILC 30 class, secondo le ultime modifiche di cealing 1996.

L'imbarcazione come parametri progettuali è in linea con l'attuale flotta IMS dei racer, viene costruita in serie, su stampo femmina, tale tecnologia permette di avere costi impensabili con un one off. Diverse sono state le modifiche apportate dalla sede progettuale nella versione ILC 30:

- allo scafo con un'aggiunta di uno spoiler che ha portato la lunghezza fuori tutto a 9350 mm;
- alle laminazioni conformi alla ABS;
- una nuova chiglia realizzata in piombo che conferisce all'imbarcazione un più alto momento raddrizzante, migliorando le prestazioni di bolina. Il progetto della chiglia è stato ottimizzato in base alle ultime modifiche al programma IMS 1996.
- attrezzatura di copertura è stata ulteriormente rifinita;
- l'albero nel rispetto dei parametri della classe è a due crocette senza jumper, la sezione è stata scelta ottimizzata per tale imbarcazione in base all'elevato momento raddrizzante.
- il piano velico è potenziato nel triangolo di prua nella randa, particolare attenzione è stata posta nella distribuzione velica. Lo spinnaker è molto importante, caratterizzato secondo le ultime tendenze dal tangone superiore rispetto alla J.

Non vuole questa essere una barca per vincere un Mondiale ma per parteciparvi con un risultato di tutto rispetto e ad un costo del 50% inferiore rispetto ad un prototipo. Tale imbarcazione se, come sembra, verrà messo in palio il trofeo per barche di serie, essendo già naviganti 5 esemplari, potrà partecipare a tale trofeo. Indipendentemente dal Mondiale tale barca potrà comunque essere usata con successo in tutti i principali avvenimenti IMS e CHS nazionali.



Marine Promotion Services

MATCH 30'

IMBARCAZIONE STANDARD CON I SEGUENTI ACCESSORI COMPRESI NEL PREZZO:

- 01) Trasporto varo e collaudo franco Fiumicino
- 02) Antivegetativa
- 03) Randa e genoa avvolgibile
- 04) Avvolgifiocco
- 05) Dotazioni di sicurezza complete per 8 persone
- 06) Dotazioni di ormeggio (1 ancora tipo "Danforth" 10 kg., 15 mt. di catena da 6 mm., 20 mt. di cima, 2 cime di poppa, 4 parabordi)
- 07) VHF con antenna in testa d'albero
- 08) Stazione "Nasa Marine" vento, eco, log, con ripetitori esterni
- 09) Certificato CUM

99.000.000 IVA ESCLUSA



Marine Promotion Services

già naviganti 5 esemplari, potrà partecipare a tale trofeo.

Indipendentemente dal Mondiale tale barca potrà comunque essere usata con successo in tutti in principali avvenimenti IMS e CHS nazionali.

CARATTERISTICHE PRINCIPALI

DIMENSIONI:	Lunghezza ft.	m.	9.30
	Lunghezza scafo	m.	9.12
	Lunghezza gall.	m.	8.65
	Larghezza max	m.	3.06
	Immersione	m.	1.80/1.95
	Dislocamento	Ton.	2.35
	Zavorra	Kg.	950
MOTORIZZAZIONE:	DROPHIN		12.5 HP
	LOMBARDINI		17 HP
SUPERFICIE VELICA		mq.	52.50
	Randa	mq.	25.90
	Genoa	mq.	26.60
	P	m.	11.400
	E	m.	4.300
	IM	m.	10.800
	j	m.	3.220
RISERVA ACQUA		LT.	150
RISERVA CARBURANTE		LT.	50
PROGETTO	Giovanni Ceccarelli		
COSTRUZIONE	L.C.I. srl (Lavorazione Compositi Industriali)		
AGENTE ESCLUSIVO	MEDIA SHIP - ROMA		

DESCRIZIONE DELL'IMBARCAZIONE

Il MATCH 30' è un'imbarcazione a vela armata a Sloop, con tuga centrale ed ampio pozzetto di poppa.

Il pozzetto auto vuotante si sviluppa con due comode panche anatomiche ed è servito da ben



Marine Promotion Services

tre gavoni sulle sedute, a garanzia di elevati volumi di stivaggio.

La tuga, tondeggiante e gradevole, è fornita di ampie e numerose finestrate che illuminano ed arieggiano in modo ottimale i locali interni.

La carena ha slanci molto ridotti per sfruttare la lunghezza massima ottenendo la più elevata lunghezza al galleggiamento. Le linee di carena sono piuttosto tondeggianti con un buon avviamento e ridotto spostamento del centro di carena anche a barca sbandata, che si traduce in un timone sempre dolce e modeste reazioni sotto raffica.

COSTRUZIONE E LAVORAZIONE

L'imbarcazione è costruita in vetroresina rinforzata secondo le specifiche ed il Regolamento del Registro Italiano Navale.

La superficie esterna dello scafo e delle sovrastrutture è trattata con applicazioni di Gelcoat bianco o grigio formulato con resine isoftaliche neopentiliche, a fornire uno strato di spessore superiore a 0.7 mm. resistente agli acidi ed agli alcali, così come all'acqua di mare, solventi e carburanti.

Lo scafo, la coperta e tutte le strutture ad essi associate sono realizzati con l'utilizzo di resina isoftalica (vinilestere per la versione regata) rinforzata con fibre di vetro "E" in varie grammature e tessiture. I tessuti di vetro sono del tipo stuoia, bidirezionale ed unidirezionale accoppiati ad uno strato di Mat; il primo strato di rinforzo vetroso a contatto con il Gelcoat è in Mat a bassa grammatura (non superiore ai 300 g/mq).

I componenti della vetroresina sono di prima qualità, trattati per impregnazione e stratificazione manuale, con rapporto di impregnazione accuratamente controllato e mantenuto costante nell'arco di tutta la lavorazione, in ambiente ad umidità e temperatura controllate.

La grammatura dei rinforzi e la qualità di resina impiegata sono tali da ottenere gli spessori richiesti dal Regolamento per le varie zone dello scafo.

Sulla superficie interna dello scafo, a fine laminazione strutturale e nelle zone soggette a contatto con l'acqua (sentina, ghiotta della doccia,...), viene aggiunto uno strato di Gelcoat paraffinato in modo da prevenire anche per l'interno l'insorgenza dei fenomeni di osmosi.

SCAFO E COPERTA

Lo scafo viene realizzato da stampo femmina, in sandwich di termanto con struttura di



Marine Promotion Services

irrigidimento costituita da correnti longitudinali supportati da paratie ed anelli trasversali rinforzati.

Le strutture longitudinali e trasversali sono costituite da rinforzi di tipo ad OMEGA, realizzati in opera su anima in P.V.C. da 75 kg/mc; la stratificazione viene realizzata con tessuti di tipo blassiale ed incappellaggio, per le strutture rinforzate, di fibra unidirezionale.

Incrementi locali di spessore ed opportuni rinforzi vengono previsti nelle zone di giunzione tra strutture trasversali e longitudinali.

La Versione Regata viene realizzata con lo scafo interamente in sandwich, con resina vinilestere su anima in airex.

COPERTA

Coperta e tuga sono ricavate da stampo femmina e vengono realizzate con laminazione a sandwich con interposizione di anima in termanto espanso di densità o spessore a Regolamento; la struttura di rinforzo e sostegno è costituita da paratie e bagli rinforzati. Raddoppi di spessore vengono realizzati in corrispondenza dei punti di appoggio delle paratie. Rinforzi opportuni, con l'utilizzo di anima in P.V.C., ad alta densità, sono realizzati nelle zone più sollecitate e dove vengono fissate le attrezzature di coperta ed i marinareschi. La coperta è munita di efficace antisdrucchiolo dove previsto.

ASSEMBLAGGIO

L'assemblaggio scafo-coperta è realizzato secondo le norme del Regolamento, con l'adozione di un giunto del tipo a sovrapposizione con accoppiamento particolarmente robusto a garanzia di una perfetta tenuta stagna e strutturale fra le parti.

L'effettivo incollaggio del giunto tra la flangia dello scafo ed il bordo della coperta (ambedue in laminato Pieno) viene assicurato dall'utilizzo di resina epossidica additivata con microsferi; fasce di tessuto bidirezionale e resina poliestere (vinilestere per la versione regata) completano internamente il collegamento.

PARATIE

Paratie strutturali: due trasversali più una longitudinale di sostegno del pozzetto, in compensato marino di mogano spessore 12 mm.

Le paratie sono efficacemente resinate al lo scafo ed alla coperta e formano quindi strutture di rinforzo ed irrigidimento, oltre a garantire la necessaria compartimentazione e galleggiabilità.



Marine Promotion Services

Le zone di giunzione con lo scafo e la coperta sono ottenute mediante flangia di vetroresina.

APERTURE ED ACCESSI

Tambuccio d'entrata in VTR scorrevole su guide in teflon, a scomparsa in uno scudo di vetroresina.

Portello d'ingresso in compensato marino di teak con serratura di chiusura.

Tre gavoni stagni in pozzetto con portelli in vetroresina in corrispondenza delle sedute panche.

Portello in vetroresina per il gavone ancora a prua.

Un osteriggio sul cielo tuga avanti all'albero.

Un oblò apribile in pozzetto, sul verticale panca in corrispondenza al letto di poppa, da 365X189 mm.

Due oblò apribili sui fianchetti tuga interni nella zona di ingresso, in corrispondenza alla cabina di poppa ed al bagno, da 322x173 mm.

Due oblò apribili sui fianchi tuga verso poppa, in corrispondenza alla zona cucina ed al carteggio, da 446x189 mm. .

Due oblò fissi rastremati sui fianchi tuga verso prua, in corrispondenza alla dinette, custom da 950x180 circa.

Gli osteriggi, gli oblò e le finestre fisse Custom sono MOONLIGHT, della serie off-shore per gli uni e PORTLIGHTS per gli altri rispettivamente.

TIMONE E TIMONERIA.

L'asse timone è di alluminio in barra piena di ANTICORODAL 100, conicizzato alle due estremità per il massimo della robustezza ed il minimo peso con tre lame scatolate per sostegno pala; tutto anodizzato a spessore.

La pala timone è realizzata da stampo femmina in vetroresina e sandwich di PVC ad alta densità. Le boccole superiori ed inferiori sono in ERTALON, a tolleranza definita.

La timoneria prevista è a barra.

BULBO DI ZAVORRA

Il bulbo è realizzato in una fusione unica in lega di piombo al 4.5% di antimonio ed è applicato esternamente allo scafo, tramite prigionieri in acciaio inox A.I.S.I. 316 facenti parte integrante di una struttura in acciaio annegata nella fusione stessa.

I prigionieri, con filettatura metrica a passo fine, sono assicurati con dado e controdado. La superficie del bulbo viene trattata con prodotti epossidici. La pinna presenta sezioni alari N.A.S.A., con siluro di estremità a sezione asimmetrica. Particolare studio e cura sono posti



Marine Promotion Services

per la realizzazione dei rinforzi a scafo nella zona di fissaggio del bulbo e della base-albero: un grigliato tridimensionale formato da madieri e paramezzali in vetroresina, associato con dei profilati in acciaio a "C" fortemente zincati a caldo, assicura l'assoluta rigidità del fondo dell'imbarcazione in questa zona particolarmente sollecitata.

APPARATO MOTORE

Sistema di propulsione a LINEA D'ASSE con elica a due pale fisse, con basamento motore in vetroresina saldamente resinato allo scafo.

Motore diesel DROPHIN bicilindrico 12.5 HP a 3000 giri.

Sistema di raffreddamento diretto. Quadro di controllo MOTORE di serie, telecomandi monoleva tipo Morse con invertitore ed acceleratore nel pozzetto. Avviamento elettrico ed alternatore di ricarica da 45 Ah. Il motore scarica attraverso una marmitta in acciaio inox con uscita sotto lo specchio di poppa, sopra il galleggiamento.

Serbatoio carburante in acciaio inox da 12/10 della capacità di LT. 50 circa.

Tubazioni di alimentazione in rame e gomma secondo norme R.I.N.A.

Tubazioni imbarco sfiato omologato R.I.N.A., tappo imbarco carburante in coperta.

A richiesta può essere montato un motore LOMBARDINI 17 HP con trasmissione S-DRIVE.

ALBERO E SARTIAME

Armo sloop attrezzato a 9/10 Tibermast in alluminio verniciato bianco, passante in coperta con scassa solidamente supportata dalla chiglia.

Due ordini di crocette rivolte verso poppa più, pennaccino; sartiame in cavo spiroidale, arridatoi in acciaio inox.

Per la versione regata le crocette sono nel piano trasversale dell'albero, il sartiame e gli stralli sono in tondino discontinuo con teste crocette, arridatoi ed accessori della RIGGARNA o similare, le sartie volanti sono in cavo di acciaio inox 1 x 19 giri del tipo DYFORH.

Drizza della randa in prestirato (spectra per la versione regata), n.2 drizze intercambiabili (genoa e spinnaker), n.1 drizza genoa da usare anche come amantiglio del tangone, n.2 mani di terzaroli e tesabase per la randa nel boma.

Boma con borose interne e strozzatori.

Vang a paranco per la regolazione del boma.

Le tubazioni interne in PVC per il passaggio dei cavi elettrici per la strumentazione e la fanaleria sia di testa che a metà albero; un fanale di fonda, un fanale di navigazione a motore ed un faretto per l'illuminazione del ponte.



Marine Promotion Services

FERRAMENTA DI COPERTA

Collare albero, lande di strallo, musone di prua, lande per sartie, tiranti interni delle sartie con ragno da annegare nella vetroresina, tutto in acciaio inox A.I.S.I. 316. Completano l'attrezzatura di coperta 4 bitte di ormeggio in alluminio a prua e poppa, 2 pulpiti di poppa in acciaio inox - con luce di navigazione bianca, pulpito di prua con luce di navigazione rosso/verde, 4 candelieri per lato con doppia draglia in acciaio inossidabile.

ATTREZZATURA DI COPERTA

Due winches per drizze e scotte spy a due velocità o similari, due winches per scotte genoa a due velocità o similari, due manovelle con bloccaggio; per la versione regata tutti i winches saranno self-tailing modello Racing HAAKEN.

Due rotaie per le scotte del genoa, due carrelli per il genoa con regolazione e fine corsa. Trasto della randa con carrello su cuscinetti a sfera, rinvio 1:4 per la regolazione del carrello della randa.

Paranco randa con strozzatore.

N. 6 rinvii intorno alla mastra dell' albero, n.6 stoppers EASY-MATIC o similari sulla tuga. Manovre correnti per la versione Regata: scotta della randa in spectra da 10 mm.; n.2 scotte genoa in spectra da 10 mm.; n.2 scotte per la regolazione dei carrelli-del genoa in spectra da 6 mm.; n.2 scotte per la regolazione del carrello della randa in spectra da 6 mm. n.2 scotte per le volanti in spectra da 10 mm.; n.1 scotta per il cunningham in spectra da 8 mm.; n.1 scotta per la regolazione della base randa in spectra da 8 mm.; n.1 scotta per barberhaul in spectra da 8 mm.; n.2 scotte per lo spinnaker in spectra da 10 mm.; n.1 scotta per il caricabasso del tangone in spectra da 8 mm.

Sempre nella versione regata sono previsti supporti per il tangone dello spinnaker in acciaio inox fissati in coperta, golfari per le scotte dello spinnaker, per i bracci dello spinnaker, per il caricabasso del tangone. Griglia di ventilazione per il motore sulla poppa, pompa di sentina a mano nel pozzetto.

INTERNI

Gli interni sono realizzati in compensato marino di mogano con le cornici in massello e lamellare di mogano, paioli in compensato marino di mogano filettato Acero da 15 mm. di spessore.

Piani delle cuccette e fondi degli armadi in compensato marino okoume', foderatura dei cielini di coperta in compensato marino da 4 mm. rivestito di schiuma poliuretanicca e tessuto vinilico chiaro, a pannelli longitudinali intercalati da listelli di mogano massello.

Due porte di imitazione del le cabine realizzate in compensato marino, telai fissati alle paratie, serrature e cerniere delle porte e della portelleria varia in ottone ed acciaio inox.



Marine Promotion Services

Verniciatura con resine poliuretaniche a finitura semilucida.

Tuga centrale ampiamente dimensionata e finestrata.

Motore posizionato immediatamente a poppavia dell'entrata.

Ai lati dell'entrata, a sinistra la porta di comunicazione con la cabina matrimoniale di poppa e l'ampia zona cucina sviluppata ad L, con la ghiacciaia e tutte le dotazioni e gli stipi necessari; il lavandino in VTR, cucina a due fuochi basculante, la bombola del gas è contenuta in un alloggiamento auto vuotante in uno dei gavoni di poppa del pozzetto. A destra la comoda zona carteggio e la porta di comunicazione con il vano W. C. il carteggio è dotato di piano sollevabile con accesso al ripiano interno per le carte nautiche. A murata vi è l'alloggiamento per il quadro elettrico. Dinette e cabina di prua "OPEN SPACE" con tavolo abbattibile e due comodi letti.

Gavone ancora a prua, auto vuotante.

Il vano W.C. di poppa è ampio, a tutta altezza, completamente controstampato in VTA con finiture in lamellare di mogano.

La cabina matrimoniale di sinistra è dotata di un ampio armadio appendiabiti, seduta e il grande letto matrimoniale. Alcune zone degli interni sono realizzate in controstampo.

I rivestimenti dei materassi e dei cuscini sono di tessuto blu

ACCESSO AI VARI COMPARTIMENTI

Particolare cura è stata posta nel creare l'accesso per la pulizia e la pitturazione di tutte le parti dello yacht. Il piano di calpestio è costituito da paglioli amovibili, per consentire il maggior accesso possibile a tutte le parti della sentina. E' previsto, inoltre, l'accesso al motore, al settore timone e ad ogni altra parte che richieda manutenzione di ogni genere. Si ripone particolare cura nel montare tubi ed altro materiale che possa rendere difficoltoso l'accesso. Sono previste sezioni smontabili là dove ciò si renderà necessario.

IMPIANTO ELETTRICO

Impianto a 12 Volt a corrente continua alimentato dall'alternatore del motore principale da 40 Ah e da 1 batteria da 80 Ah, installata in un alloggiamento stagno di GPR posizionato sotto le cuccette nella cabina principale. Quadro elettrico con 12 interruttori posizionato al tavolo da carteggio; stacca batterie con diodo regolatore di carica. Tutti i cavi elettrici sono passanti attraverso tubazioni in PVC, che si diramano attraverso delle scatole di derivazione fino alla centrale del quadro elettrico. Sono fornite le luci di via, coronamento, fanale di testa d'albero, navigazione motore, faro di coperta. N.6 plafoniere sono installate nei punti dove più necessitano. Il tavolo di carteggio avrà un proprio punto luce.

IMPIANTO IDRAULICO



Marine Promotion Services

I serbatoi di acqua dolce, sistemati sotto le cuccette del quadrato, sono realizzati in PVC alimentare e contengono complessivamente lt.150 Le tubazioni sono in gomma speciale per alimenti antiodore e le giunzioni sono eseguite con fascette di acciaio inox. Rubinetti di acqua dolce ai due lavelli con acqua fredda mediante autoclave. Doccia nel bagno con pompa per esaurimento acque di scarico. Le prese e gli scarichi a mare sono costituiti da una flangia in bronzo, filettata all'interno e fissata allo scafo con bulloni passanti. Le valvole sono a chiusura rapida a sfera in acciaio inox e bronzo, posizionate in modo da poter essere facilmente ispezionabili e manovrabili. Una pompa di sentina elettrica è sistemata all'interno dell'imbarcazione, una pompa di sentina a mano è piazzata in pozzetto; ambedue con aspirazione nella sentina centrale e scarico a poppa. Un WC PAR marino a funzionamento manuale è sistemato nel locale igienico con proprie prese a mare.

CONSEGNA

L'imbarcazione si intende consegnata Franco Cantiere con i documenti RINA in regola con la nuova normativa "NATANTI".