

SOLARIS 55 CC — Pozzetto centrale, carena di Douglas Peterson, costruzione di Se.Ri.Gi., uno dei cantieri più accurati d'Europa, rendono questa barca davvero invidiabile e di buone doti marine. Ben motorizzata, con grande autonomia, è adatta a qualsiasi crociera.

Senza compromessi





SOLARIS 55 CC

di ANTONIO VETTESE

Da tempo il cantiere Se.Ri.Gi ha dimostrato di saper realizzare il prodotto migliore e più adatto ad una certa tipologia. Questa volta con il Solaris 55 CC approda ad un pozzetto centrale di classe, con tutta la sua particolare dedizione alla crociera e al comfort. Tecnologie di costruzione e progettista sono i consueti della Se.Ri.Gi, così come il concreto prestigio degli interni. Quello che presentiamo è il primo esemplare di 55 CC, sigla che sta per Central Cockpit, una barca che testimonia il ritorno di interesse per il pozzetto centrale che per alcuni anni era passato un po' al dimenticatoio restando solo su quelle barche più tradizionali e legato ad una immagine a dire il vero non proprio attuale, tipica di imbarcazioni dalle prestazioni poco interessanti, spesso da motorsailer. Ma la storia propone i suoi ricorsi e il pozzetto centrale si impone nuovamente tanto da segnare il nascere di una autentica moda. E questa volta su carene moderne, spesso le stesse che vengono proposte anche in versione cruiser-racer. I vantaggi del pozzetto centrale per una barca da crociera non sono pochi e si riflettono sia nel comfort di navigazione sia nella compartimentazione interna, che "gira" con più naturalezza, soprattutto per quanto riguarda sala macchine e cabina di poppa.

Il disegno

Le linee d'acqua sono di Douglas Peterson e derivano da quelle del già noto 53 piedi prodotto da Se.Ri.Gi., barca che si è dimostrata molto equilibrata in tutte le condizioni; nei suoi confronti ha un dislocamento leggermente maggiore e le uscite di poppa un po' diverse. La distribuzione dei volumi tra prua e poppa è equilibrata ed il baglio massimo vicino al centro. La costruzione è in sandwich di vetroresina rinforzata poliestere e laminata a mano

Il piano di coperta ha uno schema che rende l'uso agevole anche con equipaggio ridotto. Nella foto al centro i tre winch per le scotte genoa e trinchetta e per le sartie volanti (di sicurezza e non strutturali). Nei particolari sotto si può apprezzare il livello delle finiture, si tratta del montaggio delle gruette di poppa e di un prisma per illuminare sottocoperta. Sotto



al centro, il musone di prua e l'avvolgitore idraulico del genoa.



con impiego di tessuti unidirezionali e resine di tipo isoftalico. La struttura del fondo è rinforzata da madieri e da longitudinali in compensato di mogano mentre i longitudinali sui fianchi utilizzano come elemento inerte materiale espanso. Il bulbo dal disegno trapezoidale è in piombo ed è collegato allo scafo con perni da 35 mm. Il timone è parzialmente sospeso e compensato, realizza-

to in vetroresina con inserimento di Termanto.

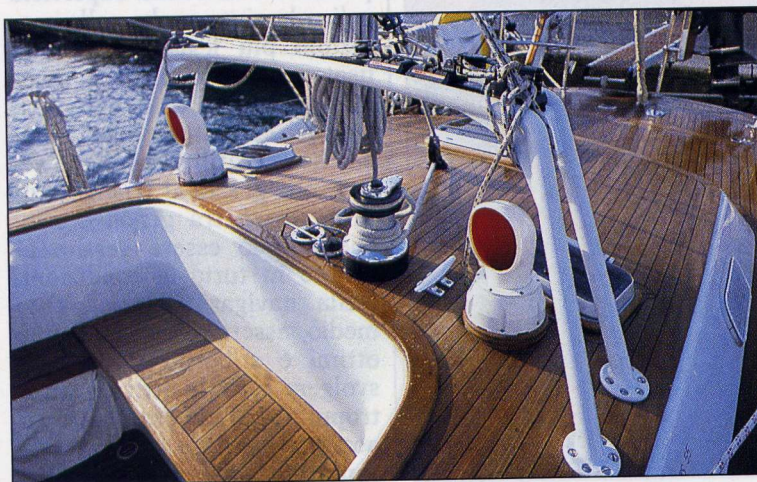
Interni

Come detto, il pozzetto centrale consente una distribuzione degli spazi più adatta alla crociera di un tradizionale pozzetto poppiero. Se ne giova soprattutto la cabina di poppa che ha un soffitto più alto e regolare, con una piacevole sen-





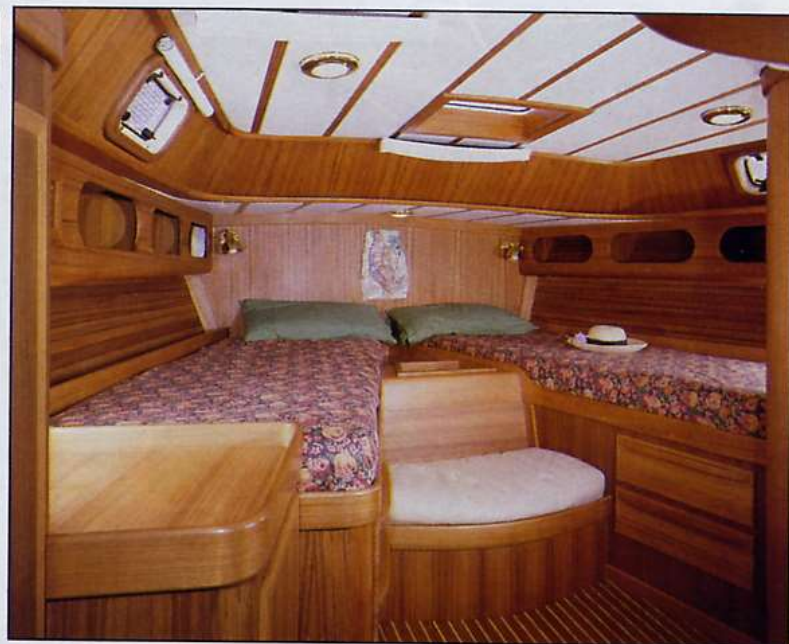
Il pozzetto è molto protetto grazie alla capottina e al disegno della tuga. Un po' vistosa la timoneria, che ha tuttavia il pregio di raccogliere la strumentazione di cui esistono anche ripetitori sopra il tambuccio. Sotto al centro: il roll bar che sostiene il trasto della randa la cui regolazione avviene con un winch. A destra: la zona di poppa con le gruette e i comodi gavoni.



SOLARIS 55 CC

sazione di spazio che i soliti letti ricavati sotto il pavimento del pozzetto poppiero non riescono mai ad avere. Nella migliore tradizione, i letti della cabina armatoriale sono due e a murata, di dimensioni ragguardevoli, non fanno ripiungere quelli di casa. Molto spazioso anche il bagno, che ha una cabina doccia separata. La cucina è realizzata nel corridoio di passaggio tra il quadrato e la armatoriale, è ben dotata, con forno basculante a tre fuochi Alpes Inox, due lavelli e una splendida ghiacciaia, anche questa in acciaio, della capacità di 300 litri. Per quanto riguarda lo stivaggio delle provviste di bordo, a questa si può aggiungere la dispensa fredda, realizzata sotto uno dei divani del quadrato.

Il quadrato è ben rifinito e realizzato ed oltre al tavolo pieghevole, servito da due poltrone, vi è un ulteriore divano a



In alto: la grande cabina armatoriale di poppa con i due letti a murata. Sotto: la cucina realizzata nel passaggio verso poppa. Come sempre, il cantiere friulano ha dedicato grande attenzione a questa zona della barca.

murata e il carteggio con il tavolo posto in senso longitudinale, una soluzione gradevole. Completano gli interni una cabina singola dotata di servizi autonomi, una doppia a letti sovrapposti e la matrimoniale di prua, oltre ad un bagno.

Rimarchevole la sala macchine, con moltissimo spazio per gli impianti come generatore,

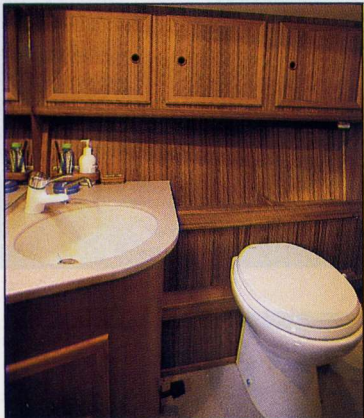
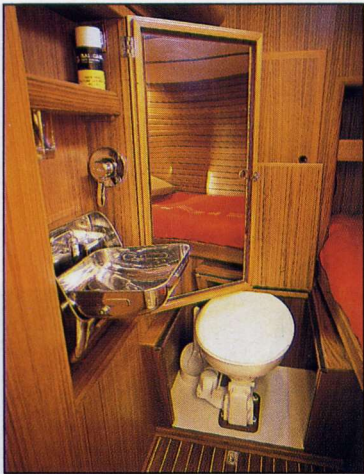
dissalatore eccetera. Siamo molto lontani dal motore piazzato a centro barca e rinchiuso in qualche modo sotto un sedile, aerato con ventilazione forzata senza che ci sia lo spazio per un alternatore in più. L'insonorizzazione è ottenuta con pannelli di gommapiuma e lastre in piombo e il motore può essere estratto per la manutenzione straordinaria aprendo il fondo del pozzetto.

Qualità nautiche

La barca in prova aveva tre vele avvolgibili, con randa e genoa a comando idraulico e trinchetta manuale. Una scelta in nome della massima maneggevolezza anche adatta per l'uso da parte di un equipaggio ridotto. Anche la disposizione dei comandi e dei winch mira a questo risultato.

Dimensioni e dislocamento rendono il 55 CC una barca importante e la buona superficie velica la aiuta anche nelle condizioni più leggere. Chi l'ha usata a lungo ci ha raccontato della rotondità della carena, a suo agio con tutte le condizioni, e della versatilità del piano velico, che grazie al triangolo di prua diviso tra genoa e trinchetta, può essere gestito al meglio in tutte le condizioni. Nella navigazione con vento medio, assetto e comfort sono ottimi e a bordo si possono svolgere tutte le attività senza troppi sacrifici. Tra l'altro, il pozzetto centrale e la comoda capottina sono una combina-





A sinistra in alto: la cabina equipaggio con i sanitari a scomparsa e, sotto, uno dei bagni. Qui a fianco in alto: il divano a murata che completa la dinette (sotto) le cui sedute sono rivestite in sky antimuffa. Qui a lato: il tavolo da carteggio orientato in senso longitudinale secondo una scelta pratica ma non vistosa, come siamo stati abituati da cantieri che assegnano a questa parte della barca uno spazio superiore alle reali esigenze.



SOLARIS 55 CC

zione molto protettiva per gli ospiti. La regolazione delle vele è agevole ma non abbiamo approvato il trasto rialzato da una sorta di roll-bar che stona un po' con la linea molto sobria del 55 CC. Qualcosa meglio delle prestazioni in tabella, soprattutto per quanto riguarda la bolina, è possibile ottenere con vele non avvolgibili, magari con una randa full batten.

Nella marcia a motore gioca la particolare elica a passo variabile con la quale si può adeguare la spinta alle condizioni del mare. In questo modo si possono raggiungere velocità eccellenti a bassi regimi di rotazione, ma va fatta attenzione perché si può correre il rischio di esser portati a tenere il passo troppo lungo con il sopraggiungere di fumosità e un certo sovraccarico. Questo tipo di elica è un optional voluto dall'armatore della barca in prova e normalmente viene utilizzata una Max Prop a tre pale. Non resta che apprezzare lo sforzo fatto ancora una volta dal cantiere Se.Ri.Gi. di Aquileia nella realizzazione di una barca di qualità che come sempre sa riunire doti di eleganza e anche lusso a doti marine che la rendono realmente adatta a navigare.



TUTTA LA PROVA IN CIFRE



Prestazioni a vela

Le condizioni: stato del mare poco mosso velocità reale del vento 12/15 nodi vele impiegate randa e genoa entrambi avvolgibili e MPS al traverso.

Andatura	angolo vento reale	velocità nodi	assetto	note
bolina	45	6,5	regolarmente sbandato	anche con pilota automatico
bolina larga	60	7,5	quasi piatto	timone leggero
lasco	90	8,7	quasi piatto	con MPS
gran lasco	135	8,6	piatto	con MPS
poppa	170	8,1	piatto	con MPS

Velocità massima raggiunta 8,7 con MPS; migliore angolo di bolina 46°

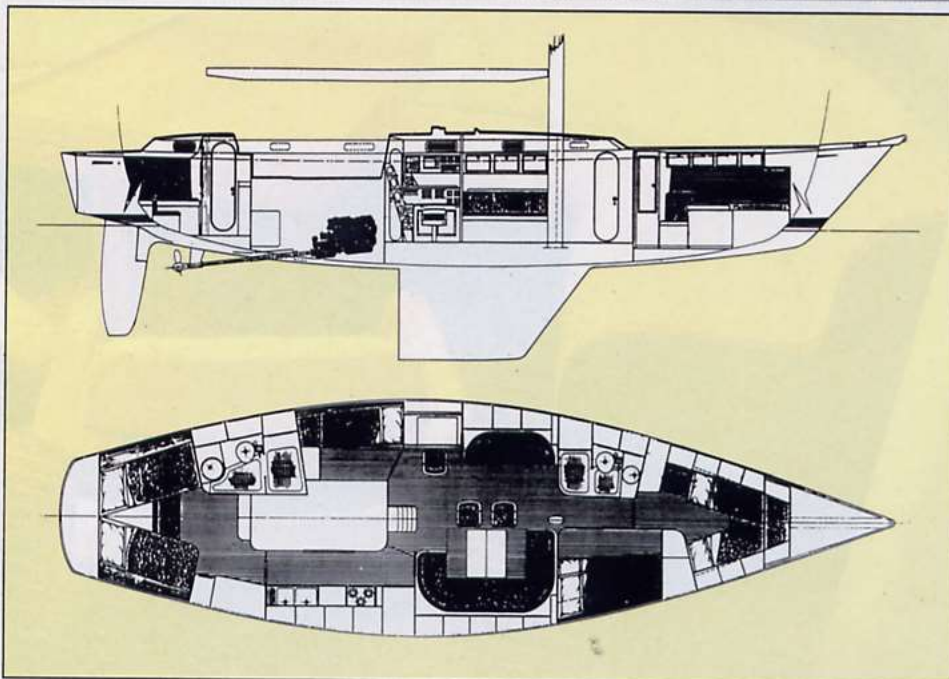
Indici di paragone

Slanci della carena
LOA/LWL = 1,16
Finezza della carena
BWL/LWL = 0,29
Rapporto di zavorra
(Z/Δ)100 = 40%
Superficie velica per tonnellate
Sa/Δ = mq/ton 8,78
Numero di Bruce
 $\sqrt{SA^2/\Delta} = 0,505$
Dislocamento relativo
 $\Delta/(LWL)^3 = \text{Kg/m}^3$ 6,85
Velocità limite teorica
2,54 \sqrt{LWL} = nodi 9,57
Allungamento randa
P/E = 3,54
Allungamento triangolo di prua
I/J = 3,18

Interni

Gli interni del 55 CC hanno uno standard qualitativo di altissimo livello. La compartimentazione proposta è ampiamente rimaneggiabile secondo i desideri degli armatori, pur senza uscire dagli schemi strutturali. Interessante l'alloggio del marinaio.

Numero versioni, a richiesta semicustom sulla barca in prova c'erano: cabine 4, posti letto 7, bagni 2, altezza in dinette cm 1,92 dimensioni tavolo cm 1,60x1,00 tavolo da carteggio cm 1,15x0,8, altezza armatoriale poppa cm 1,84 dimensioni ogni letto cm 2,00x1,00 altezza bagno cm 1,84 altezza cabina due letti cm 1,88 dimensioni cuccetta cm 0,85x1,95x2,00 con cucina con macchina dei fuochi Alpes Inox a tre fuochi e forno capacità ghiacciaia lt 300 (Frigomar o Veco) due cassetti in inox in zona dispensa eventualmente refrigerata. Marca Wc Orvea mod. Oceano. Il legno impiegato nelle parti a vista è teak con verniciatura in materiale poliuretano trasparente satinato a mano. Le parti non in vista sono in mogano, i rivestimenti in sky antimuffa color avorio.



Lo scafo

lunghezza ft	m 17,20
lung. scafo	m 16,55
lung. al gall.	m 14,20
larghezza	m 4,70
larg. al gall.	m 4,14
immersione	m 2,65
dislocamento	kg 19.700
zavorra	kg 8.000
materiale scafo e coperta	vetroresina, sandwich con balsa
resine	Sp System e Savid isoftaliche
vetro	anche unidirezionale
asse timone	Owens Corning in barra forata Ø 80 mm con cuscinetti a rulli e boccole in bronzo nello skeg
rinforzo fondo	compensato di mogano secondo RINa



Serigi è stato uno dei primi cantieri ad impiegare la costruzione con uso di sandwich per prodotti di serie e il 55 CC non fa eccezione a quella che ormai è una tradizione consolidata. Stratificazione manuale.

Piano velico

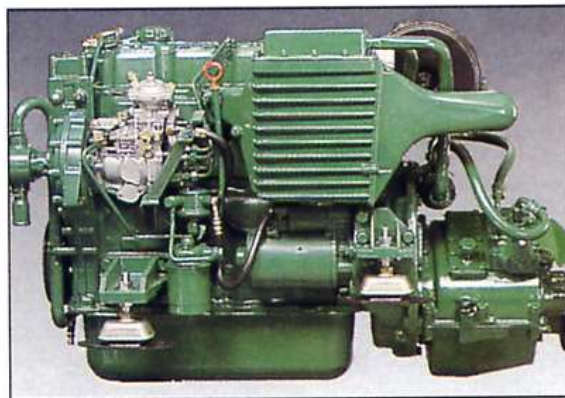
attrezzatura	sloop cutter
randa + genoa	mq 173
randa	mq 66
genoa max	mq 107
fiocco 100%	mq 70
trinchetta	mq 33
spinnaker	mq 236
MPS	mq 182
P (altezza randa)	m 20,05
E (base randa)	m 5,66
I (altezza fiocco)	m 21,05
J (base fiocco)	m 6,60
marca winch	Harken
marca albero	Barbarossa di serie Velscaf, in prova Bamar
marca vele	North
attr. coperta	Harken
avvolgitori	Barbarossa tutte le vele con sistema Bamar

Il piano velico ha il triangolo di prua con base larga che consente il montaggio di uno strallo per la trinchetta, utile con vento forte per tenere il genoa avvolto. Sulla barca in prova era montato un albero con randa avvolgibile Bamar. Nella foto il particolare delle drizze semifisse cui viene staccato il tessile dopo aver issato le vele.



Motore e impianti

marca	Volvo Penta
modello	TAMD 31 A
cilindri	4
alesaggio	92
corsa	90
cil. totale	2.400 cc
potenza max	130 cv (96kW)
giri max	3800
peso	kg 385
trasmissione	linea d'asse a passo variabile
elica	Korsor di serie Max Prop 3 pale
consumo specifico	175 gr/cv/h
serb. gasolio	lt 500
rapporto	cv per tonn
peso/potenza	6,59
batterie	400 Ah con impianto 24 V
caricabatterie	optional prevista
generatore	l'installazione in sala macchine come sopra
dissalatore	



Andatura	vel. nodi	giri	rumore		autonomia	
			decibel din.	pozz.	teorica miglia	ore
crociera economica	6,5	2.200	64	60	286	44
crociera	7,7	2.900	72	69	254	33
massima rilevata	8,2	3.300	73	70	254	31

SOLARIS 55 CC

Costruttore

Se.Ri.Gi. via Curiel 49, 33051 Aquileia (UD)
telefono 0431/91304-919301, fax 919484

Agente esclusivo

CNT Centronautico Toscano, Scali Cialdini
27, 57123 Livorno, telefono 0586/892044-
895140 fax 892044

Progetto

Douglas Peterson, San Diego California

Prezzo

A richiesta, secondo dotazioni

Dotazioni

Tra le dotazioni che vengono fornite: ancora Cqr da 31 kg, mt 10 di catena da 10 mm, mt 60 cima per ancora da 22 mm, 4 cime di ormeggio da mt 20, 8 parabordi di dimensione adeguata, mezzo marinaio, 2 bombole gas da 3 kg, 7 estintori portatili fissati con proprio supporto, materassini di espanso da 12 cm per tutte le cuccette foderati in stoffa, cinture sicurezza per navigatore e cuoco, scaletta bagno in inox con otto

gradini in teak con attacchi sulla falchetta, passerella in alluminio da mt 1,80, con bilancino di cavo in acciaio, 2 salvagenti a ferro di cavallo con boetta luminosa e cima, foderatura in pelle della ruota del timone (Solimar) e del tangone e buttafuori. Manovre correnti: drizza randa, 2 drizze genoa e 2 spi, drizza trinchetta, amantiglio tangone e boma, scotte genoa e randa, 2 scotte e 2 bracci spi, bo-

Ci è piaciuto

La qualità dei legni e la loro lavorazione. La sala macchine in grado di ospitare generatore e dissalatore, bene l'insonorizzazione. La cabina armatoriale a letti separati e con bagno e cabina doccia.

Da migliorare

Preferibile un montaggio dell'avvolgitoro di prua a scomparsa sottocoperta

Il trasto della randa montata su roll-bar è superfluo e non molto gradevole.

