

Volumi prodigiosi

Progettata da Christian Grande, questa barca ha linee esterne nette e decise. Lo scafo presenta un colore nuovo, diverso dal blu navy. L'autonomia a velocità di crociera è di 300 miglia nautiche, per 12 ore di navigazione di Massimo Longoni





Sopra, la zona relax, con divano bianco e tavolino. A destra, la cucina (che ha le stesse dimensioni del 52').

La cornice di Cannes è stata perfetta per il lancio mondiale del nuovo Sessa C46. Proprio nei giorni del Festival del Cinema si sono ritrovati sulla Croisette dealer da tutto il mondo e i giornalisti della stampa specializzata. Anche il C46 nasce dalla matita di Christian Grande, giovane e brillante designer in grado di coniugare le esigenze di un moderno cantiere con l'innovazione stilistica. Questa barca si inserisce tra il 52', l'ammiraglia di Sessa Marine, e il 42'. Il tema dominante è stato la ricerca di uno stile che potesse ricalcare ed emulare in particolare il 52' e, quindi, consolidare anche l'immagine aziendale.

Le forme esterne, dalle linee nette e decise, lo ricordano, così come i materiali. Lo scafo presenta un colore nuovo: un blu che si discosta dal tradizionale blu navy.

Salendo a bordo, nel pozzetto di poppa si trova un grande prendisole, che copre l'hangar dove è ricoverato un tender da 2,50 metri e poi, verso prua, un'am-

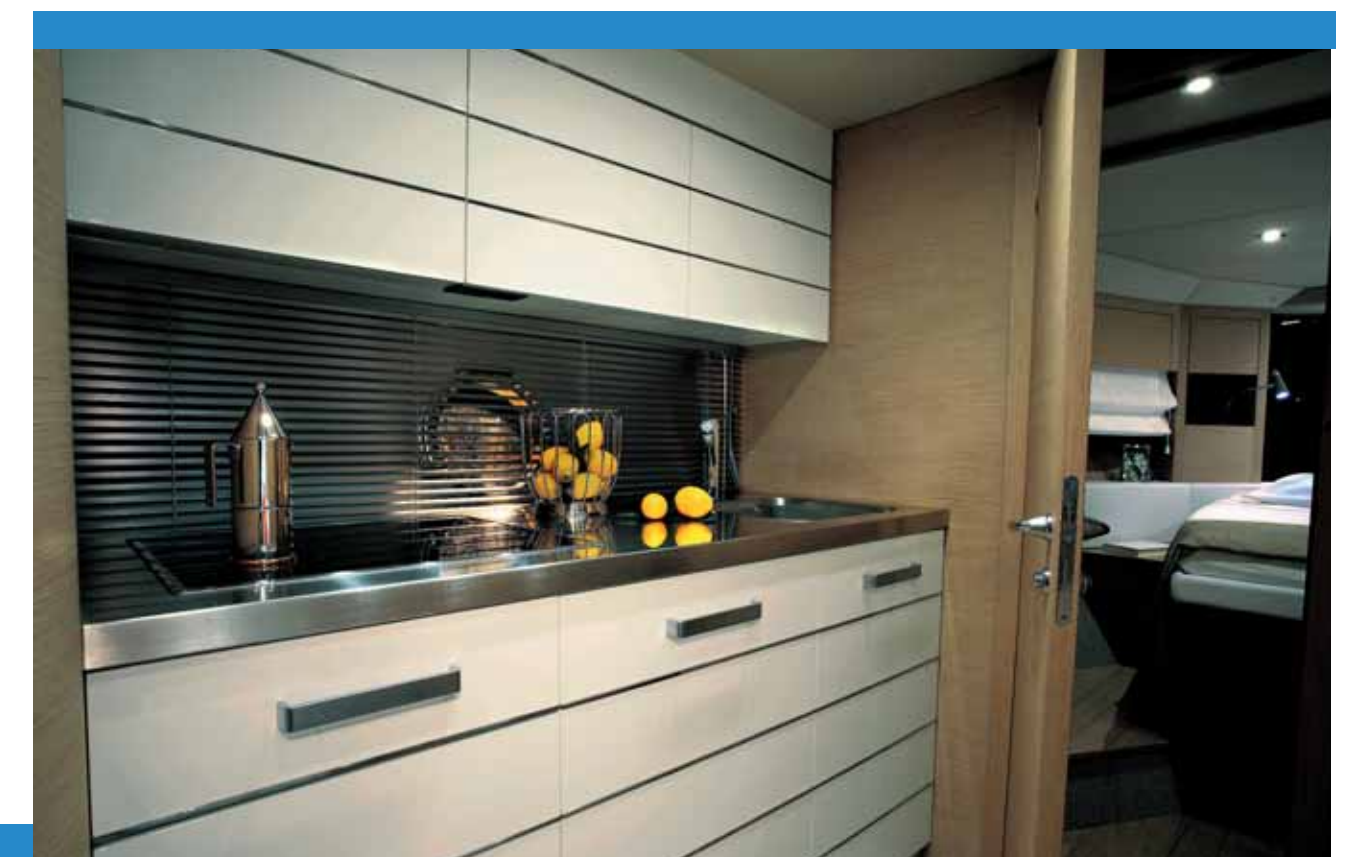
pia dinette, dotata di aria condizionata, a sinistra, con dirimpetto la cucina.

Il posto guida e la consolle clonano le impostazioni ergonomiche del 52'; nel lato di sinistra è stata posizionata una chaise longue che nasconde anche una televisione con apertura elettrica.

Il vero "miracolo" progettuale è la grande cabina armatoriale

A prua si trova il prendisole con impianto audio dedicato, separato da quello del pozzetto. Si è cercato di rendere più agevole la zona di prua rivedendo il sistema di ormeggio, con bitte più al centro accoppiate con dei passacavi realizzati custom per Sessa, che riprendono il design delle stesse bitte. Il verricello è in vista, a pravia del gavone dell'ancora, e semplifica la manovra permettendo di tonneggiare e recuperare la trappa del corpo morto agevolmente. Il musone e l'ancora sono, a richiesta del cliente, in acciaio inox.

Scendendo sottocoperta, a destra si trovano una dinette in pelle bianca e, di fronte, una cucina con le stesse





I bagni, secondo il parere del progettista, Christian Grande, nelle cromie e nelle geometrie richiamano tantissimo quelle del 52'. Sotto, la cabina vip con i letti aperti. Nella pagina di destra, dall'alto, la vip nella versione matrimoniale e, sotto, l'armatoriale.



dimensioni del 52'. Ma il vero "miracolo" progettuale è stato fatto a poppa, dove si trova una cabina armatoriale dai volumi inusitati per una barca di queste dimensioni, proprio grazie all'impiego dell'Ips che, come applicazione, consente di arretrare molto gli spazi abitativi di sottocoperta. Questa cabina è a tutto baglio, ha un bagno indipendente piuttosto ampio e una zona di disimpegno molto agevole.

Qui sono stati usati materiali alternativi: la testata è rivestita in velluto, appoggiata su una superficie laccata, color cacao, quasi nero.

Verso prua una cabina vip ha una configurazione doppia, può avere il letto matrimoniale, o letti singoli apribili, con un bagno che ha accesso sia dalla camera che dalla zona diurna.

«Anche i bagni – ricorda Grande – nelle cromie e nelle geometrie richiamano tantissimo quelle del 52'. Nel complesso, però, tutte le superfici presentano una forma di evoluzione, con degli spigoli che si incrociano e tendono a evidenziare delle fisionomie più organiche rispetto al 52'».

La realizzazione del Sessa C46 è stata fatta utilizzando per la progettazione la tecnica interamente in 3D del Cad, che fino a ora il cantiere aveva applicato soltanto per imbarcazioni di dimensioni più piccole. Accanto a questo sistema, è stata introdotta una sperimentazione chiamata "sviluppo con processo di prototipazione avanzata". «Invece di fresare dei modelli al vero – ci spiega il responsabile dell'ufficio tecnico Tommaso Vincenzi – noi fresiamo dei pre-stampi con dei materiali di più semplice fresatura, che consentono anche la riduzione dei tempi. Questi pre-stampi ci permettono velocemente di ottenere il pezzo al vero in vetroresina, di realizzare uno scafo prototipo in vetroresina e simulare quelli che sono poi gli effettivi carichi dell'imbarcazione. In questo modo abbiamo potuto verificare la morbidezza di assetto della carena, ma anche di testare subito sul piede Ips la stessa carena, studiata e sviluppata appositamente per questa motorizzazione, che è quindi anche l'unica che noi proponiamo». Questo processo di prototipazione avanzata consente anche di provare, con la vetroresina, tutte le interconnessioni dimensionali che ci sono tra i vari pezzi. «Brevemente – continua Vincenzi – i vantaggi di questo sistema sono: economici, in quanto utilizziamo materiali di lavorazione alleggeriti che ci consentono di estendere la fresatura a tutta la componentistica; di tempo, perché il prototipo si fa in tempi brevi e si riesce





a verificare tutta la parte dimensionale; e qualitativi, perché questo tipo di prototipazione permette un planning anche dell'avanzamento del prototipo e questo riduce sicuramente i margini di errore sullo stampo definitivo. A questo si aggiunge la comodità del sistema di guida elettrico. Nel retro-timoneria esce soltanto un cavo Can-bus che porta l'input ai piedi: non c'è olio, nessun tipo di manutenzione da parte del cliente, assoluta morbidezza nella sterzata, velocità nella manovra. Lo sterzo elettrico ha consentito a Volvo Penta di sviluppare il sistema di manovra tramite joystick, che semplifica e probabilmente, rivoluzionerà il sistema di ormeggio».

A sinistra, il C46 in navigazione, fotografato dall'alto. A centro pagine, uno scorcio della postazione di governo esterna.

Da notare l'impianto delle acque nere. Come nelle imbarcazioni di dimensioni più grandi l'alimentazione dei wc è collegata all'acqua dolce e non all'acqua di mare. Questo consente di non avere l'acqua di mare nell'impianto, eliminando i problemi di corrosione e di odore nel tempo.

Tra le novità del C46 c'è anche il Powerbox System – realizzato in collaborazione con l'azienda Varese Quadri – che è un sistema di controllo e supervisione di tutte le utenze elettriche. Powerbox garantisce un'immediata segnalazione di qualsiasi anomalia elettrica, attraverso l'introduzione di una serie di automatismi sulla sicurezza, legati alla movimentazione dell'hardtop, della televisione o del verricello di prua (ma ci vuole una doppia attivazione di modo che, se si toccano accidentalmente i bottoni, le utenze non partano improvvisamente). Powerbox è composto da differenti

La velocità massima è di 33 nodi e l'autonomia è di circa 300 miglia

La scheda

Sessa Marine Srl

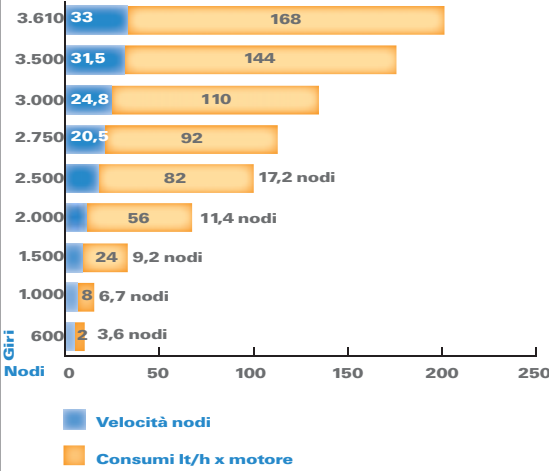
24050 Cividate al Piano (BG),
tel. 0363 976388,
@mail@sessamarine.com,
www.sessamarine.com

Progetto Christian Grande

Scafo Lunghezza f.t. m 14,89 · larghezza m 4,28 · altezza m 4,02 · peso a secco kg 12.800 · peso a pieno carico kg 15.800 · riserva carburante lt 650 x 2 · riserva acqua lt 450 · rapporto peso/potenza 18,1 kg/cv · rapporto di forma lunghezza/larghezza 3,47 · autonomia a velocità di crociera 300 mn nautiche in 12 ore
Motori Due motori Volvo Penta turbodiesel · mod. Ips 600 Evc · 6 cilindri in linea · alimentazione turbo, aftercooler, compressore volumetrico · cilindrata cc 5.500 · potenza al volano cv 435 (kW 320) · regime 3.500 giri/m · peso complessivo kg 901 · In opzione due motori Volvo Penta turbodiesel, mod. D12-715 Evc, 715 cv (kW 526)

Le prestazioni

Condizioni della prova tempo sereno, con forte vento · 5 persone a bordo · gasolio lt 1.300 · acqua lt 400 · onde da 0,50 cm a 1 m



Provate per voi Sessa C46



A basso numero di giri la barca manovra molto bene. Plana partendo da ferma in 6 secondi a 2.000 giri con una velocità in uscita di 11 nodi.



unità elettroniche collegate da un sistema di comunicazione digitale che si chiama Can-bus. È costituito da uno o più video che sostituiscono il tradizionale impianto elettrico e che permettono di controllare, comandare e avere sotto controllo tutte le utenze elettriche e le grandezze della barca in tempo reale.

La prova

Il teatro della prova era costituito da un braccio di mare davanti alla città di Cannes nei giorni del Festival del Cinema, con il rischio di incrociare lo yacht di qualche celebrità del grande schermo. Al momento del test il mare si presentava con onde corte e frastagliate, parecchio incrociate a causa del notevole traffico di barche piccole e grandi, vento da est di circa 25 nodi e cielo sereno. Cinque le persone a bordo, 1.300 i litri di gasolio e 400 quelli di acqua. Il C46 montava due motori Volvo Penta con trasmissioni Ips 600 con coppie di eliche T3. A basso numero di giri la barca manovra eccezionalmente bene, con una sensibilità che ha dello stupefacente. Plana partendo da ferma in solo 6 secondi a 2.000 giri con una velocità in uscita di 11 nodi. Anche alle alte velocità la barca mantiene l'eccellente manovrabilità e riesce a virare con raggi molto corti. La velocità massima dichiarata è di circa 33 nodi a 3.610 giri, ma a causa del grande traffico, non siamo riusciti a raggiungere la velocità massima e abbiamo registrato 31 nodi a 3.450 giri al minuto. Al passaggio sull'onda formata, quando l'opera viva tende a uscire completamente dall'acqua, non si sono registrate perdite significative di taglio.

Migliorabile l'insonorizzazione del vano motori. Alla velocità massima abbiamo registrato circa 86 decibel, leggermente superiore alla media. Nel complesso è una barca dalle ottime prestazioni con un livello di finiture decisamente buono e con un taglio degli spazi interni di grande respiro. Grazie alla possibilità offerta dal sistema Ips che utilizza motori più piccoli e leggeri la cabina dell'armatore è grande come quella di un 60 piedi classico.

