

Sig 45

Velocissimo e confortevole, è un catamarano insolito, privo di sovrastruttura centrale.

La sua concezione è simile a quella dei multiscafi oceanici di Paolo Portinari (veluemotore@edisport.it)

E' parente dei catamarani da crociera, che impiegano la geometria a multiscafo per creare enormi spazi abitabili, ma anche di quelli da regata, che sfruttano la stabilità di forma per tenere a riva tanta vela e ottenere prestazioni elevate. I primi sono comodi, ma anche lenti di bolina, mentre i secondi hanno poco comfort, ma sono divertenti e veloci.

Il Sig 45 è un oggetto dalla concezione raffinata, costruito con fibre di carbonio preimpregnato e tutto il meglio in termini di attrezzature e componentistica.

Frutto della mente di Hugo Le Breton e dell'abilità progettuale di Van Peteghem e Lauriot Prévost, rappresenta l'idea di *Speed Innovation and Grace* le cui iniziali sono l'acronimo che dà il nome alla barca: è un cat che naviga in modo entusiasmante ed è velocissima in ogni andatura pur essendo di una semplicità disarmante da governare. L'abbiamo provata a Cannes in una giornata di vento leggero correndo sempre più veloci del vento. ■



CI PIACE



Prestazioni a vela e semplicità di conduzione anche in solitario. Luminosità degli interni.



NON CI PIACE

Mancanza di una capottina paraspruzzi ripiegabile a protezione della zona centrale del ponte. Mancanza di un grande salone.



1



2



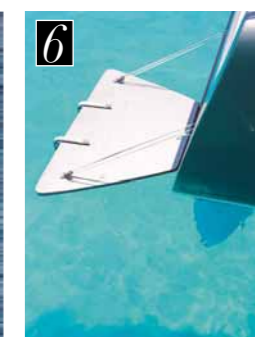
3



4



5



6



7



8



9



10

1. Il ponte è protetto dagli schizzi anche quando si naviga veloci. Manca il classico salone centrale.

2. Alle due postazioni delle timonerie a barra sono rinviate le manovre delle vele per una conduzione anche in solitario.

3. Il semplice tendalino si monta velocemente utilizzando appositi sostegni realizzati in fibra di carbonio.

4. Sulla traversa centrale sono ricavate le sedute per i tavolini smontabili.

In navigazione

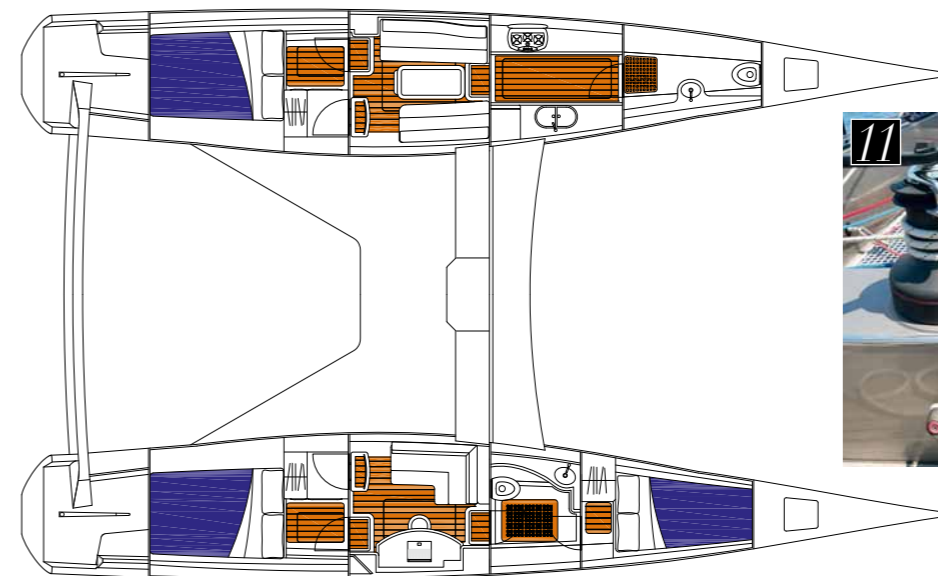
Il Sig 45 è molto largo, leggerissimo e ha un piano velico del tutto simile a quello dei multi da regata oceanica: è una macchina da vento, capace di bolinare senza incertezze a 20 gradi di apparente, ma anche di correre al lasco a velocità impressionanti, come i 18 nodi che abbiamo visto sul Gps con soli 13 nodi di vento reale. Sa accelerare a ogni piccola raffica e correre sempre più velocemente del vento.

Ciò che più si apprezza non sono le prestazioni pure, piuttosto il modo di navigare, dalla percezione degli sforzi sulla pala del timone, fino alla sensibilità a tutte le regolazioni, tanto da essere l'unico catamarano cabinato che abbiamo provato ad essere davvero divertente da timonare. Risponde ai comandi rapidamente, anche nelle accostate sotto raffica, e sa virare veloce, senza mai inchiodarsi al vento. Il movimento di beccheggio è dolce e frenato e la tendenza ad appruarsi nelle raffiche più violente è sempre controllabile.

A sorprendere è anche l'intuitività delle manovre e la semplicità di conduzione, che permette persino di navigare in solitario. In questo senso abbiamo molto apprezzato la posizione delle manovre di scotta randa e fiocco o frullone, tutte riportate alle timonerie, mentre drizze, borose e cime per la rotazione dell'albero sono sulla traversa centrale servite da due winch.

In equipaggio ridotto si può portare la barca con entrambe le derive immerse e l'albero in posizione centrale, ma, in una bolina stretta con 7 nodi di vento, basta avere voglia di sollevare la lama sopravvento e ruotare il profilo alare della grande antenna per passare da una velocità di 6,3 nodi a una di 7,2 in pochi istanti.

A motore, la barca offre prestazioni interessanti, tanto più che si può navigare con la spinta di un solo propulsore a 2.500 giri al minuto a quasi 7 nodi, con un consumo di circa 3 litri all'ora, e riposare nel silenzio in una cabina dello scafo opposto.



11

5. Bastano 10 nodi di reale per correre più veloce del vento.

6. Dalla poppa si apre la plancetta per l'accesso al mare.

7/10. Il piano velico ha randa square top, fiocco autovirante e albero rotante.

8. Gennaker e frullone sono murati sul grosso bompresso.

9. La postazione a piede d'albero cui sono rinviate drizze e borose.

11. Il sistema che lasca automaticamente le scotte quando la barca si apprua o sbanda troppo.



1



2



3



4



5



6



7



8

1/2. Lo scafo di dritta con la luminosa zona carteggio; la panca diviene cuccetta di guardia.
3/5. Nello scafo di sinistra c'è il quadrato con tavolo ad ante abbattibili.
4. Il bagno centrale dello scafo di dritta è ricavato nel corridoio per l'accesso alla cabina di prua.
6. Le cabine di poppa sono identiche e i letti sono generosi.
7. Molto comodo l'appendiabiti ricavato nel bagno di prua per le cerate bagnate.
8. Uno dei due motori Yanmar 30 cv.

Interni

Fa un certo effetto salire a bordo di un catamarano cabinato, ma privo di una qualsiasi sovrastruttura fra i due scafi. I puristi della crociera possono domandarsi che senso abbia un cat senza il grande salone, centro della vita conviviale di bordo e irrinunciabile protezione da sole, pioggia, mare e vento. Chi è più attento alle prestazioni o chi, come noi, ha avuto la fortuna di navigarci almeno un po', invece, rimane stupito per quanto siano accoglienti gli interni su una barca tanto veloce e tanto vicina alle dinamiche di navigazione di un racer.

In effetti, al Sig 45 della nostra uscita in mare non mancava nulla; certo, gli spazi vivibili sono un po' limitati dalle larghezze degli stretti scafi, ma le altezze interne sono buone e ci sono numerosi oblò e vetrate per l'illuminazione e l'aerazione dei diversi ambienti.

La disposizione sfrutta soluzioni interessanti, come il posizionamento dei motori sotto al calpestio dei locali centrali, che avvicina i pesi al baricentro e ne

permette un'eccellente ispezionabilità, come le grandi finestre delle tughe totalmente apribili e come la cucina dai lunghi piani di lavoro.

Nello scafo destro trovano posto due cabine doppie e un bagno, mentre su quello di sinistra ci sono una cabina, un grande bagno e la cucina; sotto le tughe, a dritta, si trova la zona di navigazione e, a sinistra, il quadrato.

Abbiamo apprezzato l'alternanza fra il legno chiaro del pagliolato, i laminati dipinti in bianco e il carbonio a vista di molte superfici orizzontali e dei tientibene.

In generale la disposizione si fa apprezzare per la funzionalità, con una gestione ergonomica degli spazi ottenuta in modo razionale, come dimostrano, ad esempio, gli armadi delle cabine, realizzati in tessuto con intelaiatura rigida.

Le ampie palpebre che si allungano dalle tughe permettono di ripararsi con tempo brutto, ma anche di tenere sempre aperte le porte d'accesso.

I dati

Lunghezza f.t. m 15,20
 Lunghezza gall. m 13,70
 Larghezza m 8,40
 Pescaggio m 2,75/1,15
 Dislocamento kg 5.500
 Serbatoio acqua lt 300
 Serbatoio carburante lt 220
 Motori 2 Yanmar 3YM30,
 3 cilindri, cilindrata 1,115 lt, potenza 29 cv,
 elica Flexofold 2 pale abbattibili, trasmissioni sail drive
 Omologazione categoria A
 Progetto Van Peteghem Lauriot Prevost
 Bjorn Johansson

Indirizzi

Le Breton Yachts, Amsterdam,
 tel. +31 (0)6 5583 8060;
 www.lebreton-yachts.com

Costruzione

Gli esemplari varati sono carbonio preimpregnato, opzione offerta al posto della tradizionale combinazione di pelli in carbonio e vetro. Scafo e coperta sono in sandwich con anima in corecell e resina epossidica. Nelle zone a carico concentrato il laminato è pieno. I rinforzi strutturali sono in carbonio.

Piano velico

Albero e boma sono realizzati in fibra di carbonio con sartie in kevlar e diamante in pbo. L'albero rotante ha una superficie laterale di 8 mq, la randa di 94 mq, il fiocco autovirante di 43 mq, il code 0 di 105 mq e gennaker da 140 mq.

Dotazioni standard

Circuito 12V/220V; 2 batterie ausiliarie 140 Ah; 1 batteria motore 110 Ah; caricabatterie.

Le prestazioni

Regime (rpm)	velocità (nodi)
700	2,2
1.000	3,1
1.500	4,7
2.000	6,3
2.500	8
2.800	8,9

Nota: La prova si è svolta con 3 persone a bordo con 100 litri di carburante e 200 litri di acqua.

Le principali concorrenti

	Alibi 54	Outremer 49
	Catalibi	Outremer Yachting
Lunghezza f.t. m	17,40	14,98
Larghezza m	8,36	7,45
Pescaggio m	0,7 • 2,6	0,90 • 2,35
Dislocamento t	10	9,5
Sup. velica tot mq	155	132,50
Motori cv	elettrici	2 x 39
Acqua lt	215	n.d.
Prezzo listino € (Iva inc)	n.d.	n.d.
Sito internet	catalibi.fr	catamaran-outremer.com
Provata su VeM	No	No

Nota: Le concorrenti sono indicative. Presentiamo modelli che sono simili nella filosofia o nelle misure, ma non per questo con gli stessi standard o prezzi, per offrire ai lettori una panoramica dell'offerta di mercato.

Prezzo di listino € 1.050.280

Iva inclusa franco cantiere con 2 Yanmar da 30 cv.

Prezzo alla boa € 1.144.258

Iva inclusa franco cantiere. È calcolato aggiungendo a quello di listino solo alcuni degli optional più utili.

Pack Vele (Value Cruising, randa mq 94; fiocco mq 42; staysail 24 mq; tormentina mq 14; gennaker mq 114) € 39.698
 Due bimini per proteggere tavoli e sedute (possono essere usati anche in navigazione) € 5094
 Coppia di hard top bimini per i due pozzetti € 10648
 Pack elettronica base (strumenti Tacktick con profondità, log, vento, bussola, roatazione albero, 4 display) € 6848
 Airia condizionata (per ogni scafo) € 12705
 Sistema riscaldamento (per ogni scafo) € 4090
 Dissalatore 60 litri/ora € 10890
 Tv Lcd con lettore Dvd in salone € 1.573
 Materassi per trampolino di poppa con parte waterproof in tessuti Sumbrella resistente ai raggi UV € 2.432

Costi di gestione (Indicativi, annuali, Iva inc.)

Posto barca
 Liguria/Tirreno Sud/Adriatico € 30.000/17.000/11.000
 Tagliando motori € 1.600
 Antivegetativa € 2.400
 Assicurazione* € n.d.

* è possibile ottenere un preventivo personalizzato in due giorni lavorativi sul sito www.24assistance.com

Velocità a vela

↓ vento reale 8 nodi ↓

