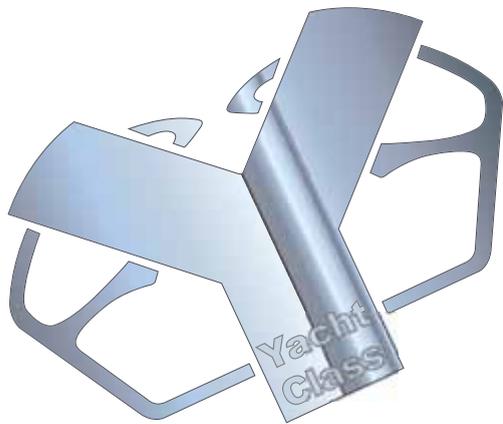


3	Éditorial	37	Principales caractéristiques techniques
7	Les origines	39	L'aménagement intérieur
11	La production	51	Équipements de bord
23	Présentation du projet	59	Motorisation
27	Chronologie du projet	63	Centre d'excellence

table des matières





SIXTY 4 HT

Nous avons le plaisir et la fierté de vous présenter le nouveau CRANCHI 64 HT.

Avec ce projet, nous avons réalisé un objectif important, en appliquant les philosophies qui font partie depuis toujours de CRANCHI®: **capacité de construction et sérieux.**

Une capacité fruit de l'expérience, le premier modèle CRANCHI de 12 mètres fut présenté en effet en 1988, et au cours des années suivantes, nous avons construit plus de 2000 unités, parmi lesquelles certaines allant de 40 à 50 pieds.

Plus de 2000 clients nous ont choisi et ont apprécié la qualité durable des embarcations CRANCHI.

Malheureusement, pendant des années j'ai ressenti la gêne de voir nombre de nos clients passer à la concurrence, lors de leur décision d'entrer dans le segment des

modèles de plus grandes dimensions, à cause de notre manque d'offre. La perte de clients nous a été douloureuse mais, en même temps, elle nous a stimulé à nous concentrer sur nos objectifs, tous centrés autour d'une conviction absolue: **nous aussi aurions produit des coques de plus grandes dimensions, mais pas avec les systèmes traditionnels.**

Nous, CRANCHI, avons conçu et appliqué des méthodes industrielles hautement innovantes dans le domaine nautique, que nous voulions et devons appliquer également à la construction de coques dépassant 50 pieds. Le temps nous a fait perdre des clients, mais il **nous a permis d'accroître notre expérience industrielle, notre force et notre indépendance économique-financière.**

A ce propos, je tiens à rappeler que CRANCHI est une entreprise solide, formée par les familles CRANCHI et MONZINO, et qu'elle fut la première à opérer dans le secteur nautique dès **1870**. Par la transmission du travail de père en fils, elle en est aujourd'hui à la cinquième génération. Une entreprise entièrement privée, à l'écart à des acquisitions.

Il y a environ quatre ans fut prise une importante décision: nous étions enfin prêts à entrer dans le secteur des bateaux dépassant 50', et ainsi, le **28 février 2005**, nous avons donné naissance au projet nous permettant d'élargir notre gamme.

Il fallait démarrer avec une «**usine spéciale**», qui possédait toutes les caractéristiques nécessaires à garantir des procédés hautement industrialisés, avec des produits

de grande qualité et un faible impact sur l'environnement.

L'usine est aujourd'hui achevée. Cela n'a pas été une tâche facile. La réalisation de Seventy Plant 4 a nécessité un important engagement, également en termes d'énergie et de dévouement. Je suis reconnaissant à mon fils Guido pour l'enthousiasme, le professionnalisme et la grande passion avec lesquels il a su gérer cette grande entreprise.

Les résultats obtenus ont dépassé les attentes. L'usine a été érigée en respectant pleinement les délais programmés et, surtout, elle parvient aujourd'hui **à communiquer avec force notre capacité à aller de l'avant en investissant dans un concept à l'épreuve du temps: l'excellence.**

Sans trop entrer dans les détails, voici quelques-unes des particularités de Seventy Plant 4:

- corps du bâtiment: **300 m** de longueur x **100 m** de largeur;

- surface occupée: **140.000 m²** au total, dont **30.000 m²** couverts;
- **5 robots** de dimensions imposantes;
- **3 lignes** de montage;
- ateliers pour le traitement de la résine à température ambiante thermostatique (*chaud en hiver, frais en été*);
- degré d'humidité contrôlé;
- zone de post-cuisson du produit manufacturé;
- chauffage au sol 24 heures sur 24 (*c'est-à-dire aucun écart de température*);
- installations pour résine thermostatées et centralisées;
- moules thermostatés à auto centrage (en mesure d'atteindre les îlots de travail équipés d'un dispositif de déplacement robotisé).

Pour des raisons de place, je ne suis pas en mesure de dresser la liste de toutes les importantes technologies renfermées dans cette usine, mais je me suis limité à signaler

les nouveautés les plus évidentes. Le fait d'être un partisan de la technologie dans toutes ses applications a une raison bien précise, qui épouse pleinement la philosophie de l'entreprise: **la technologie permet de soulager l'opérateur et de réduire considérablement les délais d'exécution, et d'améliorer la qualité du produit et de la vie dans l'usine. La réduction des temps de travail permet d'économiser sur les coûts, et cette «économie» en heures se traduit en un avantage que nous exploitons pour enrichir l'équipement standard de l'embarcation (ce qui pour nous fait partie de l'équipement standard est à considérer comme étant en option chez nos concurrents) et orienter notre choix sur des matériaux de grande qualité. Toujours.**

Voici donc expliquée notre volonté d'amener l'industrialisation à ses plus hauts niveaux d'applicabilité. Parallèlement à la naissance

de **Seventy Plant 4**, la restructuration du centre d'études, de recherche et de style prenait fin, débouchant sur la capacité à concevoir un élargissement de gamme absolument parfait.

La conception des coques appartenant à ce segment a été répartie en **huit centres de travail, comprenant autant de responsables**. Ces centres sont :

1. Carène; 2. Conception; 3. Mécanique/ Installations variées; 4. Electronique/ Electromécanique; 5. Aménagement; 6. Méthode de Travail; 7. Nomenclatures/ Coûts; 8. Planification.

Huit centres de travail synergiques qui, ensemble, donnent naissance à une équipe soudée et chevronnée. La preuve en est le fait que, simultanément au projet «C-96», ceux-ci ont travaillé au développement d'au moins quatre autres modèles, dont la présentation est imminente, lesquels seront également produits à Seventy Plant 4.

Pour revenir à notre 64 HT, voici quelques étapes qui lui ont permis de voir le jour: en mars 2009, c'est-à-dire quatre ans après le début du projet, nous avons terminé les essais et les mises au point du mannequin navigant, lequel a été immergé à notre Marine Test Centre de San Giorgio di Nogaro, où il a été soumis à de nombreux tests rigoureux.

Ces essais ont pris fin à mi-avril, à l'entière satisfaction de toute l'équipe technique impliquée.

Comme il est de coutume chez CRANCHI, à la fin des essais nous essaierons de détruire le mannequin navigant.

La recherche - *parfois maniaque* - de la qualité fait partie intégrante de la philosophie de cette entreprise et nous pousse parfois à réaliser des choix inhabituels comme, pour n'en citer qu'un seul, le soin apporté aux surfaces non exposées à la vue avec le même critère que nous réservons,

par exemple, au poste de conduite. Avez-vous déjà essayé d'inspecter notre compartiment moteurs? Je vous invite donc à le faire. Descendez dans la salle des machines du modèle CRANCHI 64' HT, regardez autour de vous et découvrez le soin extraordinaire ayant permis à chaque élément individuel, chaque composant, primaire ou non, d'y trouver un emplacement parfait. Voilà pourquoi nous pouvons nous permettre de parler de qualité sans devoir craindre une éventuelle comparaison!

Notre force réside dans la **substance des faits**, pas dans la fragilité ou l'évanescence des belles paroles.

Je vous remercie de votre attention et je vous attends à bord afin de partager avec vous ce nouveau succès enthousiasmant signé CRANCHI.

Avec toute mon estime,
ALDO CRANCHI





les origines

«La grandeur d'une entreprise ne se mesure pas UNIQUEMENT par son chiffre d'affaires, ou par la somme dépensée en relations publiques.»

Elle dépend de ses valeurs, des valeurs de ses employés, et de la capacité à conserver son passé et à concevoir son futur.

Eh bien oui, car aujourd'hui les entreprises les plus rentables et saines ne sont pas

celles qui «clairent» mais celles qui appartiennent et sont gérées avec expérience et sérieux par une famille - comme dans le cas de CRANCHI -, celles qui ont la capacité de toujours se réinventer.

Notre passé constitue la base sur laquelle nous avons construit le présent, définit notre identité et nous projette dans un avenir prometteur.

Voilà l'une des raisons pour lesquelles nous contemplons notre histoire avec respect, fiers d'appartenir à cette catégorie saine d'entrepreneurs pour qui la passion du travail passe **AVANT TOUTE CHOSE.**

Nous avons le plaisir de publier certaines dates qui racontent notre histoire et témoignent de notre passé. **Car seul qui a une histoire peut la raconter; la nôtre dure sans interruption depuis 1870.**



**“ Car seul qui
a une histoire
peut la raconter;
la nôtre dure
sans interruption
depuis 1870. ”**

- 1866** Giovanni Cranchi ouvre son premier atelier à San Giovanni di Bellaggio, sur les rives du lac de Côme.
- 1870** Année au cours de laquelle l'entreprise, encore très artisanale, est inscrite au registre du commerce.
- 1932** Un neveu du fondateur, portant lui aussi le nom de Giovanni, acquiert à Brienno (CO) un bâtiment et le transforme en chantier naval.
- 1952** Giovanni Cranchi, avec ses fils qui donnent un nouveau souffle à l'entreprise, se consacre à la production en série de bateaux en bois.
- 1967** Début des traitements en vitrorésine.
- 1970** Aldo Cranchi, représentant de la 4^{ème} génération, passe à la production de bateaux en vitrorésine. La société avec Tullio Monzino voit le jour à Piantedo (SO). Depuis lors la gestion reste inchangée. Entre temps, le chantier naval de Piantedo, grâce à un développement ininterrompu, dispose à la fin des années 80 d'une surface couverte d'environ 20.000

m². L'expansion se poursuit sans interruption. A l'heure actuelle, la surface couverte atteint 36.000 m².

- 1990** Le Bureau Technique est transformé en centre d'études et de recherches.
- 1993** Année au cours de laquelle Cranchi commence à vendre ses propres embarcations aux Etats-Unis et en Amérique du Sud. Elle y est toujours présente à ce jour et a vendu plus de 600 unités.
- 1997** Le Cranchi MARINE TEST CENTRE «Italo Monzino» voit le jour à San Giorgio di Nogaro (UD), avec une surface couverte de 3.000 m², notre mer privée pour les essais en eau des prototypes et la présentation des nouveautés.
La même année, Cranchi fonde le Bureau de Développement.
- 2000** Encore une fois, San Giorgio di Nogaro voit naître une nouvelle usine, d'une surface couverte de 20.000 m², pour la production de coques jusqu'à 10 m de longueur.

2003 Le troisième établissement destiné au prémontage des sous-groupes pour les lignes de montage ouvre ses portes à Colico (LC).

2003 marque également le début de la production d'embarcations Cranchi au Brésil. La production est inaugurée avec le modèle mythique Smeraldo 37, auquel s'ajoute aujourd'hui la production du Zaffiro 34. La production de modèles supplémentaires est prévue dans le futur.

2004 Création du centre du style.

2005 Le projet pour la réalisation de Seventy Plant 4 débute sur une surface d'environ 140.000 m², dont 30.000 m² couverts.

2006 Année de la transformation de Cranchi de société à responsabilité limitée en société par actions. Une nouvelle ère commence avec, pour témoins, la cinquième génération.

2009 Le quatrième établissement CRANCHI, appelé «Seventy Plant 4», ouvre ses portes, lequel est destiné à la production d'embarcations dépassant 50 pieds.





70 *plant* 4

la production

«Les embarcations du futur ne peuvent être construites avec les techniques du passé.»

Cette constatation synthétise bien notre philosophie d'entreprise en matière de «production» et, à travers son application cohérente, a fait de notre produit l'un des meilleurs de l'industrie mondiale des constructions navales **pour la qualité et pour l'industrialisation du cycle de production.**

L'observation de l'environnement de travail et l'adoption des technologies d'avant-garde ont toujours fait partie de notre philosophie, et nos usines en sont une preuve éloquente. Il a donc été inévitable de faire coïncider

notre entrée dans le secteur des yachts de plus de 50 pieds avec la construction d'une usine tout à fait nouvelle, entièrement consacrée et conçue de manière à constituer aujourd'hui et dans le futur un point de référence absolue dans le secteur. Une usine garantissant **une grande qualité** et des délais de production réduits.

SEVENTY PLANT 4 (S0) en chiffres

28.02.2005 - Premiers projets d'un innovant centre de production de coques de grandes dimensions sous la direction d'Aldo Cranchi
04.07.2006 - Plan définitif de l'usine
13.07.2006 - Adjudication des travaux de construction

19.07.2006 - Premier coup de pioche - début des travaux par l'entreprise sélectionnée

31.10.2006 - Début du montage du préfabriqué

14.11.2006 - Pose du premier pilier

27.03.2007 - Fin du montage du préfabriqué (148 jours au total, dont 96 ouvrables).

31.08.2009 - Fin des travaux

45.000.000 - montant total en euros de l'investissement

140.000 - total en m² des terrains de Seventy Plant 4

30.000 - m² de surface couverte



1390 - poteaux pour les travaux de fondation

30.000 - dimension en m² de l'installation Well Point (système de pompes) installée sur cette surface pour maintenir au plus bas la nappe phréatique rencontrée à 2 m de profondeur

10.000 - total en mètres cubes de béton armé coulé pour les planchers

5.800 - total en mètres cubes de béton armé coulé pour les travaux de fondation

133 - nombre total des piliers réalisés dans le préfabriqué

630 - total des transports exceptionnels ou non, pour amener sur place les piliers et les dalles du préfabriqué

300 - longueur du bâtiment en mètres (trois fois la longueur d'un terrain de football, qui est d'environ 100 m)

102 - largeur du bâtiment en mètres (deux fois la largeur d'un terrain de football, qui est d'environ 50 m)

15,50 - hauteur en mètres du bâtiment

La nouvelle installation de production appelée «Seventy Plant 4» **est une usine occupant une surface couverte de 30.000 m² sur des terrains de 140.000 m².**

Une usine construite pour réduire considérablement les délais d'exécution, tout en améliorant la qualité du produit et de la vie de l'usine, afin de produire **d'excellentes embarcations.**



les idées

notre vrai moteur

Depuis toujours orientés vers un haut niveau d'industrialisation, nous exigeons constamment que nos usines reflètent **notre capacité de recherche et d'innovation, l'avant-garde dans le secteur technologique et l'excellence qualitative**, en bref toutes les valeurs fondamentales de la marque qui représentent notre véritable ADN. Bien entendu, les trois usines-pilote, Piantedo Plant 1 (SO), San Giorgio di Nogaro Plant 2 (UD) et Colico Plant 3 (LC), ont contribué de manière considérable à

orienter nos choix, en transférant à «Seventy Plant 4» notre compétence et notre autorité. **Il faut savoir que la production moyenne entre les deux installations de production - Plant 1 et Plant 2 - est d'une embarcation toutes les 2 heures et 42 minutes.** «Seventy Plant 4» voit le jour déjà en possession de toutes les caractéristiques qui la rendront adaptée, à l'heure actuelle et dans le futur, à remplir sa vraie mission: fabriquer des bateaux, faire qu'ils soient de grande qualité et les fabriquer dans de brefs

délais. En phase de projet, notre Bureau de Développement, sous la direction de Guido Cranchi, un expert en la matière, et avec l'aide précieuse - et pas seulement - d'Aldo Cranchi, a mis l'accent sur certains aspects essentiels que nous vous présentons:

BATIMENT – 30.000 M²

Nous avons réalisé un préfabriqué d'une longueur de 300 m et d'une largeur de 100 m, à l'intérieur duquel nous déplaçons des embarcations dépassant 50 pieds. La

couverture de celui-ci a été fabriquée en macroshed, afin de fournir un éclairage naturel tout au long de la journée, en diminuant sensiblement la consommation d'énergie électrique. Nous avons décidé de positionner toutes les installations nécessaires dans la partie interne et haute du bâtiment en les faisant passer sur des étriers prévus à cet effet déjà expérimentés sur d'autres installations signées Cranchi.

Comme pour les autres usines, ici aussi nous avons choisi et réalisé un chauffage au sol par rayonnement, qui coûte environ 60% de plus qu'un système traditionnel, mais offre une meilleure distribution de chaleur. En outre, la consommation est réduite de 25% et le niveau de pollution est décidément plus contenu. Et ce n'est pas tout. Les phénomènes de convection (poussière sur les murs/sur le plafond etc. générée par les radiateurs traditionnels) sont totalement absents, ce qui revêt pour nous une importance toute particulière car la poussière est l'ennemi numéro un de la fabrication des moules et de l'homme.

L'inertie thermique est améliorée (le plancher retient et libère progressivement la chaleur) et l'absence d'air en circulation

ne génère pas de courant électrostatique ni de pollution sonore.

Voilà donc certaines particularités de notre usine. La partie extérieure est dominée par l'imposante centrale thermique fonctionnant au gaz méthane, dont les dimensions sont impressionnantes, et respectant les normes les plus sévères en matière de sécurité. Et ce n'est pas tout. Nous avons réalisé les moteurs de toutes les installations de purification de l'air à l'extérieur, afin d'éviter les bruits dans les ateliers et le danger d'incendie à l'intérieur. Cette solution permet en outre un entretien normal sans devoir entrer dans les ateliers et interférer avec le déroulement des travaux.

Toujours à l'extérieur se trouvent les bunkers de stockage de la résine, deux citernes avec agitateurs internes de 36.000 kg thermostatées, et celui des matériaux inflammables (comme l'acétone, l'enduit gélifié et les différentes peintures).

MATIERE PREMIERE ET COMPOSANTS

Dans notre nouvelle usine, come c'est déjà le cas à San Giorgio di Nogaro Plant 2 (UD), la matière première et les composants entrent dans l'usine au moment de leur

arrivée et en sortent sous forme de produit fini, c'est-à-dire d'embarcation. Nous avons construit un cycle de production parfait et la manutention se fait successivement. En fonction des travaux, l'embarcation avance et se déplace à l'intérieur du bâtiment et n'en sort que lorsqu'elle est terminée. L'usine a pour caractéristique de recevoir la matière première par deux entrées, une pour le stockage de la résine, une pour tout le reste; il y a aussi deux sorties, une pour le produit fini, une pour les déchets d'usinage.

Un «Centre d'Excellence» a été construit à San Giorgio di Nogaro Plant 2 (UD), **où les opérations de PDI (Pre Delivery Inspection) et la navigation d'essai en pleine mer sont effectuées sur toutes les unités produites.**

MATÉRIAUX

Nous investissons depuis des années dans le centre d'études, de recherche et de style. Cela est extrêmement stimulant, mais il s'agit également d'une tâche difficile. La recherche représente environ 4% de notre chiffre d'affaires, ce qui explique pourquoi nous sommes depuis toujours les



“ Une usine bâtie autour d’une embarcation ”

pionniers de ce secteur dont nous sommes les leaders.

Pour effectuer la recherche, il faut des cerveaux brillants, du temps et des ressources économiques. Grâce à notre volonté d’expérimenter alliée à notre sérieux, nous avons aujourd’hui atteint le niveau très élevé et les matériaux de nouvelle génération, ainsi que leurs différentes techniques de traitement, nous ont permis d’augmenter l’écart de production avec nos concurrents. Ce n’est pas tout, les matériaux à comportement (vitrorésine et enduit gélifié) peuvent donner leur meilleur de leurs caractéristiques mécaniques et esthétiques s’ils sont traités dans des environnements appropriés, car il ne suffit pas de savoir bien acheter, il faut aussi être capable d’utiliser les produits correctement. Il faut surtout savoir le faire avec les équipements appropriés et dans des environnements respectant les ouvriers.

Bien souvent, les matières premières sont achetées et traitées ensuite dans des environnements qui ne sont pas climatisés, ni humidifiés, sans catalyse correcte ou simplement traitées dans des environnements inappropriés, ce qui entraîne une perte des caractéristiques mécaniques, même avec des produits excellents à l’achat.

INSTALLATIONS

Un mot qui synthétise toutes les unités individuelles (géantes ou non) présentes dans l’entreprise et composées d’appareils sophistiqués qui réalisent des travaux de premier ordre, qui accélèrent les traitements, augmentent la qualité des produits, soulagent la fatigue des ouvriers. Comme dans les secteurs beaucoup plus avancés, les fours à filtres autonettoyants, présents dans la zone d’application de l’enduit gélifié, les installations de dépuración de l’air et de

climatisation de toutes les zones de moulage mécanique et manuel, et l’environnement de post-cuisson du produit conçu pour cuire, divisé en compartiments et climatisé jour et nuit, sont par exemple d’une importance fondamentale.

ÉTABLISSEMENT HUMIDIFIÉ/ DÉPARTEMENTS CLIMATISÉS

L’ensemble de l’établissement est humidifié et les départements de production employant la vitrorésine sont entièrement climatisés. La nouveauté absolue est l’humidité sous contrôle : des espaces de travail humidifiés signifient avoir moins chaud et moins froid, dus justement à l’humidité qui est une constante de nos étés et de nos hivers. Grâce au système appliqué, les températures perçues sont effectives. Avez-vous une idée de ce que signifie climatiser et humidifier un établissement de 30.000 m²?

DÉPARTEMENT PROTOTYPES

On pourrait penser que les différents sites de production contiennent de nombreux clones, mais chaque nouveau département porte avec soi une telle quantité de technologie que la seule chose qui reste commune avec le passé est le nom. Ce département qui joue le rôle d'une petite usine au sein de l'établissement, est non seulement énorme, justement pour réussir à gérer en toute autonomie des embarcations à partir de 50 pieds, mais aussi équipé de tout le nécessaire pour travailler en parfaite autarcie: quatre stations de travail indépendantes pour gérer simultanément deux modèles, fraise à commande numérique, département menuiserie, département finition et vaste zone de stockage des matériaux qui composent la liste de base et trouvent leur place ici avant d'être installés à bord du prototype. C'est en effet ici qu'est équipé le prototype navigant, ainsi que le premier exemplaire de série.

7. RATIONALISATION DU TRAVAIL

La rationalisation du travail est portée ici à la nième puissance. Nous avons toujours investi dans toutes les entreprises que nous possédons et Seventy Plant 4 possède des stations de travail organisées, dotées de tout le nécessaire pour travailler, réalisées dans un but de fonctionnalité et d'ergonomie. Modulevers et paniers pour utiliser au mieux les espaces et pour servir les matériaux aux lignes de montage de façon complète, ordonnée et simple. Les espaces de l'entreprise ont une importance fondamentale et le choix d'équipements adaptés nous permet de manipuler la matière première et les composants, fabriqués dans les différentes usines, de manière rationnelle et simple. À la fin de leur utilisation, les paniers peuvent être refermés et repliés et les Modulevers peuvent être empilés et réintroduits dans le cycle de production. Nous ne gaspillons

pas de matériaux pour emballer et nous ne perdons pas de temps en déplacement: nous utilisons notre cerveau! Voilà pourquoi la logistique est parfaite dans nos usines.

8. LIGNES DE MONTAGE

Notre nouvelle usine possède 3 lignes de montage. Oui, nous avons bien dit 3 lignes, divisées en 3 stations d'aménagement, qui produiront rapidement et exclusivement des embarcations de plus de 50 pieds. Les 3 lignes de montage aboutissent à deux bassins pour l'essai des embarcations. Les moteurs et tout l'équipement de bord sont testés dans ces bassins énormes. Il est ainsi possible de vérifier avant l'expédition de nos yachts vers notre centre d'excellence l'étanchéité des prises à la mer, des vannes, des passe-coques, etc. présents sur les œuvres vives. Les deux bassins sont remplis d'eau sans chlore, car nous travaillons depuis toujours dans le respect de l'environnement.







L'eau est légèrement salée et en plus de sa fonction principale de bassin d'essai, elle peut être envoyée dans le circuit anti-incendie comme réserve et elle est également employée dans l'installation d'humidification.

9. ROBOTS

Pensez seulement au nombre de robots dans l'entreprise; ceux qui réussissent grâce à leur intelligence artificielle à effectuer des traitements excellents qui étaient encore récemment confiés à l'homme. Deux toutes nouvelles installations robotisées travaillent 24 heures sur 24 et peuvent projeter tous les types d'enduits gélifiés et de vernis désirés, y compris les vernis métallisés, grâce à des têtes interchangeable et la possibilité de changer jusqu'à quatre couleurs simultanément. Si nous disons ceci avec orgueil, c'est qu'il y a peu encore, ces choses étaient impensables. Aujourd'hui, nous sommes les seuls au monde à disposer d'une installation aussi sophistiquée.

Nous ne nous sommes pas arrêtés là: nous avons réalisé deux autres

installations pour le traitement de la résine et une pour la projection interne des coques, ainsi qu'une série d'installations aux dimensions impressionnantes pour l'application de la vitrorésine.

10. INSTALLATION RÉSINE

Un sujet qui peut vous aider à réfléchir, une fois approfondi, car pour réaliser d'excellents produits il ne suffit pas de disposer de matières premières de très grande qualité, mais il est surtout nécessaire d'avoir des installations capables de profiter des excellents achats effectués.

Une installation résine conçue par Cranchi est dotée de deux citernes en amont, gainées et isolées, d'une capacité de 30.000 kg chacune et dotées d'agitateur interne à thermostat.

La matière première est portée au point de prélèvement par des canalisations spéciales, elles aussi gainées et isolées, qui vont des dépôts extérieurs vers l'intérieur de l'usine. La résine ne reste jamais dans les tuyaux et elle est servie au point de prélèvement déjà catalysée. Cette opération est effectuée par la machine en fonction des données ambiantes qu'elle acquiert (température et humidité).

11. ENTRETIEN

La limitation des coûts d'entretien de l'usine est un choix précis qui s'opère dès la phase de conception. C'est lors de cette phase que l'on décide les matériaux à employer pour réaliser chaque installation ou chaque machine. Nos choix visent toujours à la réduction de l'entretien. Ce livret ne suffirait pas à raconter tout ce que nous avons mis en œuvre pour cette nouvelle usine. L'usine Seventy Plant 4 est une usine où le mot qualité trouve sa place dans chaque choix effectué, dans chaque détail, dans chaque solution identifiée et dans chaque nouveau matériel étudié et appliqué au cycle de production. L'amélioration de la qualité du produit et la mise au point correspondant sont une conséquence naturelle de l'environnement de travail, tout comme l'amélioration de la qualité de vie des salariés de l'entreprise.

En tant qu'industrie navale, nous savons bien que ce n'est pas la qualité qui élève les coûts, mais plutôt l'absence de qualité. Les technologies utilisées, les installations, les machines, les matériaux et les équipements jouent un rôle de premier plan chez CRANCHI®, car nous connaissons

leur importance au sein du processus industriel, mais nous savons aussi que le patrimoine d'entreprise le plus précieux est notre savoir-faire.

En effet, l'organisation, l'habileté et la méthode de travail ne peuvent pas s'acheter, mais se bâtissent jour après jour, un pas après l'autre, dans un parcours incessant. Un engagement énorme, rendu possible grâce au grand professionnalisme qui caractérise la main-d'œuvre CRANCHI.

Seventy Plant 4 emploie du personnel qui a déjà été formé et qui a « grandi » à Plantedo Plant 1. C'est là que le personnel atteint la préparation appropriée, grâce aux véritables immersions sur le terrain que sont les « CRANCHI® learning lessons » (et non pas des théories abstraites qui ne trouvent souvent aucune application pratique).

Seule une visite de notre Seventy Plant 4 peut vous fournir la dimension exacte de son caractère unique.

Le sérieux et l'engagement accompagnent depuis toujours nos choix, mais savoir que grâce à notre travail nous pouvons offrir à nos clients une navigation sereine et un confort absolu à bord est la récompense la plus gratifiante.



CRANCHI

QUINTA FASE

FIFTH PHASE

PROTOTYPE C-96

SD-102-TEMPORANEA

présentation du projet C-96



Le projet C-96 est né de l'exigence de la création d'un créneau sur le marché avec un yacht présentant une ligne, des coûts et des contenus innovants.

C'est ainsi qu'en 2005, nous avons lancé le projet d'un yacht de 64 pieds avec Hard Top, pionnier d'une nouvelle catégorie d'embarcations, la Cranchi Yacht Class, à laquelle nous avons confié la tâche d'attirer vers notre marque tous les passionnés qui, jusqu'à ce jour, s'étaient adressés ailleurs.

Le projet est le résultat d'une collaboration entre le Centre d'études, de recherche et de style de Cranchi et Aldo Cranchi qui a personnellement soigné le design et la mise au point de la carène.

Les premières ébauches de notre projet C-96 remontent au tout début de l'année 2005. Elles se sont concrétisées par un prototype que nous avons testé en avril 2009 auprès de notre centre de tests (Marine Test Centre) de San Giorgio di

Nogaro (province d'Udine). Les résultats positifs obtenus ont permis de lancer la production.

Les essais en mer se sont déroulés dans un mois, pour un total de plus de 100 heures de navigation durant lesquelles, nous avons pu remplir tous les jours notre tâche, sous toutes les conditions météorologiques et tous les types de mer. Conformément au protocole, nous avons pris la mer avec un prototype navigant lesté et muni de tous

*“ Un grand projet
prend tout d’abord forme
dans l’esprit,
puis sur le papier ”*





les équipements afin de reproduire les mêmes masses et la même flottabilité que l'embarcation définitive.

Sachant pertinemment que la mer ne permet pas la moindre improvisation, nous sommes partis sur cette base pour tester notre prototype navigant et obtenir un modèle de fiabilité.

Retournons aux phases d'étude du projet C-96. Il nous apparaît utile de vous informer que le développement a été réalisé par une équipe d'environ 30 personnes, composée d'ingénieurs, d'architectes, de designers

et de techniciens, compétents et ouverts, dont certains proviennent de secteurs très éloignés du nautisme.

Les moyens de conception sont composés de 4 parties distinctes:

- le centre d'études, né en 1990,
- le centre du style, de création récente (2004),
- le laboratoire de recherche,
- l'atelier des prototypes.

L'équipe de conception est composée de 9 chefs de projet qui partent de l'idée et

des ébauches initiales et qui aboutissent à la mise en ligne de montage du projet.

9 concepteurs-projeteurs qui, simultanément et à temps plein, se dédient au futur de l'entreprise.

Grâce à la capacité de cette équipe de conception, dirigée par Aldo et Guido Cranchi, nous avons porté à terme le projet C-96 avec d'excellents résultats.

Le C-96 regroupe des détails soignés et des solutions recherchées qui ne passent pas inaperçus.





chronologie du projet

Derrière l'excellence de notre embarcation de 64 pieds avec Hard Top, se cachent des années de travail que nous pouvons résumer de la manière suivante:

1. CARÈNE

En tout début 2005, les premières ébauches du projet C-96 ont vu le jour. Les lignes du pont et le design de la carène ont pris forme. Premières esquisses de l'intérieur.

Mai 2005: création du design de la carène par Aldo Cranchi.

Septembre 2005: le chef de projet prend en charge le nouveau yacht et la phase d'industrialisation est lancée.

En étroite collaboration avec Aldo Cranchi, le chef de projet passe du design pur de la carène à l'étude de la superstructure (pont), à la mise en place de l'ossature, c'est-à-dire des renforts longitudinaux et transversaux, à la mise en place définitive des moteurs et, pour finir, à la subdivision des espaces intérieurs.

2. DESIGN

Janvier 2006: le projet industrialisé passe au Centre du style qui harmonise les lignes après le travail du chef de projet. Là, les designers modifient la forme du projet en tenant compte du fait que certaines zones

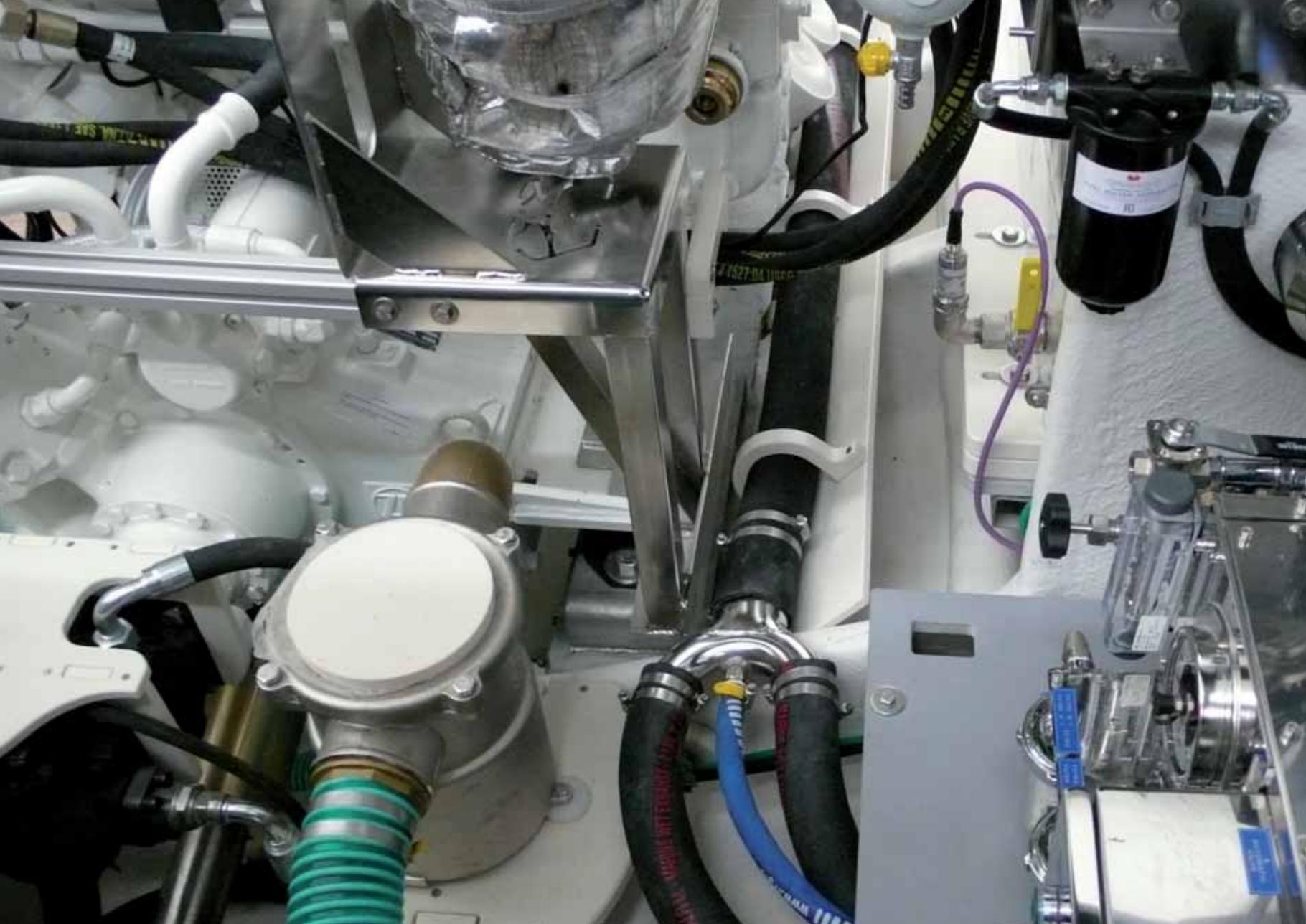
sont inviolables et que leur modification exige toujours que le chef de projet en vérifie la faisabilité.

Le centre du style reste impliqué longuement, à des phases différentes, dans l'élaboration de la forme. Et, en effet, la dernière grande intervention en ce sens a été effectuée en 2008 avec la reprise de l'Hard Top.

3. MÉCANIQUE ET ÉQUIPEMENTS DIVERS

Janvier 2007: c'est à cette époque que le chef de projet a transféré le dossier aux différents spécialistes afin de pouvoir insérer tous les équipements de bord, les moteurs, les différentes applications connexes et les





appareils nécessaires afin de considérer le projet comme achevé.

Il s'agit d'un travail minutieux qui non seulement concerne le choix de nouveaux matériels et accessoires, mais également l'étude de leur mise en place.

Dans cette phase, sont sélectionnées et réalisées des installations très technologiques, durables, fiables et performantes, toutes indiquées pour faciliter la navigation, rendre la vie à bord plus confortable et faire en sorte que les vérifications des différents équipements soient immédiates.

Dans cette phase, prennent forme les équipements électriques, hydriques, des eaux-vannes et des eaux grises, etc. Il est décidé des passages de ces équipements et de l'installation - en prenant, pour principes de base, la flottabilité (elle ne doit jamais être compromise) et l'entretien à bord (il doit être facilité) - du générateur, du chargeur de batterie, des batteries, du dessaleur, des pompes de sentine, des pompes à eau, des réservoirs et ainsi de suite.

Toutes les réglementations internationales à

observer à la conception et à la réalisation des équipements ont alors été analysées. Retour au chef de projet qui vérifie l'ensemble des équipements et, s'ils sont retenus adaptés, c'est-à-dire qu'ils n'interfèrent pas avec la structure, ils sont transférés vers un autre expert de secteur.

4. ÉLECTRONIQUE ET ÉLECTROMÉCANIQUE

Juin 2007: l'expert de secteur prend le projet en charge et introduit les technologies, les appareils et les machines en mesure de contrôler le fonctionnement des équipements, de donner des informations sur l'entretien, de lancer des alarmes ou de signaler leur bon fonctionnement.

Il peut s'agir d'afficheurs à l'avant-garde associés à des câbles de nouvelle génération, d'appareils électriques particuliers, comme les afficheurs multidisciplinaires, ou de logiciels.

5. AMÉNAGEMENT INTÉRIEUR

Septembre 2007: le centre du style prend le C-96 en main et l'architecte d'intérieur et le

chef de projet collaborent activement afin de trouver les réponses les plus adaptées aux multiples exigences. La première approche de l'architecte est de révolutionner les lignes directrices. Sa créativité et son inspiration le porte toujours plus loin. Son travail est ensuite confronté aux indications du projet. L'intérieur du projet C-96 est ainsi créé.

6. MÉTHODE DE TRAVAIL

La planification méticuleuse de tous nos travaux permet d'éviter toute incohérence. En effet, le responsable développe ses activités, dès la conception, en tenant compte de ce que sera le procédé de production, c'est-à-dire le mode d'assemblage et les travaux à réaliser.

Comme toujours, les activités de nos concepteurs-projeteurs sont orientées vers l'industrialisation maximale du cycle de production à travers l'introduction de technologies de procédé toujours plus automatisées, en mesure de garantir une qualité très élevée.

Lors des phases de préparation du prototype, le chef de projet met au point





le Manuel d'instructions, un véritable guide accompagné de fiches, de photographies et de spécifications précises illustrant le déroulement des différentes activités. Cet instrument précieux est destiné à la main-d'œuvre qui réussit ainsi à appliquer parfaitement le protocole prévu.

Après avoir réalisé le prototype, une opération exigeant la présence constante du chef de projet lors des différentes phases d'équipement, et après y avoir

éventuellement apporté des modifications, le manuel d'instructions devient l'instrument de référence, dont l'observation rigoureuse garantit une qualité constante et absolue.

7. NOMENCLATURES ET COÛTS

Chaque responsable de secteur est impliqué dans la préparation de la nomenclature, un instrument qui, chez CRANCHI, assume un rôle primordial. Elle provient des sélections effectuées, chacun pour sa propre

compétence, sur d'innombrables matériels et composants, parmi lesquels sont repérés ceux dont les caractéristiques s'avèrent les plus adaptées. Chaque responsable rédige avec une extrême précision une liste (DOSE) reprenant les quantités des matériels nécessaires et signale l'atelier ou l'étape de la ligne de montage où les matériels doivent être disponibles (nombre exact de vis, nombre et débit des pompes, nombre de hublots, nombre de joints, etc.).



Lorsque la nomenclature a été dressée, elle est transférée au Centre des achats qui lance les négociations avec les différents fournisseurs afin d'obtenir les meilleures cotations (nous choisissons toujours le meilleur au juste prix, sans jamais perdre de vue la compétitivité que le prix final de l'embarcation doit représenter).

À travers la nomenclature, nous «construisons» le prix final de l'embarcation, en suivant les coûts dès la phase de conception.

8. PLANIFICATION

La programmation, initiée en mai 2005, a toujours été active et a régulièrement fourni des programmes souvent définis impossibles par les chefs de projet, mais qui, en réalité, se sont démontrés efficaces. La programmation est composée de trois phases:

1) Programmation liée à la fourniture de mathématiques aux différents partenaires pour la création d'empreintes, de moules et de moulées.

2) Programmation de la réalisation du prototype navigant, afin de prendre la mer le plus tôt possible.

3) Programmation de l'approvisionnement, chez les fournisseurs, de toutes les pièces nécessaires à la production des embarcations sur la ligne de montage.

Toutes les phases ci-dessus sont regroupées sur un diagramme de Gant et suivies jour après jour afin d'atteindre l'objectif collectif: la présentation de l'embarcation à la date fixée.





essais en mer

*« La mer ne permet pas
la moindre improvisation, nous
sommes partis
sur cette base pour tester notre
prototype navigant »*



Notes légales:

Les dessins, les images et les informations techniques reportés dans ce catalogue sont indicatifs.

Nous vous prions de bien vouloir vérifier les équipements et les caractéristiques techniques avec votre concessionnaire avant la signature du contrat d'achat.

Les images peuvent reproduire un équipement qui peut ne pas être disponible.

Pour de plus amples informations, s'adresser aux concessionnaires agréés.

Cranchi® se réserve le droit de modifier, à tout instant, les produits fabriqués et/ou vendus sans préavis et sans obligation de mise à jour des produits déjà fabriqués et/ou vendus.

Les caractéristiques esthétiques et les caractéristiques du moteur, les performances et l'autonomie, les caractéristiques techniques, les installations et les équipements de l'embarcation peuvent être différents de ceux illustrés dans le présent catalogue.



principales caractéristiques techniques



Motorisation / diesel

Man D2862 V12 – 1400 CV (2x1400 CV)

Axe hélice directe

Longueur hors tout	20,85 m env.
Longueur coque	18,65 m env.
Largeur maximale	5,10 m env.
Tirant d'eau aux hélices	1,50 m env.
Hauteur embarcation sur la ligne de flottaison (avec feux)	5,70 m env.
Hauteur construction	3,19 m env.
Capacité passagers	16
Catégorie de conception	A
Poids estimé embarcation vide	30,5 t env.
Poids estimé embarcation à pleine charge	35,3 t env.
Capacité du réservoir de carburant	3600 l env.
Capacité du réservoir d'eau	770 l env.
Capacité du chauffe-eau	75 l env.
Capacité du réservoir des eaux-vannes	277 l env.
Capacité du réservoir des eaux grises	200 l env.
Suites/cabines	4
Toilettes	4
Cabine des hôtes ou cabine équipage	1 des 4 à poupe
Nombre de lits	8



Suite de poupe de l'armateur



l'aménagement intérieur

“Garantir un confort maximal à bord”

C'est le principe inspirateur sur lequel nous nous sommes appuyés pour concevoir l'intérieur de notre nouveau yacht. Un yacht sans «obstacles» structurels, souvent créés par les varangues, les dormants, etc.

Au cours de nos très nombreuses années de conception, nous avons toujours essayé de satisfaire pleinement nos attentes en trouvant les meilleurs composants sur le marché ou en les faisant directement réaliser pour notre compte.

Tout ce dont nous avons besoin, nous le concevons et le faisons réaliser, en exclusivité, par les meilleurs spécialistes

présents sur le marché. C'est ce que nous avons fait pour les bittes, les supports des moteurs, des batteries et du générateur, les réservoirs d'eau, les hélices, les timons, les arbres moteurs.

Des moindres détails aux ensembles les plus complexes comme les équipements de bord et les intérieurs, l'objectif du confort a toujours été poursuivi.

Le confort de navigation comme résultat de la recherche et de l'emploi de produits innovants provenant de tous les secteurs pour insonoriser, réduire les vibrations, isoler du bruit, calorifuger les locaux.

Le confort des équipements intérieurs, non seulement à travers le choix d'excellentes matières, mais également à travers l'utilisation savante des tonalités des meubles, des parois et des sols. Le choix des matières et des tissus est expressément fait pour évoquer des sensations de bien-être et de relaxation.

Les matières sélectionnées, comme le bois des meubles et des parois, associé au laquage opaque des portes, de la cuisine et d'autres meubles, confèrent à l'ensemble une empreinte nouvelle, moderne, en ligne avec les tendances de la décoration.



Dans les pièces de jour, nous avons opté pour des sols en bois (rouvre blanchi), alors que pour les pièces de nuit, nous avons choisi la moquette en pure laine vierge.

Les portes laquées opaques et les parois en noyer Canaletto d'un grand effet créent du mouvement et amplifient l'espace intérieur. L'amplitude horizontale et verticale caractérisant les suites et les cabines permet d'obtenir un espace étonnamment vivable. Les espaces intérieurs sont subdivisés en: zone nuit composée de deux suites confortables, où l'on peut retrouver toute son énergie et son intimité (l'une réservée

aux hôtes en poupe et l'autre réservée à l'armateur en poupe) et de deux cabines (l'une avec des lits jumeaux et l'autre indépendante en poupe).

Quatre salles de bain avec cabine de douche séparée et des sanitaires à usage domestique (dont un dans la cabine indépendante de poupe), une cuisine lumineuse située sous le pare-brise.

La cuisine a été étudiée de manière à présenter une ambiance pratique, bien éclairée et fonctionnelle, excellente pour la préparation de repas frugaux ou de dîners en compagnie. Discrète et invisible

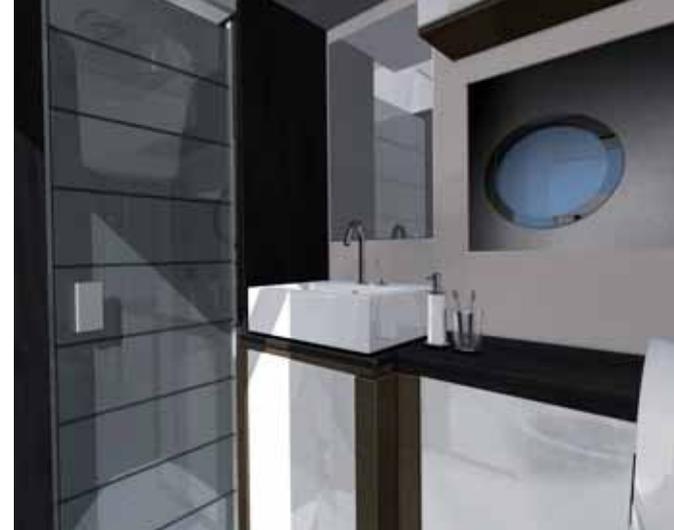
aux yeux des hôtes, elle se trouve sur un niveau différent de celui du salon.

Une zone de passage, généralement «très fréquentée», étudiée avec des particularités permettant aux hôtes de profiter d'un séjour pratique, accueillant et modulable.

C'est une ambiance qui invite à la relaxation et au plaisir d'être ensemble. En ouvrant les portes et les vitres (qui descendent jusqu'à former un petit balcon), elle se transforme en une **vérande couverte** qui, avec le cockpit, compose alors un immense salon permettant de passer d'agréables moments, bercés par la mer.

1. Suite de poupe de l'armateur
2. Suite de proue des hôtes
3. Cabine à lits jumeaux
4. Salle de bain de la suite de l'armateur
5. Salle de bain de la suite des hôtes
6. Salle de bain de la cabine à lits jumeaux
7. Salle de bain de la cabine des hôtes ou de l'équipage
8. Cabine des hôtes ou cabine de l'équipage

second niveau



1. SUITE DE POUPE DE L'ARMATEUR

Grand lit double pour des rêves réparateurs et des réveils sereins. Le temps que nous passons à dormir correspond à un tiers de notre vie.

Pour être éveillés et actifs lors des deux tiers restants, nous devons bien nous reposer. À cet effet, nous avons sélectionné des matelas particulièrement confortables.

Cinq zones de confort offrent un soutien flexible et soulagent la pression sur les épaules et sur les hanches. Sous le lit, l'on pourra loger la garde-robe ou le linge de l'embarcation, grâce à la présence d'un

compartiment accessible par une ouverture asservie.

On y trouvera également un sommier à lattes en bois, des tables de chevet, un coffre-fort et une télévision LCD de 26" munie d'un lecteur DVD, une installation de conditionnement d'air, une radio stéréo / CD. La suite est équipée d'un ample vestibule et de grandes fenêtres latérales laissant pénétrer la lumière (qui s'obscurcissent à l'occurrence) en «projetant» directement les occupants sur la mer.

La ventilation naturelle de la cabine est garantie par deux grands hublots montés sur les côtés.

La garde-robe est spacieuse. Chaque vêtement y trouve sa place et le moindre accessoire, comme les boucles d'oreille, possède son propre logement.

Tous les espaces de la suite peuvent être transformés en un coin maquillage ou en zone de travail personnel. L'éclairage est garanti par des spots en plafond (lumières de lecture) et par de pratiques lumières de courtoisie que l'on pourra utiliser lorsque la cabine est déjà occupée et qui éclairent uniquement le sol.

La chambre est équipée d'une large salle de bain privée avec une cabine douche séparée.



2. SUITE DE PROUE DES HÔTES

Grand lit, ample vestibule et salle de bain privée avec coin douche séparé, armoire garde-robe et tiroirs. Équipée de lumières de lecture près de la tête de lit, d'une radio stéréo / CD, d'une télévision LCD de 22" avec lecteur DVD aux pieds du lit, de larges fenêtres latérales laissant pénétrer la lumière et s'obscurcissant à l'occurrence, une installation de conditionnement d'air et deux grands hublots sur les côtés pour la ventilation naturelle de la suite.

Garde-robe spacieuse, coin de maquillage ou zone de travail personnel.

3. CABINE À LITS JUMEAUX

Cette cabine est équipée de deux lits jumeaux, d'une télévision LCD de 19" avec lecteur DVD, d'une installation de climatisation et de diverses poches. Pensée et conçue pour un couple d'adultes, elle est également parfaite pour les plus petits qui pourront s'amuser, sauter et jouer. Une cabine pensée pour les grands mais parfaitement adaptée aux enfants. Protégés et libres d'imaginer, d'expérimenter et de s'amuser, les enfants ont à disposition une ambiance accessible où ils pourront

facilement atteindre le portemanteau qui, dans cette cabine, se trouve sur deux niveaux, et les nombreuses étagères à hauteur d'enfant, également très pratiques pour un adulte assis. On y trouve également des bacs, des poches et de pratiques filets pour leurs jouets et leurs habits.

4. / 5. / 6. / 7. SALLE DE BAIN DE LA SUITE DE POUPE DE L'ARMATEUR / DE PROUE DES HÔTES / À LITS JUMEAUX / DE LA CABINE DES HÔTES OU DE L'ÉQUIPAGE

Les salles de bain ont été conçues avec le plus grand soin dans l'objectif d'obtenir, dans un volume unique, trois zones distinctes: la zone des sanitaires, la zone des lavabos munie d'étagères et d'armoires nécessaires à un rangement soigné des cosmétiques, des crèmes solaires, des brosses et des essuie-mains, et d'une zone de la douche réglable en hauteur, avec un espace permettant d'y appuyer le savon, le shampoing et tout autre produit d'hygiène personnelle.

Tous les locaux sont équipés de toilettes de type Vacuum flush, d'accessoires de bain, de portemanteaux et d'une installation de climatisation.





Suite de proue des hôtes



8. Cabine des hôtes ou cabine de l'équipage

9. Cuisine



8. CABINE DES HÔTES OU CABINE DE L'ÉQUIPAGE

L'avantage de cette cabine réside dans son entrée indépendante. Elle peut accueillir deux hôtes et elle est particulièrement spacieuse et lumineuse. Elle est équipée de hublots ouvrables et d'un divan à table rabattable qui, à l'occurrence, se transforme en lit. L'autre descend vers celle du bas pour former deux lits superposés. La cabine est équipée d'une installation de climatisation, d'une radio stéréo CD, d'une télévision LCD de 19", d'un réfrigérateur, d'un four à microondes.

Équipée de nombreux bacs, de poches et de pratiques filets pour le rangement des objets ou des vêtements. La salle de bain de la cabine des hôtes est équipée d'un lave-linge séchant.



9. CUISINE

La cuisine est le lieu où se déroule la vie de tous les jours, même en vacances. C'est l'endroit où l'on peut se réunir pour préparer des sandwichs, des apéritifs, des salades de fruits ou des repas à savourer en famille et entre amis.

C'est un espace bien organisé, fonctionnel et lumineux, équipé d'un plan de travail en Corian sur lequel prennent place un évier à deux bacs en acier et un fourneau à quatre feux en vitrocéramique. La zone est complétée par un four électrique multifonctions, un grand réfrigérateur avec congélateur, un lave-vaisselle et une hotte

aspirante. Le volume limité a été optimisé grâce à des meubles muraux utilisant l'espace vertical, à de pratiques cambuses extractibles, à des paniers, des poches et des étagères. Nous avons personnalisé la cuisine avec un service à vaisselle et des couverts portant la signature Cranchi, tout comme la batterie de casseroles et les verres.

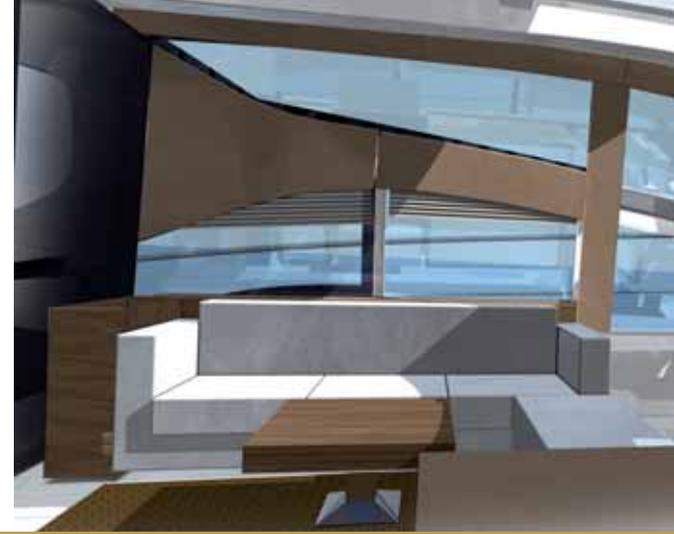
Une cuisine à l'aspect très moderne, laquée opaque, avec un plan de travail sombre en Corian et un sol en bois. Une combinaison savante de matières et de tons.

La lumière en entrée du pare-brise peut être voilée par un rideau pare-soleil très pratique.





premier niveau



10. SALON

C'est le local où l'on s'assoie volontiers pour discuter, dans un espace relaxant et confortable qui favorise les contacts.

C'est le local du yacht où le moindre détail évoque ses propriétaires.

Un lieu qui invite à la convivialité mais où, chacun peut se réserver un espace s'il le souhaite.

Nous avons conçu un large divan recouvert de cuir, placé devant un meuble bas dans lequel nous avons inséré une télévision au plasma de 37" avec lecteur DVD et une série d'accessoires spécialement étudiés pour le

plaisir de se retrouver: une cave à vins, une machine à glaçons, un équipement Bose. Un divan pratique aux lignes modernes devient l'endroit parfait pour converser ou simplement se détendre et regarder un film. Une ambiance accueillante où les quatre sièges et la table transforment le salon en salle à manger.

Le salon est particulièrement lumineux et présente deux fenêtres latérales électriques qui, lorsqu'elles sont descendues, permettent d'aérer le salon.

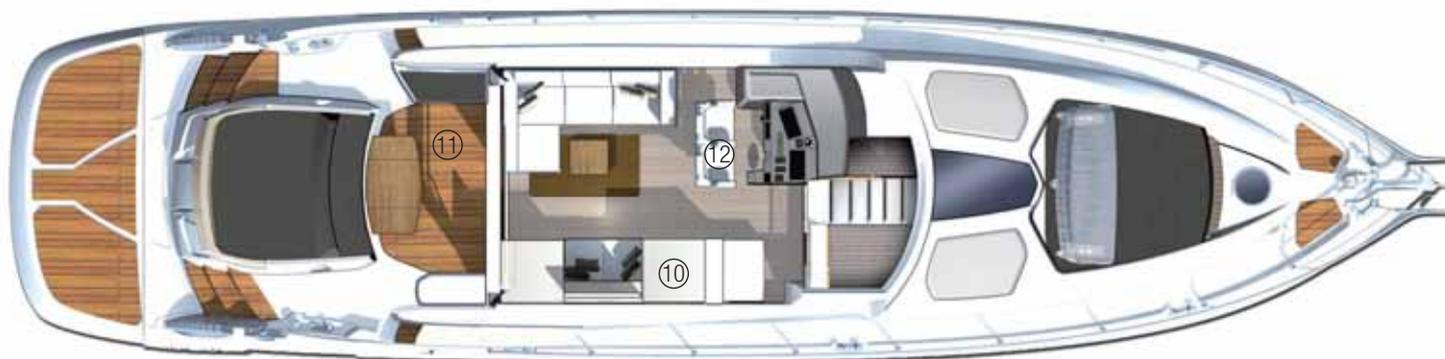
En abaissant les stores vénitiens, on crée une ambiance relaxante où l'on peut s'adonner à la lecture ou écouter de la musique.

Le salon est transformable: grâce à la présence de deux portes d'entrée coulissantes et rabattables, il s'unit au cockpit et à la dînette extérieure pour former une surprenante véranda sur la mer.

11. COCKPIT

Spacieuse et moderne, c'est une zone qui, par ses caractéristiques et ses accessoires, est confortable et fonctionnelle. Elle est équipée d'un réfrigérateur à bacs, d'un évier avec robinet et d'une poubelle.

Une table pliable en teck et quatre sièges, un plancher également en teck. Un rideau



- 10. Salon
- 11. Cockpit
- 12. Poste de commande



pare-soleil électrique, un vaste bain de soleil en poupe, une passerelle hydraulique et une plateforme hydraulique (montée et descente) pour le rangement et le lancement du canot.

12. POSTE DE COMMANDE

Complet, moderne, ergonomique et parfaitement en harmonie avec l'ambiance dans laquelle il est inséré, il présente un double siège du pilote en cuir, réglable en hauteur et vers l'avant ou l'arrière.

Le volant est en bois et en cuir et il est réglable en hauteur. Les commandes du moteur sont électroniques.

Les revêtements, les vernis et les matériaux lui confèrent une note sportive et élégante à la fois.







équipements de bord

Nous avons réalisé des équipements aux caractéristiques exceptionnelles: très technologiques, réalisés avec des accessoires de dernière génération, des matériaux de grande qualité et une instrumentation électronique d'avant-garde: tous ces éléments sont normalement installés sur des yachts de dimensions supérieures au nôtre.

Des équipements en mesure de faire fonctionner au mieux chaque appareil et de suivre son évolution ont été installés à bord. Ils permettent de connaître l'état dans lequel il se trouve et d'alerter en cas de besoin d'entretien.

Dimensionnés de manière adaptée, ils

ont été étudiés pour faire face pleinement aux besoins électriques, hydriques et hydrauliques des appareils installés à bord.

Pour le monitoring et le contrôle de l'équipement électrique, nous avons sélectionné un système à la technologie Naviop-PowerNav, en mesure de transporter, sur un seul câble appelé «Can-Bus», toutes les informations concernant les accessoires présents à bord et de relier les capteurs et les panneaux entre eux.

En substance, il s'agit d'un logiciel très efficace qui fournit, au propriétaire, des informations concernant les alarmes, les éventuelles réparations, les dysfonctionnements ou les défauts en cours.

L'utilisation et la lecture de ce système technologique est facile, intuitive et d'un apprentissage rapide.

Deux écrans de 15" en couleurs ont été installés: l'un pour le monitoring et l'autre pour le contrôle avec i-drive, pour suivre, par exemple, la température des chambres, l'état des lumières à bord (allumées ou éteintes), les niveaux du carburant et de l'eau douce, la puissance absorbée par les utilisations, le niveau de charge des batteries, la température de la salle des machines, l'état des pompes de sentine, le système de conditionnement, etc. Les contrôles des moteurs, de la plateforme hydraulique, du guindeau, du

winch avec la cloche de touage et de la passerelle hydraulique prévoient une gestion indépendante car ils requièrent d'importantes absorptions électriques.

Il en est de même pour les variateurs d'assiette hydrauliques, exclus car ils présentent leurs propres logiciels de contrôle, capables d'actionner les volets lors du planage afin de faciliter l'assiette du yacht et lors des manœuvres de braquage en vitesse afin de faciliter la manœuvrabilité. Voilà quelques informations sur les équipements.

ÉQUIPEMENT ÉLECTRIQUE

L'équipement à bord est entièrement sous 24 V, garantis par un banc de huit batteries pour 300 Ah totales pour les services de bord et par deux bancs de batteries de 75 Ah pour les moteurs de type Optima. Ces batteries sont en mesure de produire la puissance maximale de démarrage, même sous des

conditions météorologiques difficiles (trop chaud ou trop froid), de garantir un nombre prolongé de cycles de charge et de décharge par rapport aux batteries traditionnelles et de supporter de longues périodes d'inactivité du yacht.

Les Optima Blue Top dédiées aux services sont rechargées par deux alternateurs auxiliaires de 120 A, alors que celles des moteurs sont équipées d'un dispositif de recharge propre avec un alternateur de 55 A (pour chaque moteur).

Le chargeur de batteries sélectionné pour le projet C-96 est de 80 Ah. Il alimente les batteries présentes à bord lorsque le câble de la ligne de quai est raccordé.

La puissance du générateur installé à bord est de 20 kVA.

Il a été ainsi sélectionné car il est en mesure de satisfaire, sans baisse de puissance et en toute sécurité, l'énergie électrique demandée à bord.

Il est particulièrement silencieux et ses consommations sont modérées.

ÉQUIPEMENT DE CONDITIONNEMENT D'AIR

Il est garanti par un équipement de dernière génération, avec un seul compresseur d'une capacité frigorifique de 72000 BTU, une intensité au démarrage d'environ 40 A pour une consommation de 8,8 kW et une intensité nominale de 33 A. L'équipement, de la série IDEA de CONDARIA, est une «perle rare» dans le panorama nautique. En effet, peu nombreux sont ceux qui l'utilisent car il coûte beaucoup plus cher qu'un équipement à deux ou trois compresseurs. Le coût d'achat élevé se traduit par un avantage pour l'armateur car IDEA est le seul sur le marché capable d'éliminer le pic de courant absorbé par les compresseurs au démarrage avec un convertisseur de fréquence qui démarre graduellement le compresseur.





La série IDEA est en mesure de garantir, en permanence, une parfaite efficacité avec de faibles consommations et une régulation soignée de la capacité frigorifique en double modalité (jour et nuit).

INSTRUMENTATION ÉLECTRONIQUE

L'instrumentation de navigation choisie, la série G de Raymarine, avec le système G-Series et le puissant processeur GPM400, possède une capacité d'élaboration des données dix fois supérieure à celle d'une instrumentation électronique marine traditionnelle de série E, présente sur la plupart des embarcations.

Sur la nouvelle instrumentation, les cartes des régions géographiques sont complètes et chargées sur un disque dur incorporé au GPM400. Elles



permettent de consulter: la cartographie 3D, la superposition de photos aériennes, les services portuaires, les photos panoramiques des ports, les animations des courants et des marées. Fournie de série avec la cartographie Platinum+, l'instrumentation permet de visualiser des photos aériennes et de satellite avec une résolution élevée.

Le pilote automatique est le modèle SPX 30 GYRO aux dimensions compactes. Il offre d'excellentes performances grâce au système Gyroplus intégré (un gyroscope interne en mesure de garantir la stabilité du cap en toute circonstance) et au système AST, une sorte d'auto-

apprentissage des caractéristiques de navigation de l'embarcation et d'adaptation aux performances.

HARD TOP

Avec la collaboration de WEBASTO, nous avons créé un nouveau toit pour notre Hard Top à coulissement à deux étages: l'un à déflecteur - comme dans le secteur automobile - et l'autre à ouverture totale.

VITRES ÉLECTRIQUES

Deux puissants systèmes électriques ont été prévus pour gérer la rentrée vers le bas des vitres latérales et leur retour en position fermée.





Principaux équipements

Dessaleur	130 l/h
Générateur	20 kVA
Batteries des moteurs	2 x 75 Ah série Optima Spiracel (pour moteur)
Batteries des services	8 x 75 Ah série Optima Spiracel
Batteries du générateur	1 x 100 Ah
Chargeur de batteries	1 x 80 A 24 V - 3 sorties
Chargeur de batteries du générateur	1 x 10 A 12 V
Air conditionné	72000 BTU

Chaîne / ancre en acier inox

Winch et cloche de touage de proue

2 winchs et cloche de touage de poupe

Hélice de proue / poupe hydraulique

Régulateurs d'assiette intelligents

Hard Top Webasto

Doubles vitres électriques latérales

Carène avec vernissage insonorisant par pulvérisation

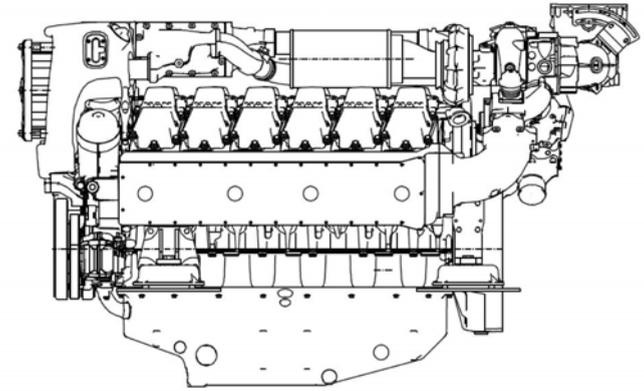
Cloisons / parois calorifugées par l'intérieur et par l'extérieur pour isoler du bruit

Plans de piétement revêtus d'un insonorisant (âme d'aluminium) pour isoler de la chaleur et du bruit

Rideau pare-soleil de poupe électrique

Sonde de température de la salle des machines





Notes légales:

Malgré l'engagement à fournir des informations toujours plus précises, les données concernant les prestations et l'autonomie que la société Cantieri Nautico Cranchi® S.p.A. divulgue en bonne foi doivent être considérées purement indicatives. Elles n'engagent et ne lient en aucune mesure la société Cantieri Nautico Cranchi®.

Il s'agit de données effectivement mesurées dans notre Marine Test Centre sur l'Adriatique, concernant l'embarcation neuve, sans antifouling, avec une charge légère dans des conditions environnementales optimales et ces données doivent servir de guide uniquement. Les facteurs tels que la saleté sur la carène, la qualité de l'antifouling et du carburant, l'état des volets, les dégâts aux hélices, les problèmes aux moteurs, la température de l'eau, de l'air et du carburant, les conditions météorologiques défavorables (mer, vent), les conditions de charge particulières (carburant, eau, équipements de sécurité, équipement, accessoires supplémentaires) et le nombre de passagers embarqués peuvent influencer négativement les prestations de l'embarcation.

Pour ces raisons, et pour d'autres motifs, les données concernant les prestations ne peuvent pas impliquer la garantie ou la responsabilité de la société Cantieri Nautico Cranchi® S.p.A.

Prestations de l'embarcation

Vitesse de croisière

basse	22 nœuds 1600 tr/min
moyenne	28 nœuds 1800 tr/min
haute	32 nœuds 2000 tr/min

Autonomie en vitesse de croisière

basse	387 mn
moyenne	372 mn - 13,5h environ
haute	352 mn

Vitesse maximum

vitesse maximum	34/36 nœuds
-----------------	-------------



motorisation

Ceux qui connaissent la société Cantiere Nautico Cranchi S.p.A. savent bien que nous sommes passionnés de navigabilité, de fiabilité et de qualité très élevée du produit. La navigabilité est donnée par plusieurs facteurs: dessin (ou mieux de la forme) de la carène ainsi que son poids, puissance des moteurs, équipement et tout ce qui se trouve à bord.

Pour notre «Projet C-96», nous avons entamé une nouvelle collaboration avec le colosse allemand MAN, producteur de moteurs marins de longue date, qui n'a plus besoin de présentation. Nous avons sélectionné pour le 64 HT le

tout nouveau MAN D2862 V12 de 1400 CV et d'une cylindrée de 24,24 l.

Pensé et réalisé principalement pour une utilisation de plaisance, grâce à ses caractéristiques techniques, le V12 s'est avéré être le propulseur idéal après les tests poussés effectués en mer en avril 2009 pour notre nouveau yacht.

Cette unité thermique est un turbo diesel common rail à injection directe, 12 cylindres en V et avec une puissance de 1400 CV. Le couple maximum de 4710 Nm est développé dès les régimes bas, grâce au choix d'une double turbine pour chaque moteur, apportant son soutien au propulseur. Ces

caractéristiques confèrent à notre projet une grande facilité de planage, une excellente accélération et des consommations réduites. Il s'agit de moteurs très compacts, légers et à fort caractère, qui ont démontré d'excellentes prestations lors des essais de navigabilité.

Un ordre incroyable règne dans la salle des machines grâce à l'installation que nous avons conçue (installation électrique, hydraulique, installation de vidange de la sentine) et l'entretien sur les moteurs est facilité par le placement des filtres à huile, à carburant, etc. dans une position facilement accessible.

Man D2862

V12-1400 Hp

Technical data

Type of engine		LE 463
Bore	mm	128
Stroke	mm	157
Displacement	l	24.24
Compression ratio		17:1
Rotation looking on fl ywheel	left	
Flywheel housing		SAE 1
Maximum output ¹	kW (mhp)	1 030 (1 400)
Rated speed	rpm	2 100
Torque at rated speed	Nm	4 681
Maximum torque	Nm	5 200

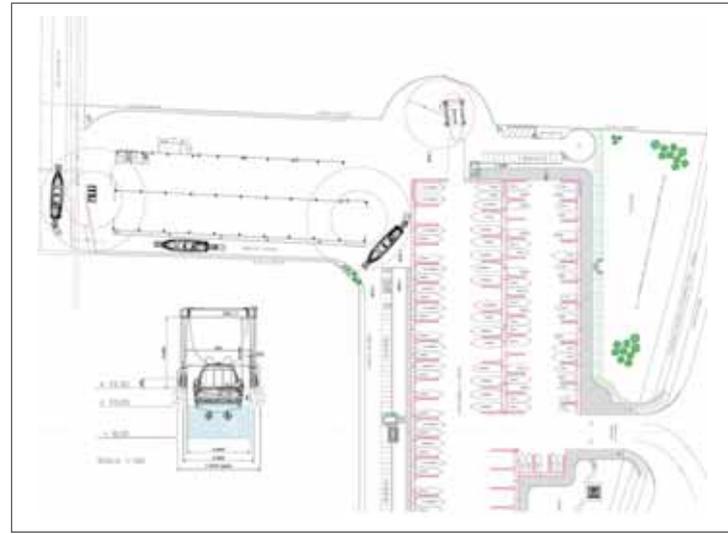
Characteristics

Cylinders and arrangement	12 cylinders in 90° V design
Operation mode	4-stroke diesel engine watercooled exhaust turbocharger intercooler
Number of valves	4 valves per cylinder, replaceable
Fuel injection	Direct fuel injection with electronic control
Fuel system	Common Rail
Engine block	High-strength casting with integrated oil and water ducts and replaceable cylinder liners
Engine lubrication	Closed system with forced feeding, oil cooling and filtering
Type of cooling	Plate heat exchanger seawater cooled
Engine electric	Electronic injection control (EDC) Electronic engine monitoring including diagnostic unit
Exhaust gas status	IMO/MARPOL 73/78, BSO, 97/68/EC RCD 94/25/EC, EPA Tier 2 for private use only Fuel DMX fuel to ISO 8217, DIN EN 590





“ Le centre a été créé pour les embarcations Cranchi présentes et futures ”





centre d'excellence

Un centre d'excellence pensé pour les embarcations Cranchi supérieures à 50 pieds et produites à Seventy Plant 4.

C'est là que seront exécutées, **sur toutes les unités produites**, les opérations de PDI (Pre Delivery Inspection) et la navigation de réception au large.

Une structure d'avant-garde pour la **remise en état**, avec une darse privée de **20.000 m²** et un terrain de **35.000 m²**:

le centre a été créé pour les embarcations présentes et futures. Une grue portique de 100 tonnes de portée pour tirer au sec les embarcations jusqu'à 80 pieds, une marina de 130 emplacements, un hangar de plus de **6.000 m²** équipé de deux ponts roulants de 50 tonnes.

Un centre où une équipe de professionnels préparée par les Chantiers est en mesure d'offrir un cycle complet de services signés Cranchi, à partir de la livraison et durant

tout le cycle de vie de l'embarcation. Nos clients pourront choisir entre une livraison de l'embarcation par mer (avec le personnel CRANCHI) ou par bateau. Dans les deux cas, on pourra toujours compter sur une gestion de l'organisation compétente et qualifiée.

Sur le créneau des plus de 50 pieds également, CRANCHI offre, à ses nouveaux clients, sa tradition de professionnalisme, de sérieux et de cohérence.



Boatbuilder since 1870

TECHNOLOGICAL SUPREMACY

Raymarine

DuPont™
KEVLAR

Boat reinforced with
Kevlar brand fiber

CANTIERE NAUTICO CRANCHI® S.p.A.

STABILIMENTO DI PIANTEDO (SO)

PIANTEDO PLANT 1 (SO)

I - 23010 PIANTEDO (SO) - Via Nazionale, 1319

Telephone: +39/0342/683.359 - Telefax: +39/0342/683.331

www.cranchi.com - sales@cranchi.it

MARINE TEST CENTRE

I - 33058 S. GIORGIO DI NOGARO (UD)

Capitale sociale i.v. - Share capital Euro 5.000.000,00

Codice Fiscale / P.IVA/ Intrastate VAT. 00070470141