

I DIECI ANNI DI MONTE CARLO YACHTS

Superyacht CANTIERI

IL SEGRETO DEI CAMPIONI

di Corradino Corbò

Chissà perché, di fronte a un clamoroso successo sono in molti a chiedersi un po' irrazionalmente quale segreto vi si nasconda dietro. Tuttavia, nel caso di Monte Carlo Yachts si tratta di una domanda particolarmente fondata per due motivi: il primo è costituito dalla paradossale sincronia tra i dieci anni appena compiuti dal cantiere - tutti costellati di grandi successi - e il periodo che ha segnato quella che, secondo molti, è stata la peggiore crisi economica dell'era moderna; il secondo è rappresentato dall'estrema cura con la quale l'azienda di Monfalcone ha sempre mantenuto la massima riservatezza su gran parte del suo processo produttivo, addirittura vietando l'ingresso di macchine fotografiche e smartphone in alcuni settori dei suoi stabilimenti. Tuttavia, in occasione di questo importante compleanno, la dirigenza ha deciso di rivelare l'arcano, offrendo ai media - e perciò al pubblico - una dettagliata descrizione del suo modo di operare. Probabilmente, qualche amante del genere fantasy rimarrà deluso dal fatto che, sollevato il velo, non compa-

iono né bacchette magiche né geni della lampada. Il "segreto" di Monte Carlo Yachts ha infatti la stessa sana sostanza dei segreti rivelati da tutti quei personaggi di spicco che eccellono in qualcosa, i quali riassumono quasi sempre la chiave del loro successo con le stesse semplici parole: metodo, applicazione, determinazione, sacrificio, passione. Ovvero, tutto quel che si può leggere tra le righe del dettagliato racconto offerto dal cantiere di Monfalcone e che noi, di Superyacht, abbiamo potuto verificare, confrontare, apprezzare nel corso di una lunga e particolareggiata visita ai suoi stabilimenti.

IL DESIGN

Ciascuno dei sette modelli della collezione MCY è stato disegnato dallo studio Nuvolari Lenard e sviluppato all'interno di un ampio ufficio del cantiere, dove ingegneri, architetti e tecnici operano fianco a fianco, in un ambiente open space, con i responsabili dei reparti marketing e vendite. Un lavoro quotidiano che si concentra non tanto sul singolo modello quanto sulla

In occasione del suo decimo compleanno, il cantiere di Monfalcone ha finalmente deciso di raccontare quasi tutti i dettagli di quel know-how che gli ha permesso di imporsi autorevolmente su un mercato internazionale travolto dalla crisi.



singola unità, poiché il fine è quello di garantire una caratteristica davvero unica per un cantiere che costruisce barche di vetroresina: la possibilità di personalizzare il prodotto a qualsiasi livello, per renderlo perfettamente conforme alle esigenze dell'armatore. Un'elasticità che implica una grande sapienza artigianale, capace di integrarsi armonicamente all'interno di un processo produttivo di avanguardia.

LA PRODUZIONE SNELLA

Fino a pochi anni fa, la grande industria ha utilizzato esclusivamente il metodo di produzione di massa, sviluppato da Henry Ford

per il settore automobilistico. Poi, con l'avvento delle grandi aziende giapponesi, si è passati al più razionale sistema Toyota, incentrato soprattutto sull'identificazione degli sprechi. Lo sviluppo più avanzato di questa metodologia lo si deve agli studiosi James Womack e Daniel Jones, padri della cosiddetta "lean production", la produzione snella. Stiamo parlando di metodologie sostanzialmente estranee al vasto mondo della cantieristica nautica, tuttora fortemente legato a sistemi che non è ingeneroso definire mediamente antiquati. Ebbene, essendo tra pochi ad aver applicato i principi della lean production, combinandoli con quelli dell'industria aerospaziale, Monte Carlo Yacht è anche tra i pochi, per non dire l'unico, a poter costruire uno yacht custom di oltre 32 metri - il riferimento all'ammiraglia MCY 105 non è casuale - in appena quattro mesi e mezzo, garantendo il massimo livello di qualità e finitura. Facile a dirsi ma non a farsi. Vediamo



permette di migliorarne ulteriormente le proprietà fisiche e meccaniche.

LO SCAFO

Il guscio che costituisce lo scafo viene costruito secondo le più severe norme Rina e, ancora nello stampo, già presenta tutte le sue caratteristiche peculiari, come le placcature autoportanti in sandwich, i rinforzi longitudinali e il compartimento anticollisione costituito da una crash box stagna posta all'estrema prua.



paratie, stendendo linee elettriche, allestendo arredamenti, saldando bagli e traverse, iniettando e applicando isolanti eccetera. L'intera struttura delle cabine è concepita in forma modulare su un sistema a griglia, in modo che possa essere predisposta all'esterno dello scafo nel completo controllo delle tolleranze di assemblaggio, limitate a circa un millimetro. I mobili sono rigorosamente di legno naturale, così come tutti i complementi e gli elementi decorativi sono di materiali della più alta qualità, selezionati tra quelli dei migliori fornitori italiani e lavorati all'interno del cantiere.

Tra i tanti vantaggi offerti da questo modulo, ne vanno sottolineati alcuni di estrema importanza. Innanzi tutto, la possibilità di operare indifferentemente all'interno e all'esterno di esso consente – tanto per fare l'esempio più banale - di fissare in perfetta continuità quei corrugati che, nell'allestimento tradizionale, restano inevitabilmente appesi "a festone" all'interno delle rispettive compartimentazioni, generando prima o poi rumori, vibrazioni, avarie. Il fatto poi che questa imponente

struttura costituisca una sorta di enorme dima all'interno della quale si può operare in piena libertà, consente di realizzare praticamente qualsiasi personalizzazione del layout senza imporre la necessità di riprogettare l'intero yacht. Inoltre, questo sistema consente di lavorare, in piena comodità e senza alcun intralcio reciproco, a una quantità di personale altrimenti impensabile all'interno di uno scafo. Infine va sottolineato il fatto che, essendo questo articolato modulo destinato a diventare strutturale, conferisce allo scafo una rigidità e una solidità assolutamente eccezionali.

LA COPERTA

Il terzo modulo di uno yacht MCY è rappresentato dall'insieme formato dalla coperta, dalla sovrastruttura, dal flying bridge e dal T-Top. Qui, l'utilizzo del Kevlar e della fibra di carbonio, in aggiunta alla vetroresina stratificata per infusione, è ancora più massiccio, poiché l'affidabilità strutturale deve necessariamente andare di pari passo con il contenimento del peso e la sua più vantaggiosa distribuzione, al fine di garantire la migliore stabilità in navigazione, ridurre l'ampiezza dei mo-

LA GAMMA

7 modelli in categoria di progettazione CE A
Design: Nuvolari Lenard
Architettura Navale e Ingegnerizzazione: Monte Carlo Yachts

MCY 65 - Lunghezza ft.: m 19,82
Riconoscimenti: Best Motor Yacht 40'75 (Shanghai 2013); Motor Boat of the Year (Londra 2013)

MCY 70 - Lunghezza ft.: m 21,30
Riconoscimenti: Best Design Trophy (Cannes 2012); Best Import Motoryacht 70-80 ft (Fort Lauderdale 2012)

MCY 76 - Lunghezza ft.: m 23,05
Riconoscimenti: Best Production Motor Yacht 51' to 80' (Asia Boating Award 2011); European Powerboat of the Year (Düsseldorf 2011); Motor Boat of the Year (Londra 2011); Best Design Trophy (Cannes 2010); Nautical Design Award (Adi 2011); Motor Boat of the Year (Genova 2010)

MCY 80 - Lunghezza ft.: m 24,62
Riconoscimenti: Winner Best Flybridge Yacht 55 ft to 80 ft (Asia Boating Award 2017); Best Layout Trophy (Cannes 2016)

MCY 86 - Lunghezza ft.: m 26,30
Riconoscimenti: Best Worldwide Production Motoryacht 25 meters and above (Asia Boating Award 2014); Best Motoryacht 80-89 ft (Fort Lauderdale 2014)

MCY 96 - Lunghezza ft.: m 29,26
Riconoscimenti: Best Flybridge Yacht (Asia Boating Award 2018); Best International Motor Yacht Range 24-30 m (Christofle Yacht Style Awards 2018); Most Achieved Award (Cannes 2017)

MCY 105 - Lunghezza ft.: m 32,26
Riconoscimenti: Best of the Best (Robb Report, Malibu 2016); Best of the Best from 100 to 195 feet (Robb Report, Malibu 2017); Most Innovative Yacht Trophy (Cannes 2015); Yacht and Aviation Awards / Interior Design (Venezia 2016); A Design Award in Yacht and Marine (Como 2016)

MONTE CARLO YACHTS

Via Consiglio d'Europa 90
34074 Monfalcone (GO) - Tel. 0481 283111
info@montecarloyachts.it - www.montecarloyachts.it

perché. Ogni yacht della gamma MCY si compone sostanzialmente di tre moduli separati: scafo, modulo interno e coperta, che vengono costruiti contemporaneamente, ciascuno fino alla fase di finitura, quindi, come vedremo, uniti insieme nella delicata fase di assemblaggio. Tutti i componenti di vetroresina sono realizzati meticolosamente utilizzando materiali ingegnerizzati e resina applicata mediante infusione sottovuoto: una scelta che rende l'ambiente di lavoro migliore, grazie alla riduzione radicale dei livelli di emissioni nell'aria, e che nel contempo, grazie all'ottimizzazione dei rapporti di impregnazione del composito, contiene il peso finale. Obiettivo, questo, al quale concorre l'utilizzo di compositi ultraleggeri – soprattutto a base di fibre di Kevlar e di carbonio - e dell'alluminio. Prima di essere inoltrati alla catena di montaggio, questi componenti vengono sottoposti a uno speciale trattamento che, tutto svolto all'interno dell'avveniristico stabilimento di verniciatura,

La maggior parte degli impianti elettrici e idraulici, così come i serbatoi e i vari elementi della sala macchine, vengono quindi montati a scafo aperto.

Le paratie principali sono coibentate con speciali materiali isolanti che hanno il duplice compito di assorbire il rumore meccanico generato dai motori - che in questa fase vengono montati su poderosi supporti di acciaio inseriti nella struttura di rinforzo - e di isolarne il calore, destinato a essere dissipato da potenti ventilatori.

Quando questo insieme di elementi viene completato, lo scafo è pronto ad accogliere il modulo interno.

IL MODULO INTERNO

Uno dei settori più originali del cantiere di Monfalcone è quello dedicato alla costruzione del modulo che andrà a costituire qualcosa come il 70-80 per cento dell'impiantistica e dell'arredamento di ogni singola unità. Tutto è molto pulito, quasi asettico. In ogni postazione operano contemporaneamente e senza intralciarsi decine di tecnici che lavorano intorno e dentro a una sorta di scheletro, posando tubazioni, fissando

I dieci anni di Monte Carlo Yachts

Il segreto dei campioni

vimenti oscillatori, ottenere il massimo comfort. La coperta viene quindi rivestita con filarotti di teak, allestita con la sua attrezzatura in acciaio inossidabile, mentre intorno alla cabina vengono installate le finestrate a doppio vetro. Anche in questo caso, il sistema del preassemblaggio, al quale si ricorre pure per i circuiti elettrici, elettronici e domotici, nonché per alcuni elementi dell'arredo, permette di eseguire il lavoro con notevole rapidità e, soprattutto, con maggiore precisione e massimo livello di finitura. A questo proposito va notato che pure la parte inferiore della coperta, benché destinata a restare del tutto nascosta dopo l'applicazione dei materiali isolanti, viene comunque perfettamente rifinita.

L'ASSEMBLAGGIO FINALE

Quando ciascuno dei tre grandi moduli è terminato, si può passare alla fase di assemblaggio finale che, per la relativa facilità con la quale si svolge, viene definita dallo stesso cantiere "plug and play". In realtà, la parte più importante di questa delicata operazione viene svolta da uno speciale carro-ponte che preleva il modulo interno dalla sua originaria postazione e lo porta, dopo parecchi metri di traslazione, esattamente sulla verticale del suo scafo di destinazione. Qui, dopo alcuni secondi lo fa scendere lungo speciali guide che permettono alle due parti di unirsi con precisione millimetrica e, per interposizione di speciali collanti di tipo aeronautico, di diventare un blocco monolitico. Su questo, con un'analoga procedura, viene quindi posto il terzo modulo che, costituito dalla coperta e dalle sovrastrutture, completa la struttura dello yacht.

LA VERNICIATURA E I TEST

Sulla barca che finalmente ha assunto le sue sembianze, una squadra di tecnici svolge una prima approfondita ispezione di controllo, superata la quale, lo scafo viene introdotto nell'edificio dedicato alla verniciatura, dove assume la livrea scelta dal suo armatore nell'ambito di una palette di colori pressoché illimitata. Poi è la volta dei veri e propri test a secco e in acqua, che, seguendo procedure severissime, sono finalizzati a verificare che ogni elemento, dal singolo led alle macchine, dalla chiusura dei cassetti all'impianto hi-fi, funzioni alla perfezione. Infine la consegna che, per Monte Carlo Yachts, costituisce

l'inizio di un nuovo percorso fondato sul rapporto diretto e pressoché costante tra il cantiere, che mai deve staccarsi da ciò che ha prodotto, e l'armatore, finalmente passato dal ruolo di sognatore a quello di reale utilizzatore. Dunque, una relazione che può consolidarsi esclusivamente sulla base della serietà e della stima. Talvolta sfociando – come questi dieci anni hanno dimostrato – in amicizia.



Green inside.
Amer Yachts, a better world



14 | 100 | 120 | 138

www.ameryachts.com

amer
YACHTS