

UNA MINIERA DI IDEE AL CARBONIO

Testo e foto di Angelo Colombo

Siamo stati in visita presso le strutture produttive del cantiere Southernwind, situate a Cape Town. L'occasione è stata arricchita dalla possibilità di uscire in mare con Thalima, uno sloop della linea SW 110 RS, del quale abbiamo poi avuto modo di parlare sullo scorso numero di Superyacht. Ne abbiamo approfittato per curiosare tra i capannoni e gli uffici tecnici del cantiere, potendo anche contare sul supporto del direttore generale ing. Marco Alberti, dell'ing. Willy Persico, fondatore di Southernwind, e di alcuni tecnici che ci hanno voluto illustrare le peculiarità della produzione del cantiere. L'intero comparto produttivo e logistico è gestito quasi interamente da un management composto da italiani capitanati da chi, nell'ormai lontano 1991, decise di autoprodurre l'imbarcazione dei suoi sogni progettata da Ron Holland, l'ing. Guglielmo Persico a tutti noto con il nome di Willy. La genesi di questa realtà produttiva è di per sé sufficiente a far capire quanta passione ci sia alla base dell'idea Southernwind, oggi uno dei cantieri specializzati nella produzione di yacht a vela di grandi dimensioni più in vista sul panorama internazionale. L'unità produttiva è situata nella zona industriale di Cape Town a pochi km di distanza dall'aeroporto internazionale e occupa un'area di 17.000 mq dei quali 12.000 coperti. Il cantiere è diviso in due dipartimenti, il primo dedicato alla laminazione e l'altro all'assemblaggio, inoltre, sono presenti il reparto carpenteria e finitura, quello dedicato all'engineering e ai sistemi e quello dedicato all'acciaio e alle dotazioni di coperta. L'intero processo produttivo è supervisionato da un nutrito team di persone provenienti dagli uffici tecnico, vendite e acquisti. 320 persone quotidianamente impegnate in cantiere, delle quali la maggior parte locali ma con un management fortemente europeo e in particolare italiano. Southernwind è specializzata nella produzione di yacht a vela dall'elevato contenuto tecnologico, elemento riscontrabile in tutte le fasi produttive che abbiamo avuto il piacere di osservare durante la nostra visita. Innanzi tutto va evidenziato il sistema di laminazione delle strutture in composito, il quale si avvale di esclusivi procedimenti sviluppati all'interno del cantiere grazie agli ingegneri del reparto ricerca e sviluppo. Abbiamo parlato con chi tra loro è spesso fonte di nuove idee, l'ing. Stefan Falcon, il quale ci ha illustrato come siano riusciti in Southernwind ad arrivare a un sistema di stampi unico nel suo genere. Il processo di laminazione degli scafi avviene su stampi modulari, vale a dire che per realizzare lo scafo si impiegano tre stampi anziché uno solo, circostanza che assicura al meto-



SOUTHERN WIND SHIPYARD



do dell'infusione un'efficacia imparagonabile ad altri procedimenti, in quanto le superfici interessate alla corretta diffusione del materiale così detto "bagnato", vale a dire le resine, sono sempre in piano e soprattutto mai troppo estese. Il risultato immediato di questa scelta sono laminati particolarmente affidabili nella loro struttura finale, ma anche la possibilità di distribuire con estrema precisione le giuste quantità di materiali compositi nel laminato, evitando eccessi inutili e assicurando dove necessario i giusti spessori. I tre manufatti che si ottengono sono poi assemblati con una tecnica di laminazione capace di assicurare la solidità tra le parti assimilabile a un corpo unico. Ma non è tutto, perché in quanto a stampi presso Southernwind c'è da farsi una cultura, infatti, tra le innovazioni introdotte presso il cantiere abbiamo scoperto anche uno stampo di coperta studiato per poter essere impiegato su barche di dimensioni diverse. In pratica si tratta di un grande stampo elaborato con complessi calcoli dai quali si ottiene una curvatura tale da potersi perfettamente adattare a tutti gli scafi prodotti dal cantiere. Questa circostanza permette di avere un unico stampo per le coperte, dal quale possono uscire sempre e soltanto manufatti perfettamente corrispondenti a ogni singolo progetto. A tutto questo si deve aggiungere la continua ricerca che il cantiere svolge per la scelta dei materiali di costruzione, in particolare per quanto riguarda le fibre, che prevalentemente vedono l'impiego del carbonio. Ma al carbonio si aggiungono parti rinforzate con kevlar per esempio, nelle zone dove si può ipotizzare l'impatto di ancore o altri elementi, tutto questo per ottenere manufatti particolarmente leggeri ma dotati di robustezza strutturale e in aree specifiche dalla quale deriva una totale affidabilità. L'ufficio tecnico del cantiere è costantemente impegnato tanto nella verifica di tutti gli elementi che saranno presenti a bordo, quanto nella ricerca di nuove soluzioni per impianti di ogni tipo. Tra questi per esempio, su Thalima abbiamo potuto apprezzare il sistema di movimentazione dell'ancora a prora, realizzato con soluzioni inedite e soprattutto particolarmente efficaci per quanto riguarda l'affidabilità e la possibilità di intervento in caso di manutenzioni. Ma questo è solo uno dei tanti esempi che si potrebbero fare in questo senso, perché dallo studio tecnico Southernwind sono tante le innovazioni che trovano posto sulle barche del cantiere. In sintesi estrema, quello che abbiamo potuto osservare nel corso della nostra visita è stata un'ottimizzazione di tutti i processi produttivi alla quale si associa un controllo di qualità assoluto, con tecnici che seguono la laminazione di una parte dello scafo su uno dei tre stampi per ore, verificando la distribuzione del materiale in modo millimetrico. Altro elemento che ci ha gradevolmente impressionato è la libertà di studio che il management del cantiere lascia al reparto ricerca e sviluppo, dal quale è emerso il rivoluzionario stampo modulare, che porta avanti ricerche in modo continuo, potendo



In alto, Stefan Falcon e Willy Persico. Al centro, fasi di lavorazione all'interno del cantiere. Sotto, da destra, Marco Alberti, il Comandante e Willy Persico



sperimentare con modelli in scala, sistemi di verifica digitali e meccanici, risorse. Tutto questo fa delle imbarcazioni Southernwind oggetti unici, unici non solo nel loro aspetto che è sempre frutto della collaborazione con l'armatore, ma nella sostanza non visibile. In Southernwind non esiste un solo componente di bordo che non è oggetto di accurate analisi, anche perché è quasi tutto prodotto all'interno del cantiere, dunque studiato appositamente per la barca che lo ospiterà. L'attenzione del reparto tecnico alla disposizione delle masse, all'analisi dei carichi strutturali in ogni parte di scafo e coperta, non lascia spazio ad approssimazioni di nessun tipo, tutto è previsto a monte e il reparto produzione lavora esclusivamente su dati certi. Questo è sicuramente un vantaggio per l'azienda, perché riesce ad avere in modo preventivo un quadro chiaro dei costi e dei tempi necessari per la costruzione, ma anche per chi affiderà a Southernwind la propria passione per il mare, perché il risultato sono yacht performanti e affidabili. Una delle caratteristiche che distingue il cantiere sudafricano è che la consegna avviene quasi sempre in Mediterraneo, dopo che da Cape Town il personale del cantiere e l'equipaggio dell'armatore hanno navigato fino a destinazione. Questo si traduce in un test sicuramente completo e affidabile, ma anche nella possibilità di permettere al nuovo equipaggio di familiarizzare con lo yacht e di conoscerne ogni dettaglio. Tutti gli yacht Southernwind sono caratte-



rizzati dalle elevate prestazioni che sono capaci di esprimere in mare, dei veri e propri fast cruise dedicati ad armatori che oltre al comfort amano navigare a vela in qualsiasi condizione e con performance di riferimento. Non è dunque un caso se il cantiere invita gli armatori a partecipare attivamente alla realizzazione del loro yacht, a viverne la costruzione in cantiere potendo anche intervenire su scelte che vanno oltre il semplice aspetto estetico. Ogni Southernwind è l'espressione dell'interpretazione dell'oggetto barca da parte del suo armatore, che ha come punti fermi la qualità tecnica che il cantiere è in grado di esprimere e l'apporto di progettisti di fama internazionale, ai quali il cantiere si rivolge ormai in modo consolidato. Tra questi troviamo per esempio Nauta Design e Farr Yachts Design, i quali hanno lavorato anche su Thalima del quale abbiamo già avuto modo di parlare sulle nostre pagine. Da notare che, tutto il management dell'azienda proviene da consolidate esperienze nel mondo della progettazione, della costruzione e delle regate d'altura. Un team relativamente giovane con esperienze pregresse di assoluto valore, come per esempio Marco Alberti, direttore generale e tecnico del cantiere, che da ingegnere navale ha partecipato a progetti molto importanti tra i quali la costruzione di scafi da regata come i WOR 60, poi scafi da 54'a 70' firmati Nauta Yachts e molto altro, fino al 1994 quando ha deciso di operare con Southernwind. Un cantiere dunque, sempre pronto ad accogliere l'innovazione che in molti casi proviene dal suo interno, grazie a ingegneri costantemente allo studio di soluzioni capaci di ottimizzare tanto i processi produttivi quanto le barche prodotte. Per ulteriori informazioni consultare il sito www.southernwindshipyard.com.

