



Montecarlo Yachts

MCY 76 F

Montecarlo Yachts è un nuovo brand nato dall'incontro tra un'intuizione commerciale di M.me Roux, la signora Beneteau per intenderci, e i propositi imprenditoriali di una delle più vulcaniche top manager della nautica italiana, Carla Demaria. Finora il nome "Montecarlo" significava per il cantiere francese una linea di express cruiser, piuttosto eleganti e disinvolti, con buone caratteristiche marine e lunghezze fino a 55'. Ora il gruppo Beneteau con questo nuovo brand intende ampliare verso l'alto, dimensionalmente e qualitativamente, la gamma e infatti è comparsa la dicitura Yachts, il che fa presagire un range di lunghezze aperto verso classi superiori. Per il primo modello è stata scelta la dimensione di 76', già importante ma non ancora "nave da diporto". Seguirà un 60', il minimo di gamma, e poi il seguito verso l'alto... lo indicherà il mercato. Le barche sono costruite a Monfalcone, nello stabilimento congiunto con la Seaway, dei fratelli Jakopin, dove tutte le più avanzate tecnologie offerte dal gruppo sloveno, compresa una colossale fresa a controllo numerico, vengono impiegate per l'impostazione degli stampi e la laminazione degli scafi eseguita completamente con la tecnica dell'infusione. È un progetto degli Jakopin anche la particolare e rivoluzionaria sequenza costruttiva, che vede impostare in una sorta di culla esterna, quindi con un'inedita lavorabilità, il blocco con tutti gli interni completi (e relative opzioni disponibili normalmente: tre o quattro cabine, cucina sul ponte o nel quartiere crew ecc.) per poi essere posati all'interno dello scafo e incollati con colle aeronautiche; si immagini la precisione necessaria e la complessità di un'operazione che deve durare meno di un'ora; nel

Il know-how industriale di Beneteau, la creatività italiana e l'engineering sloveno di Seaway, per un nuovo cantiere e per il suo primo yacht.

caso di questa n. 1 sono bastati 14 minuti per incollare decine di punti di contatto con tolleranze al millimetro. In ogni caso questo innovativo procedimento fa risparmiare il 40% dei tempi di produzione e il cantiere può ora produrre, mercato permettendo, diciassette barche l'anno. Il procedimento, assieme alla costruzione completamente a sandwich e a longheroni compatti, permette inoltre di sfruttare al massimo le altezze interne: il risultato è una Vip cabin con altezze notevoli e una coperta di prua recessata, attrezzata a living area e senza il consueto rialzo prendisole. Questo ha consentito l'adozione di un ponte portoghese, configurabile con layout opzionalmente differenziati, e di passavanti ottimamente protetti da un'alta impavesata, dove non

mancano neppure due "potenze" in cristallo e acciaio con mera funzione estetica: il flying bridge, compatto e funzionale, è infatti autoportante.

L'attenzione alla sicurezza, con rinforzi in fibre aramidiche e carbonio in ogni punto di stress, prevede anche un crash box realmente dimensionato, al galleggiamento di prua, e altri accorgimenti tali da avere il riconoscimento, oltre alla categoria A-CE, anche A-Hull Construction della Germanischer Lloyd. Il 76F può installare sul T-top in carbonio una bancata di pannelli fotovoltaici a integrare i tradizionali generatori e l'attenzione all'impatto ambientale, prevedendo in futuro uno sviluppo in tal senso, ha consigliato l'adozione, opzionale, di un sistema di trattamento acque nere in accordo addirittura con l'USCG/Alaska Waters Pollution, la norma attualmente più restrittiva. In pratica una camera di trattamento derivata da esperienze su grandi navi militari, qui miniaturizzata, dove il lavoro lo



di Lino Pastorelli - Impresione di navigazione n. 1413

compiono misteriose sequenze batterio-osmotiche, a consumo elettrico zero. Abbiamo navigato sul MCY 76F, in anteprima, da Monfalcone a Venezia. Diciamo che i progettisti, Nuvolari e Lenard, sono riusciti a creare un design piuttosto originale, ulteriormente accentuato dall'inedito color dark ametista e coronato da un gioiello in carbonio nero sul fly, un profilo dove le importanti linee sono sfinite da buone scelte grafiche e a cui gli oblò, numerosi in fiancata, oltre all'assenza di battagliola e pulpiti, danno un'allure navale. L'interpretazione degli spazi sul main deck vede una porta di tuga a scomparsa che crea uno spazio ininterrotto, dalla timoneria al cockpit, su un unico livello e con uno stesso pavimento in teak, dove la zona pranzo precede un'area living a proravia, tutto ariosamente inondato da luce. Percorsi separati per ospiti ed equipaggi, quindi massima privacy, e cucina posizionabile opzionalmente sopra o sottocoperta. Nella zona notte, l'armatoriale ha dimensioni e posizione preminenti ma anche le altre tre cabine sono accoglienti e molto ben dimensionate, ognuna con bagno privato. In navigazione la barca ha un comportamento marino, un cerchio di virata in circa 3-3,5 lunghezze di scafo, un buon passaggio sull'onda, senza impatti, men che mai strutturali; qualche vibrazione la innesca il T-top a certi regimi, con la sua architettura ardita, a sbalzo. Non abbiamo raggiunto i 33 nodi dichiarati, il GPS si è fermato a 30; occorre però dire che la carena era piuttosto sporca dopo un mese nelle acque tiepide del canale di Monfalcone ed eravamo letteralmente stracarichi di uomini, liquidi, attrezzature e quant'altro a bordo: il MCY 76F navigava verso l'isola di S. Giorgio Maggiore per l'imminente evento dell'inaugurazione ufficiale alla Fondazione Cini, per la presentazione in società, sua e della Montecarlo Yachts.

Scheda tecnica

- Progetto: Design by Nuvolari & Lenard, Naval Architecture by J&J Design, Engineering and tooling by Seaway
- Costruttore/distributore: Montecarlo Yachts, Beneteau Group; via Consiglio d'Europa, 90; 34074 Monfalcone (GO); tel. 481 790269; fax 0481 412872; corso Bolzano, 4; 10121 Torino; tel. 011 539798; 011 5113273
- Categoria di progettazione CE: A
- Lunghezza massima f.t.: m 23,30
- Lunghezza scafo: m 22,35
- Larghezza massima: m 5,65
- Immersione alle eliche: m 1,66
- Dislocamento a vuoto: kg 45.500
- Dislocamento a pieno carico: kg 51.700
- Portata omologata persone: 16
- Totale posti letto: 8+2
- Motorizzazione della prova: 2x1.400 HP MAN V12
- Potenza complessiva: 2.800 HP
- Tipo di trasmissione: linea d'asse con V-Drive
- Peso totale motori con invertitori: kg 5.400
- Rapporto dislocamento a vuoto dell'imbarcazione/potenza motori installati: kg/HP 16,25
- Prestazioni dichiarate: velocità massima 33 nodi; velocità di crociera 28 nodi; consumo a velocità di crociera: 360 litri/ora; autonomia: circa 310 miglia
- Capacità serbatoio carburante: 4.000 litri
- Capacità serbatoio acqua: 1.000 litri
- Dotazioni standard: pavimenti teak e cuoio salone, Bose Home Theatre System in armatoriale e salone, LCD 32" in armatoriale e salone, 26" in Vip cabin, sistema Boning doppio display 15" in plancia con GPS Chartplotter Raymarine G120, VHF Raymarine DSC, generatore 20 kW, intruder, aria condizionata (bagni equipaggio compresi), joystick manovra, filtraggio racor gasolio, plancetta up/down, teak su passavanti, pozzetto, plancia poppiera, lavasciuga biancheria, lavapiatti, bow thruster.
- Optional: stern thruster, upgrade con secondo generatore da 20 kW, trattamento acque nere con Alaska Seawage System, T-top in carbonio per fly, pitturazioni scafo, luci sub, TV LCD in cabine ospiti ed equipaggio
- Altre motorizzazioni: 2x1.200 HP MAN V8 + ZF Pod 4000
- Prezzo con dotazioni standard e motorizzazione della prova: Euro 2.500.000 + IVA

La prova

CONDIZIONI - Vento: assente - Mare: calmo - Carichi liquidi: 4/4 carburante, 4/4 acqua - Persone: 12 - Stato dell'opera viva: mediocre.

RILEVAZIONI - Velocità minima di planata (flaps e/o trim a zero): 15,5 nodi a 1.450 giri/min - Velocità minima di planata (flaps e/o trim estesi): 14,5 nodi a 1.380 giri/min - Velocità massima: 30 nodi a 2.360 giri/min - Velocità al 90% del numero di giri massimo: 24,6 nodi a 2.100 giri/min - Fattore di planata: 1,93 (E' il rapporto tra velocità max e minima di planata con flaps retratti).

In termini pratici, indica il range di velocità "in assetto" a disposizione del pilota. Valori fino a 1,95 bassi; da 1,96 a 2,30 normali; da 2,31 a 3,90 elevati; oltre 3,90 molto elevati).

MISURAZIONI - Area calpestio pozzetto: circa mq 6,5 - Area calpestio flying bridge: circa mq 12,5 - Altezza massima interna (zone transitabili): m 2,18 - Altezza minima interna (zone transitabili): m 2,02 (porte m 1,92) - Altezza alla timoneria interna: m 2,02 - Altezza sala macchine: m 1,95 - Larghezza minima passavanti: cm 38.



Montecarlo Yachts

MCY 76 F





Valutazioni (da 1 a 5)

- Allestimento tecnico della coperta: ●●●●
- Allestimento del pozzetto: ●●●
- Trattamento antisdrucchiolo: ●●●●
- Vani di carico: ●●●
- Ergonomia della plancia: ●●●●
- Visuale dalla plancia: ●●●●
- Ergonomia e sicurezza interni: ●●●
- Ergonomia e sicurezza esterni: ●●●●
- Flying-bridge: ●●●●
- Articolazione degli interni: ●●●●
- Finitura: ●●●●
- Cucina: ●●
- Toilette: ●●●●
- Sala macchine (ambiente): ●●●●●
- Sala macchine (allestimento tecnico): ●●●●●
- Risposta timone: ●●●
- Risposta flaps: ●●●
- Stabilità direzionale: ●●●●
- Raggio di accostata: ●●●
- Stabilità in accostata: ●●●●
- Manovrabilità in acque ristrette: ●●●●





INTENSITÀ DEL RUMORE RILEVATA NEI VARI AMBIENTI	
RUMOROSITÀ	A VELOCITÀ DI CROCIERA
CABINA PRUA (ai masconi)	77 dBA
CABINA PRUA (alle masche)	73 dBA
CABINA CENTRALE (mezzanave sotto)	72 dBA
CABINA POPPA	76 dBA
QUADRATO-SALONE (mezzanave coperta)	75 dBA

Montecarlo Yachts

MCY 76 F





RELAZIONI TRA NUMERO DI GIRI - VELOCITÀ - CONSUMI - AUTONOMIA				
MOTORE giri/min	VELOCITÀ nodi	CONSUMO		AUTONOMIA miglia
		litri/ora	litri/miglio	
1000	11,3	60	5,31	753
1200	12,6	116	9,21	434
1400	14,5	168	11,59	345
1600	17,6	232	13,18	303
1800	21,5	298	13,86	289
2000	24,2	362	14,96	267
2200	27,4	466	17,01	235
2360	30,0	544	18,13	221

I consumi sono stati rilevati dal computer di bordo. I dati indicati possono variare in funzione della pulizia dell'opera viva (carena, eliche, appendici), delle caratteristiche delle eliche utilizzate, dell'entità e della distribuzione del carico imbarcato, della messa a punto e dello stato dei motori.

Costruzione e allestimento

Materiali: scafo completamente in sandwich con longheroni di rinforzo. I madieri sono sostituiti da 6 paratie che diventano strutturali con lo speciale incollaggio. Utilizzo di vetroresina con tessuti multiassiali e rinforzi in kevlar e carbonio nei punti maggiormente impegnati (crash box di prua, longheroni ecc.) impregnati con resine vinilestere, alluminio 6060T6 per strutture pagliolate, strati in materiali insonorizzanti in sala macchine e guarnizioni sottopagliolo - Tipo di stratificazione: tecnologia dell'infusione sotto vuoto per ogni parte di scafo e strutture. Costruzione separata di scafo e interni con posa e incollaggio di questi ultimi con colle aeronautiche. Coperta

imbullonata e incollata - Geometria della carena: monoedrica nella parte centro-posteriore con particolari tunnel eliche e deadrise di 13°. I progettisti, i fratelli Jakopin, hanno disegnato questa carena ottimizzando la geometria sia per l'utilizzo con linea d'asse tradizionale, come in questo caso, che per l'adozione dei ZF Pod opzionali - Elementi fluidodinamici in carena: tre pattini laterali - Stabilizzatori: non montati sull'esemplare della prova; installabili i Seakeeper - Attrezzature di prua: musone ancora con verricello da 1,5 kW, pozzetto catena con stivaggi, bitte inox, divani trasformabili pranzo-relax-prendisole - Attrezzature di poppa: passerella idraulica, plancetta up and down con scala bagno, doccia, vano di poppa storage con portellone in funzione di top per la zona bagno, stazioni di ormeggio simmetriche con passacavi, winche, bitte.



Dalla pianta qui sopra si può notare la continuità ininterrotta tra cockpit e main salon, postazione guida rialzata. Decisa separazione tra le aree ospiti/armatore e crew, pranzo e relax. Opzioni di scelta tra essenze, pelli, tessuti naturali.