

BARCHE®

FULL ENGLISH TEXT

MONTHLY INTERNATIONAL YACHTING MAGAZINE

COVER

Azimut Grande 35 METRI

COMPONENTS

THE STUCCO OF BOERO

ENGINES

SUZUKI DF 350 A

INTERVIEW

- ANDREW WINCH
- STEFANO DE VIVO CRN - FERRETTI GROUP
- ANDREA AGRUSTA NAVALHEAD
- ANDREA D'AMATO - GARMIN ITALIA

SHIPYARDS

- MONTE CARLO YACHTS
- ADLER YACHT

Focus The megayachts

BOATS

- ABSOLUTE 58 FLY
- FOUNTAINE PAJOT MY44
- RANIERI 370 EXECUTIVE
- SILVER ARROWS MARINE
- ANVERA 55
- SACS REBEL 47 OPEN
- BÉNÉTEAU SENSE 51

COMPANIES

- GENTILI MOSCONI HOME

SEE YOU IN GENOVA
21-26 September 2017

2015 2017
YACHTS
24
BARCHE

THE IDEA FACTORY

- COLUMBUS 80 M
- COSMOS BY OCEANCO
- CRANCHI MAGNIFICA 78



Prima di lasciare il cantiere e toccare l'acqua, uno yacht deve essere verniciato e, prima ancora, stuccato. Ci siamo fatti raccontare il procedimento da un testimone d'eccezione...

RIMASTI DI STUCCO STICKY SITUATIONS

Before leaving the yard and going anywhere near water a yacht has to be painted, and plastered even before that. We've got a fairly exceptional character to outline the procedure...

by Niccolò Volpatti - photo by Andrea Muscatello



E

Eccomi qui, finalmente tocca a me. Giacevo nell'imballo su un bancale da diverso tempo. Non ne potevo più. Sono impaziente. Poco fa ho incontrato il catalizzatore che mi ha detto che saremo applicati su un giga yacht di 72 metri del cantiere Tankoa.

Sono nato nello stabilimento Boero di Genova, i miei genitori lavorano al centro ricerca e sviluppo. Il viaggio è stato breve perché il cantiere ha sede a Sestri Ponente, in provincia di Genova. Le eccellenze della nautica e del Made in Italy a chilometro (quasi) zero. Mi hanno

detto che è un vantaggio. I tecnici Boero, gli applicatori e il cantiere sono così vicini che è impossibile non sviluppare sinergie. Una volta ho conosciuto uno stucco di una grande azienda multinazionale. Mi ha detto che anche da loro si lavora sulle specifiche tecniche, proprio come facciamo noi. La differenza è che i benefici si vedono magari dopo cinque anni. Per noi, invece, è tutto così vicino che è perfino possibile che le indicazioni di uno stuccatore vengano subito raccolte dal laboratorio Boero. I prodotti nuovi così si possono perfezionare in tempi rapidi. E i tecnici dell'azienda sono presenti in cantiere molto spesso. È proprio un rapporto di collaborazione, si lavora gomito a gomito. La temperatura è compresa tra 18 e 20°C. Ieri ascoltavo Gaetano Vella, il responsabile della Ve.Ga Yachts, che chiedeva di alzare il riscaldamento. Diceva che siamo pronti per iniziare la stuccatura. Saranno ben 25 gli stuccatori della Ve.Ga che lavoreranno contemporaneamente.

Ho sentito anche che pensano di metterci circa 18 mesi per stuccare tutta la barca. Volete sapere perché ci vogliono tra i 18 e i 20°C?

Grande importanza riveste lo stucco epossidico Epolight Win. Grazie alla sua elevata flessibilità e basso peso specifico risulta idoneo per una perfetta stuccatura senza alcun problema di cracking o di modifica dei pesi pianificati in fase progettuale.

The Epolight Win epoxy stucco plays a very important role. Thanks to its great flexibility and low specific weight, it provides a perfect stucco that doesn't crack or alter the projected weight called for in the original plans.



I numeri

- 23.000 litri di stucco per un peso complessivo di 15.000 kg.
- 2300 m² le superfici da stuccare
- 25 stuccatori hanno lavorato in contemporanea
- 8 gli addetti al lavoro contemporaneamente per la verniciatura
- 7 sono gli anni necessari per diventare un bravo stuccatore.
- 5 granellini di polvere ogni decimetro quadrato è la quantità tollerata.
- 300 micron è la misura massima di ogni granellino
- Tra 18 e 20°C è la temperatura ideale per stuccare

The figures

- 23,000 liters of stucco for a total weight of 15,000 kg
- 2300 m² the area to plaster
- 25 plasterers have worked at the same time
- 8 workers have painted together
- 7 years are necessary to become a good plasterer
- 5 specks of dust are allowed for each square decimetre
- 300 micron is the maximum size of each granule
- The right temperature for the stucco work is between 18 and 20°C

Perché è la temperatura ideale per distenderci. Se è troppo freddo ci induriamo e perdiamo elasticità. L'elasticità è il mio pregio più importante. I miei genitori del centro ricerca e sviluppo ci hanno messo tanto a trovare la formula giusta con le resine epossidiche. Quando uno stucco è elastico è facile da applicare. Il termostato del capannone di Tankoa è super tecnologico. È di quelli al laser per avere sempre sotto controllo la temperatura. Ho visto che ci sono ventole per l'aria calda e per l'aria fredda proprio per evitare sbalzi termici. E poi il lavoro deve essere fatto bene. Gaetano Vella sostiene che sono necessari almeno sei o sette anni per diventare un bravo stuccatore. Si deve capire qual è la giusta quantità, come si tira la riga, come va schiacciato. Per mettere lo stucco ci vogliono cinque minuti, ma per imparare, cioè per capire se si sta facendo un buon lavoro, servono anni. Non ci sono robot, è tutto manuale. Noi stucchi andiamo applicati 5 mm alla volta, solo così si riesce a tirare linee dritte, ho sentito Gaetano che lo ripeteva ai ragazzi più giovani. Ha raccontato loro anche di quella volta che sono intervenuti sul fly di carbonio di una barca. Quel cantiere aveva scelto il carbonio proprio per non appesantire la struttura. Le forme però erano tutte storte e la Ve.Ga è stata costretta, per raddrizzarle, ad applicare così tanto stucco che il fly è diventato più pesante di uno normale in vetroresina. Bisogna essere dei bravi artigiani, ma anche il cantiere deve saper fare il suo lavoro. Qui da Tankoa sembra che sappiano il fatto loro. Un po' di giorni fa c'era un signore che parlava con Gaetano Vella. Era Edoardo Ratto, general manager di Tankoa. Parlavano tra di loro per verificare che il sistema antipolvere fosse pronto. La polvere è la nostra principale nemica. Se si attacca quando veniamo stesi noi o la vernice è un bel problema. Potrebbe capitare perfino che l'armatore contesti il lavoro e dica che non è stato fatto bene. Tutto lo yacht su cui verremo applicati è coperto da impalcature e teloni. Ci sono pompe di aspirazione del cantiere e altre della Ve.Ga Yachts. Prima che inizino i lavori di stuccatura e verniciatura, tutto viene lavato con un prodotto a base acqua per evitare che la polvere circoli. Inoltre, ho sentito Gaetano Vella che spiegava ai suoi ragazzi che si devono cambiare tuta e scarpe molto spesso, come se fossero nella camera operatoria di un ospedale.

6 MESI DOPO

Sono finito sull'upper deck e da qui ho un ottimo punto di osservazione. I ragazzi della Ve.Ga Yachts sono molto esperti e procedono rapidamente, ma il lavoro è ancora lungo. Ho sentito dire che i litri di stucco necessari per questa barca sono 23.000! Il peso alla fine, solo dello stucco, dovrebbe essere di 15.000 kg. È vero che lo yacht misura 72 metri, ma le superfici da stuccare sono ben 2300 m². In questi mesi ho conosciuto un'altra persona che ho visto spesso qui in cantiere. Si chiama Fabio Kelly, è un consulente tecnico della Yachting Business Unit di Boero e veniva per collaborare con

gli stuccatori, capire se il ciclo dello stucco stava procedendo nel modo giusto o se c'erano dei problemi. Molte volte ha fatto delle prove di strappo. La prima che ha fatto era quando c'era ancora il primer. Volete sapere cos'è una prova di strappo? Si tratta di incollare dei noddolini di alluminio con una colla bicomponente epossidica. Dopo tre o quattro giorni, quando la colla si è ben indurita, si posiziona una macchinetta che serve per lo strappo. La macchinetta misura la pressione in Megapascal. Fa un po' male, ma serve per capire quanta resistenza ha il primer o lo stucco. È come se fosse una sorta di prova di carico, come quelle che ho visto fare sulle cime o sul sartame delle barche a vela. Kelly la faceva fare già sul primer perché ha detto che quando il primer è ben incollato, poi viene bene anche il resto. Dopo la stuccatura c'è la verniciatura e anche quella non è un'operazione veloce. Si deve dare il fondo ad alto spessore che poi viene stazzato. In seguito si dà il sottosmalto e anche questo viene stazzato. Dopo c'è una mano di pittura a perdere che viene carteggiata e, infine, la pittura definitiva. È un po' più complicato che dipingere le pareti di casa. In questi ultimi giorni sono tutti un po' agitati perché dovrebbe arrivare il surveyor, che è una specie di super perito che controlla che i lavori procedano a regola d'arte, così come prevede il contratto tra cantiere e armatore.

SEI MESI E UNA SETTIMANA DOPO

Con il surveyor è andata bene, non ha avuto nulla da ridire. Ci sono rimasto

L'azienda di Gaetano Vella è impegnata in molti cantieri che realizzano giga yacht, in Italia e nel resto del mondo. I dipendenti sono 120, alcuni lavorano con lui da vent'anni ed è già arrivata la seconda generazione, nel senso che alcuni nuovi assunti sono figli di dipendenti Ve.Ga.

di stucco, passatemi la battuta, perché ha fatto una prova di strappo, così come aveva già fatto tante altre volte Fabio Kelly di Boero. Quando il surveyor se ne è andato ho visto Kelly e Gaetano Vella più rilassati. Gaetano ha detto che il surveyor vuole tornare ancora molte altre volte, fino al controllo finale sulla verniciatura. Raccontava di una volta che ha visto uno di questi con una macchina fotografica con un obiettivo macro e una lampada da 5000 watt. Veniva, fotografava una piccola porzione di carena e poi controllava se c'era la polvere. Ogni decimetro quadrato sono ammessi solo cinque granellini di polvere, ma questo surveyor voleva misurare anche la dimensione dei granellini. Alla fine ha stabilito che erano meno di 300 micron ciascuno e non ha più detto nulla. Ormai il lavoro corre sui binari giusti. Penso che finalmente toccherò l'acqua nei tempi previsti. Non vedo l'ora!

Here I am, at last it's my turn. I'd been lying in the packaging on a pallet for a while. I couldn't stand it any more, I've no patience. Not so long since I met a catalyst who told me we'd be getting applied to a large 72 m yacht at the Tankoa yard. I was born at the Boero factory in Genoa and my parents worked at the R&D centre. It was a short journey because the yard has premises in Sestri Ponente in the province of Genoa.

Nautical excellence and the made in Italy brand at zero km (almost). They told me it was an advantage. The Boero engineers, plasterers and the yard are so close it's

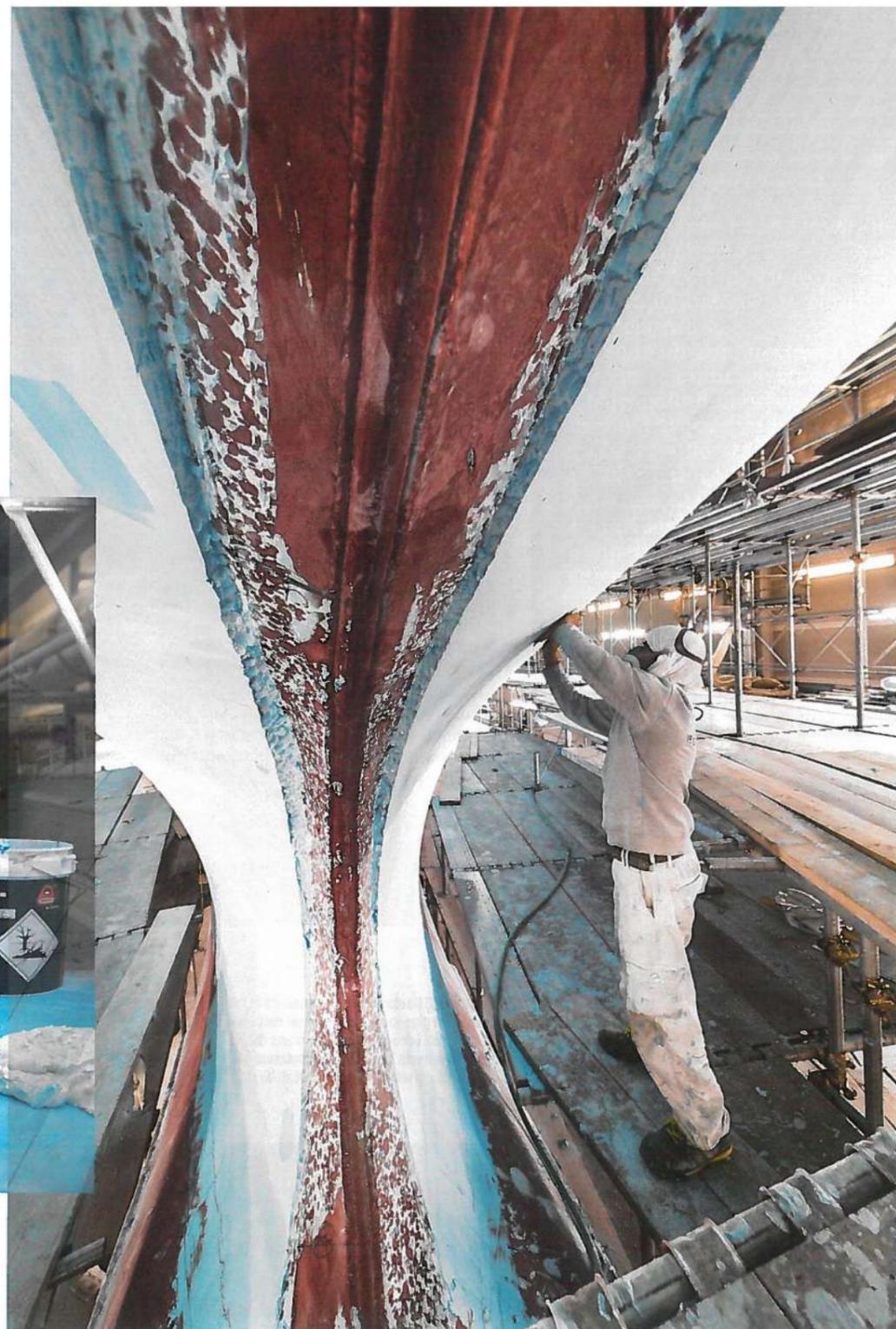
The company of Gaetano Vella is working for many yards, which build giga yachts, in Italy and all around the world. There are 120 employees and some of them have worked with him for twenty years. They have already reached the second generation, in fact some of the newly employed are the sons of the Ve.Ga employees.



COMPONENTS

Prima che inizino i lavori di stuccatura e verniciatura, tutto viene lavato con un prodotto a base acqua per evitare che ci sia la polvere.

Before starting the stucco work and painting, everything is washed with a water-based product to prevent dust.



impossible not to develop synergies. I once met a plasterer from a large multinational company who told me they also work on technical specifications, just the same as we do. The difference is that the benefits might not be seen for five years. For us though everything's so close you can even get instructions from a plasterer at the Boero workshop right away, so new products can be optimised quickly, and company engineers are often on-site. It's a

real joint effort and you work side-by-side. The temperature's between 18 and 20°C. I was listening to Gaetano Vella yesterday, the manager of Ve.Ga Yachts, and he was asking for the heating to be turned up. He was saying it was time to start plastering. There'll be as many as 25 plasterers from Ve.Ga all working at the same time. I also heard that they think it'll take about 18 months to plaster the whole boat. Do you know why the right temperature is

between 18 and 20°C? Because it's the ideal temperature for spreading us. If it's too cold we'll harden and lose elasticity. Elasticity is my best quality. My parents at the R&D centre spent a lot of time looking for the right formula with epoxy resins. When a plaster is elastic it's easy to apply. The thermostat in the Tankoa warehouse is super- technological, it's a laser model so the temperature is kept under control.

I've also seen hot and cold fans, to

COMPONENTS

“

I litri di stucco necessari per il TANKOA 72M sono 23.000. Le superfici da stuccare sono ben 2300 metri quadrati.

23,000 litres of plaster are needed for the TANKOA 72M. 2300 m² is the area to plaster.

”



Da destra: Edoardo Ratto, general manger di Tankoa, Gaetano Vella di Ve.Ga Yachts, Stefania Pongiluppi e Fabio Kelly della Yachting Business Unit di Boero.

From the right: Edoardo Ratto, General Manager of Tankoa, Gaetano Vella of Ve.Ga Yachts, Stefania Pongiluppi and Fabio Kelly from the Yachting Business Unit of Boero.

avoid sudden temperature changes. Not forgetting of course that the work has to be done well. Gaetano Vella maintains that it takes at least 6 to 7 years to become a skilled plasterer. You have to know what's the right quantity, how to smooth it on and press it down. It takes five minutes to apply plaster but it takes years to understand how to do a good job. Nothing's automated, it's all done manually. We need to be applied in 5-mm layers at a time, that's the only way to spread straight lines, I've heard Gaetano say it often to the younger workers. He also told them about the job on a boat's carbon flybridge. The yard had chosen carbon precisely so it didn't weigh the structure down. The shapes were all askew though, and Ve.Ga had to apply so much plaster to sort it out that the flybridge became heavier than a normal fibreglass version. Skilled workers need to be good but the yard has to play its part. Here at Tankoa they seem to know their trade. A few days ago a man was talking to Gaetano Vella. It was Edoardo Ratto, the general manager of Tankoa. They were discussing whether or not the anti-dust system was ready. Dust is our number one enemy. If it sticks when they apply us or the paint it's a real problem. The owner could even complain about the job and say it hasn't been done well. All parts of the yacht we're applied to are covered with canvas and scaffolding. There are suction pumps belonging to the yard and Ve.Ga Yachts. Before plastering and painting everything

is cleaned with a water-based product to prevent dust circulating. I've also heard Gaetano Vella explain to the team that they have to change their overalls and shoes frequently, as if they were in an operating theatre.

6 MONTHS LATER

I ended up on the upper deck and I've got a great view here. The team at Ve.Ga Yachts are real experts and work quickly, but there's still a long way to go. I've heard it said that 23,000 litres of plaster are needed for this boat! The weight of the plaster alone when it's finished will be 15,000 kg. It's true that the yacht measures 72 m, but as many as 2300 m² are being plastered. In the last few months I've met somebody else I've seen often in the yard. He's called Fabio Kelly and he's a technical consultant from the Boero Yachting Business Unit. He came to see the plasterers and find out if the plastering cycle was progressing as it should or if there were any issues. He did a lot of pull-off tests, the first one when there was still the primer. Do you want to know what a pull-off test is? It involves gluing aluminium studs with a two-part epoxy adhesive. After three or four days when the adhesive is well-hardened, a machine is positioned to perform the pull-off test, which measures the pressure in Megapascal. It's a bit sore but it has to be done to know how much strength there is between the primer and the plaster. It's a bit like a load test, like those I've seen at the top or on the rigging of sailing boats. Mr Kelly had it performed on the primer because he said when the primer is stuck well the rest is too. After plastering there's the painting, and that's not a quick job either. A thick primer has to be applied and weighed. An undercoat is applied and this is also weighed. A coat of paint is then applied which is sanded, followed by the final coat. It's a bit more complicated than painting the house. Everybody's been a bit on edge the last few days because the surveyor's coming. That's a type of high-level expert who checks that the work is being carried out professionally and according to the contract between the yard and the owner.

SIX MONTHS AND ONE WEEK LATER

Everything went well with the surveyor, there were no complaints. I was stuck for words, if you'll pardon the expression, because he did a pull-off test just the same as Fabio Kelly from Boero had done many times. When the surveyor went Mr Kelly and Gaetano Vella looked more relaxed. Gaetano said the surveyor wants to come back a few times more until the final paint test. He was recalling how he once saw one with a camera sporting a macro lens and a 5000 W bulb who took a photo of a small section of the hull and checked for any dust. Only five grains of dust are allowed every square decimetre but this surveyor even wanted to measure the size of the grains. He finally established there were less than 300 µm each and said no more. Work seems to be on the right track so I think at long last I'll be in the water by the deadline. I can't wait! ■

