

SuperYacht24

Il quotidiano online del mercato superyacht

Viaggio nei segreti tecnici del Custom Line 50

Nicola Capuzzo · Wednesday, April 30th, 2025

Presentato allo scorso Monaco Yacht Show, Custom Line 50 è il primo 50 metri in alluminio e la nuova ammiraglia dislocante del cantiere nel segmento degli yacht in metallo sotto le 500 Gt. Lungo 49,90 metri e largo 9,60, si sviluppa su quattro ponti e inaugura innovative soluzioni costruttive e progettuali come la suite armatoriale a prua del ponte superiore dedicato all'armatore e il beach club con infinity pool integrato al ponte principale, uno spazio unico di 120 mq a contatto con il mare. Sono oltre 800 mq gli spazi vivibili a bordo di cui 324 mq di esterni. Custom Line 50 porta la firma dell'architetto Filippo Salvetti per gli esterni e dello Studio Acpv Architects Antonio Citterio Patricia Viel per l'architettura progettuale e gli interni custom. SUPER YACHT 24 ha intervistato il project manager per un viaggio tra le caratteristiche uniche dello yacht e alla scoperta delle aziende che hanno collaborato alla sua costruzione.

Quali sono state le principali sfide ingegneristiche e come sono state risolte?

“Il Custom Line 50 è un superyacht semi seriale e il cui sviluppo non ha posto particolari problemi. La vera sfida è arrivata quando il cliente ha richiesto a pochi mesi dal varo la modifica del ponte armatoriale, l'upper deck. Siamo riusciti a soddisfare la richiesta nei tempi previsti ed essere pronti per la stagione e, soprattutto, senza creare ritardi alle altre costruzioni. Non era scontato e non è stato semplice”.

Il beach club con infinity pool integrata nel ponte principale ha richiesto soluzioni costruttive particolari?

“Di solito su un 50 metri del genere la cabina dell'armatore è sul ponte principale, avere un ponte intero dedicato a lui, un beach club con piscina con un certo volume e mantenere lo yacht al di sotto delle 500 Gt è stata un'altra sfida complessa. Abbiamo lavorato su ogni minimo dettaglio e sfruttato ogni angolo per garantire comfort agli ospiti e spazi di vita e operativi all'equipaggio. Su yacht di questa taglia i volumi di stivaggio sono la sfida principale”.

Quali sono i vantaggi della cabina armatoriale nell'upper deck?

“L'upper deck garantisce maggiore privacy, permettendo all'armatore di godere del suo spazio in totale riservatezza e con maggior comfort acustico. Non ha persone d'equipaggio che camminano nelle vicinanze o addirittura sopra alla cabina. Dispone inoltre di un terrazzo esterno privato e di una vista panoramica migliore”.

Spostare la plancia a un livello inferiore ha comportato problemi per l'equipaggio?

“Il design del profilo della prua permette di avere una buona visibilità verso l'esterno anche sul ponte principale”.

Parliamo dello scafo: quali materiali sono stati usati e quali vantaggi hanno permesso?

“Lo yacht è tutto in alluminio, materiale che permette di contenere il dislocamento e ridurre, di conseguenza, la potenza dei motori necessaria. E qui torniamo al discorso delle 500 Gt: abbiamo una sala macchine più piccola ma che garantisce gli spazi operativi per interventi e manutenzioni. I vantaggi riguardano anche il comfort, l'alluminio permette di assorbire meglio le vibrazioni e quindi i rumori”.

La potenza ha influito sulle prestazioni?

“No, durante i test in mare abbiamo raggiunto e superato le performance previste. Avevamo calcolato una velocità massima di 16 nodi e siamo arrivati ad avere un picco di 18 nodi. L'autonomia è di circa 4.500 miglia nautiche all'andatura di crociera economica di 10 nodi”.

Quali motori avete scelto?

“Lo yacht è equipaggiato con due Caterpillar C32 Acert 1.081 kW a 2.050-2.150 giri con sistema Scr/Dpf installato anche sui generatori, due Cat C7.1 da 118 kW (400V – 50 Hz). Questo permette di abbattere le emissioni Nox come richiesto dalla convenzione Marpol e quindi di poter navigare in tutte le zone del mondo. I motori sono certificati Imo Tier III Epa Tier 4”.

Lo yacht è equipaggiato con una soluzione ibrida?

“Il limite di stazza dei 500 Gt non permette di installare la parte ibrida: le batterie e tutto ciò che ne consegue, come controlli e monitoraggio, occupano uno spazio considerevole. Tecnicamente è possibile, ma a discapito di una zona dedicata agli ospiti, come il garage tender o una delle cabine. Difficile trovare un armatore disposto a sacrificare queste aree”.

Altri accorgimenti per migliorare il comfort?

“Una scelta importante è stata usare impianti elettrici invece che idraulici per le eliche di manovra, pinne stabilizzatrici e timoneria. Sono più silenziosi e, nel caso delle pinne, più rapide e reattive nel fermare lo yacht. Nei test in mare di simulazione del moto ondoso sono serviti pochi secondi dall'accensione del sistema per fermare la barca. Con gli attuatori idraulici serve più tempo. Questo è il primo yacht costruito da Custom Line su cui abbiamo installato pinne del genere”.

Quali sistemi avete scelto?

“Abbiamo scelto Cmc Marine, in passato avevamo già collaborato per le eliche di prua mentre sul Custom Line 50 abbiamo adottato il loro sistema Argo, che comprende appunto timoneria, pinne ed eliche gestendoli in automatico. Ci siamo trovati bene sia da un punto di vista di performance sia per il servizio di assistenza grazie al training dedicato a cantiere ed equipaggio. Sono soddisfatto della scelta e che credo che la rifaremo anche per altri yacht”.

Può spiegarci i punti di forza del sistema Argo di Cmc Marine?

“La timoneria non ha la barra di collegamento tra i due timoni, una soluzione che permette di l’utilizzo dei timoni in modo sincrono o asincrono. In plancia di comando ci sono due controlli e ognuno gestisce un timone: in caso di avaria a uno dei timoni si può contare sempre sull’altro e continuare la navigazione. Inoltre si possono ruotare in modo diverso per manovre particolari o contrapporli per aiutare in caso di arresto di emergenza”.

Parliamo di tecnologia in plancia di comando e domotica.

“Per la plancia di comando collaboriamo sempre con Team Italia. Sul CL50 abbiamo un sistema di navigazione Full Ecdis paperless, quindi doppio sistema Ecdis senza carte nautiche e con sistema di navigazione certificato. Team Italia rimane una garanzia così come Videoworks per la parte di audio e video entertainment. Abbiamo scelto un sistema di domotica tramite iPad che permette di gestire tende, luci, tv, riscaldamento e la parte di connessione tramite Starlink”.

Su quali componenti avete lavorato insieme ad Advanced Mechanical Solution?

“Ams è vicina al cantiere e ha sviluppato grandi capacità e competenze nella meccanica. Ha realizzato per noi la gru di poppa del tender, il portellone laterale, la rescue crane di prua e le falchette abbattibili di poppa”.

Chi è il fornitore dei vetri?

“I vetri sono una delle parti fondamentali e più complesse e richiede flessibilità e rispetto dei tempi di consegna. Si parte con il rilievo dei vetri, che viene fatto alla fine del processo di stuccatura dello scafo e si prosegue con l’ingegnerizzazione e la produzione. Nella maggior parte dei casi lavoriamo con Isoclima o Viraver”.

E per verande, portelloni, porte esterne e ascensore?

“Per porte esterne o scorrevoli abbiamo lavorato con Tecnoinox, per la portelleria con Iacomelli, L’ascensore tra il lower e l’upper deck è di Bertazzoni”.

Passiamo alla parte di ormeggio: bitte, verricelli e àncora?

“Le bitte sono di Inoxreal, salpancora e verricelli di tonneggio sono di Opem sistemi mentre àncora e catena sono di Posidonia”.

E infine interni e aria condizionata?

“Il fornitore principale è Zago, che è parte di Ferretti Group. Abbiamo poi pelli e cuoi di Mastrotto e Prodital e i freestanding di Exteta e Maxalto. Anche qui tutti i brand italiani di rilievo che vengono richiesti dagli armatori esteri. Per l’aria condizionata lavoriamo invece con Dometic tramite impianto caldo/freddo e fancoil.”.

Lavorate solo con fornitori italiani?

“La maggior parte sono fornitori italiani. Andiamo su soluzioni estere soltanto su specifica richiesta del cliente. Tra i punti di forza del lavorare con gli italiani è che sono tutti a “chilometri zero” e per qualsiasi problema di fornitura basta prendere la macchina e andarli a trovare per risolverlo. Con gli esteri non puoi avere la stessa flessibilità”.

ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER GRATUITA DI SUPER YACHT 24

**SUPER YACHT 24 È ANCHE SU WHATSAPP: BASTA CLICCARE QUI PER
ISCRIVERSI AL CANALE ED ESSERE SEMPRE AGGIORNATI**

This entry was posted on Wednesday, April 30th, 2025 at 10:57 pm and is filed under [Suppliers, Yacht](#)

You can follow any responses to this entry through the [Comments \(RSS\)](#) feed. You can leave a response, or [trackback](#) from your own site.