



ALTIMATI

ITALIA

**CELEBRAZIONE
ALTESE FALCON**

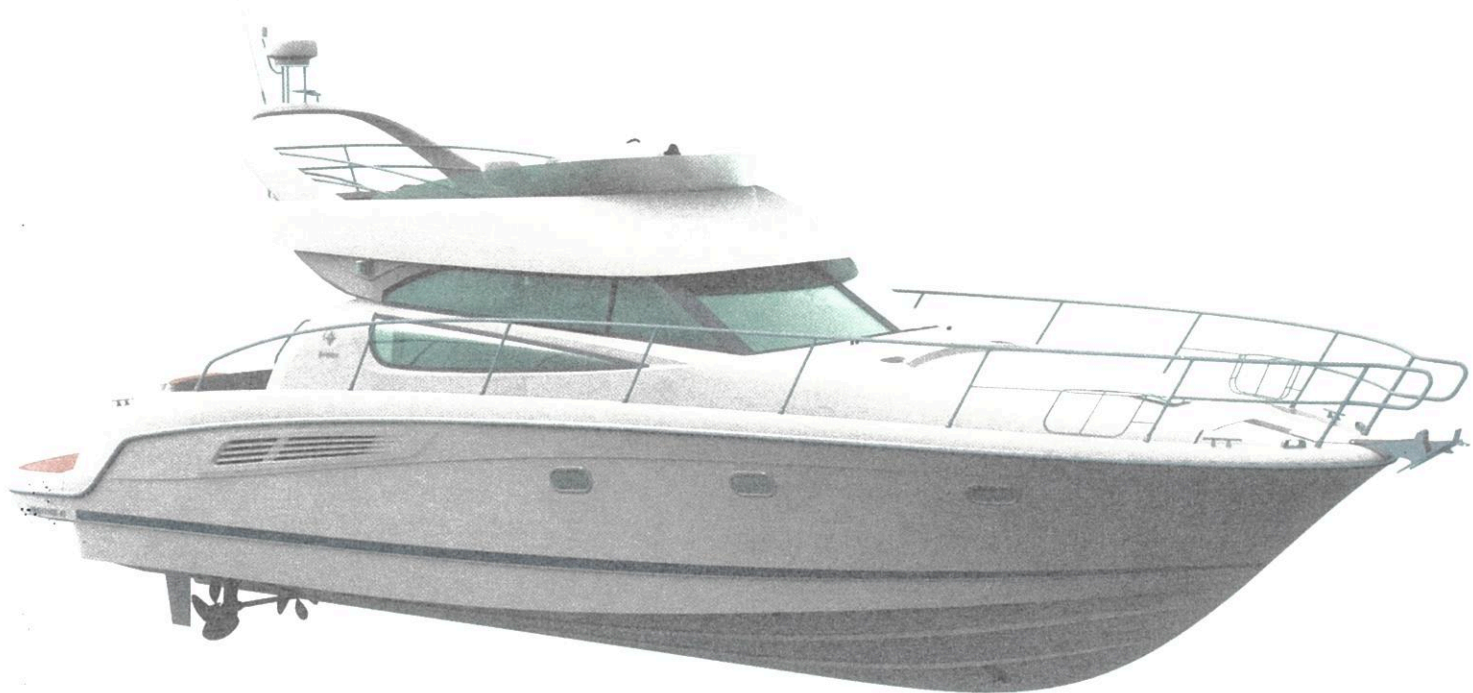
**ESCLUSIVO
RISMAN ARCADIA
SILCRAFT 120
FALCON 102
SULLA PIETÀ DP 72**

**AL TIMONE CANADOS 90
DOMINATOR 62 - JEANNEAU 50 S
DESIGNER GARRONI DESIGNERS
ALTRO DESIGNER PLOUÉ/BONZANIGO
E ANCORA... CANTIERE LÜRSSEN DESIGN FEADSHIP X-STREAM
AMY 65 - BAIA ITALIA 70 STRETTA DI MANO FRANCHINI/ROMITI**

ISSN 1124-4408



DICEMBRE - GENNAIO - 8 € - BIMESTRALE
Poste Italiane Spa - Sped. in A.P.
/03 (conv. in L. 27.02.04, n. 46) Art. 1, c. 1.



GARRONI DESIGNERS

Convergenze parallele

UNA COPPIA DI ARCHITETTI CHE LAVORA A STRETTO CONTATTO DI COMITO, PADRE E FIGLIO, VITTORIO E CAMILLO GARRONI CARONARA, ACCOMUNATI DALLA PASSIONE PER LA NAUTICA E LA PROGETTAZIONE; UN GRUPPO DI COLLABORATORI, ANCH'ESSI ARCHITETTI, GIOVANI E MOTIVATI. DA QUI ESCONO I PROGETTI CHE CONTRIBUISCONO A FAR GRANDE UN NOME COME QUELLO DI JEANNEAU. DI MARIA ROBERTA MORSO FOTO A&B PHOTODESIGN



Da sinistra: l'ingegnere Vittorio Garroni Carbonara giungino del loro studio.

A Genova si respira l'odore del mare, si cresce con il sentore dell'ebbrezza della navigazione, del vento salmastro che scompiglia i capelli. I genovesi sono spinti dai monti a guardare verso il mare, vi sono protesi. In tanti, con un talento che affonda le radici in questo atavico legame, dedicano la propria vita alle attività collegate al mare. Il viale ombroso su cui si affaccia lo studio Garroni finisce con una balconata che domina la Fiera di Genova e da lì l'orizzonte è ampio, spazia e si perde dietro la curvatura della terra. Non sono suggestioni da poco: così come "piangiamo" sugli errori e gli orrori dell'urbanistica delle banlieu (o delle nostrane Vele di Scampia) che provocano il disagio sociale sotto gli occhi di tutti, è opportuno meditare sulla favorevole influenza che certi luoghi "fortunati" hanno sulla gente. Penso a questo mentre mi inoltro per le strade che salgono al nucleo più antico di Genova, quello dove si insediarono i Romani e dove, attorno a ciò che resta di un monastero, del Palazzo del Vescovo e di altri reperti alquanto suggestivi, si sviluppa la Facoltà di Architettura dove raggiungo il professore Vittorio Garroni Carbonara, fondatore della Scuola di Progettazione per la Nautica da Diporto. L'architetto Garroni è impegnato in una lezione e così mi unisco agli studenti e lo ascolto. Si percepisce la passione che ha per la materia. Quale migliore stimolo per i giovani che hanno deciso di diventare i progettisti della nautica di domani?

Vittorio Garroni Carbonara dedica gran parte del proprio tempo e delle proprie energie all'insegnamento, nel quale crede moltissimo. Missione encomiabile da parte di un professionista che ha al suo attivo progetti di barche a vela e di yacht a motore di ogni dimensione, con una lunga esperienza anche nel settore delle navi da crociera e dei traghetti veloci. Finita la lezione torniamo allo studio Garroni che sta in quella che fu la barchessa di una villa patrizia. Anche qui... come non felicitarsi della magnifica collocazione del luogo di lavoro? Chi lavora in un ambiente così non può che subirne i positivi influssi. L'architetto Garroni mi presenta il figlio Camillo e tutti i collaboratori. Una bella "famiglia" di architetti, alcuni dei quali ex allievi di Vittorio.

COME CONIUGA IL SUO IMPEGNO DIDATTICO CON QUELLO DI PROGETTISTA?

VG Dedico molto del mio tempo all'insegnamento all'Università di Genova e quella di La Spezia. Il mio impegno nella didattica ha avuto un inizio singolare. Giovane architetto, assistente universitario, portai al Salone Nautico di Genova delle proposte di arredi nautici; il Ministro della Marina Mercantile, Carta, si fermò davanti allo stand e, osservando i progetti, mi disse che la legge n°50 del 1971 istituiva la figura del progettista nautico ma essa era ancora disattesa in quanto presso gli atenei italiani non era stato ancora attivato alcun corso di laurea ad hoc. Il cammino iniziò lì. Nelle maglie della burocrazia sono passati anni e solo nel 1990 l'Università di Genova, facoltà di Ingegneria e Architettura, ha istituito la Scuola Italiana di Progettazione Nautica con sede a La Spezia. Oggi il corso è sdoppiato in due distinti corsi di laurea, Ingegneria Nautica che è rimasta a La Spezia e Design Navale e Nautico attivato ad Architettura a Genova. Dopo la riforma

Vocazione
nautica



Nella pagina a lato dall'alto:

Lady Crystal, 50 m.

Jeanneau Prestige 50'

Il pozzetto del Prestige 50.

del sistema universitario sono stati avviati anche i corsi di laurea specialistica. Io sono rimasto sempre in prima linea perché credo molto nell'insegnamento, nella formazione delle nuove leve. Ciò non mi ha impedito, nel corso degli anni, di dedicarmi con grande soddisfazione alla mia attività di progettista e designer. Ho lavorato a lungo nell'ambito delle grandi navi da crociera, in particolare in Giappone. Fui infatti chiamato dalla Mitsubishi Shipyards e NYK Line per partecipare alla realizzazione di navi da crociera di nuova generazione. Sempre per NYK Line elaborai l'interessante progetto di un motoryacht di 50 metri, Lady Crystal, che ancorato nella baia di Tokio sarebbe servito da club galleggiante. In quel caso si trattava di un progetto completo, linee esterne ed interni. Pur non essendo progettato per il diporto, le sue linee sono eleganti e filanti. A fianco di ciò proseguivo l'attività di progettista di barche a vela e motore, da solo o in collaborazione, ad esempio con Massimo Musio Sale con il quale ho firmato vari progetti, come quello di un motoryacht di 34 metri da destinare al charter, motorizzato con motori diesel elettrici. Credo che nella nautica non si debba mai smettere di perseguire l'innovazione, sia stilistica che tecnica.

La progettazione delle cabine delle navi da crociera, con l'esigenza di soluzioni ripetibili con modifiche minime, deve essere stata un'eccellente palestra per arrivare all'attuale impegno che lo studio genovese ha con Jeanneau. Per il colosso francese lo studio Garroni Designers progetta l'intera gamma a vela e a motore fino ai 50 piedi. In questo stesso numero presentiamo il Prestige 50', il più recente yacht firmato Garroni portato da Jeanneau ai saloni nautici d'autunno.

Nel caso della nave l'obiettivo era quello di dare la sensazione di comfort e spazio avendo a disposizione una cabina di pochi metri quadri. Garroni introdusse il concetto di "cabina

diagonale", una stanza in cui attraverso l'uso di linee oblique si riusciva ad ottenere spazi più fruibili e visivamente gradevoli.

La sfida era quella di creare un ambiente piccolo ma dotato di tutto ciò che potesse rendere piacevole il soggiorno a bordo. Un'ottimizzazione degli spazi studiata nel dettaglio.

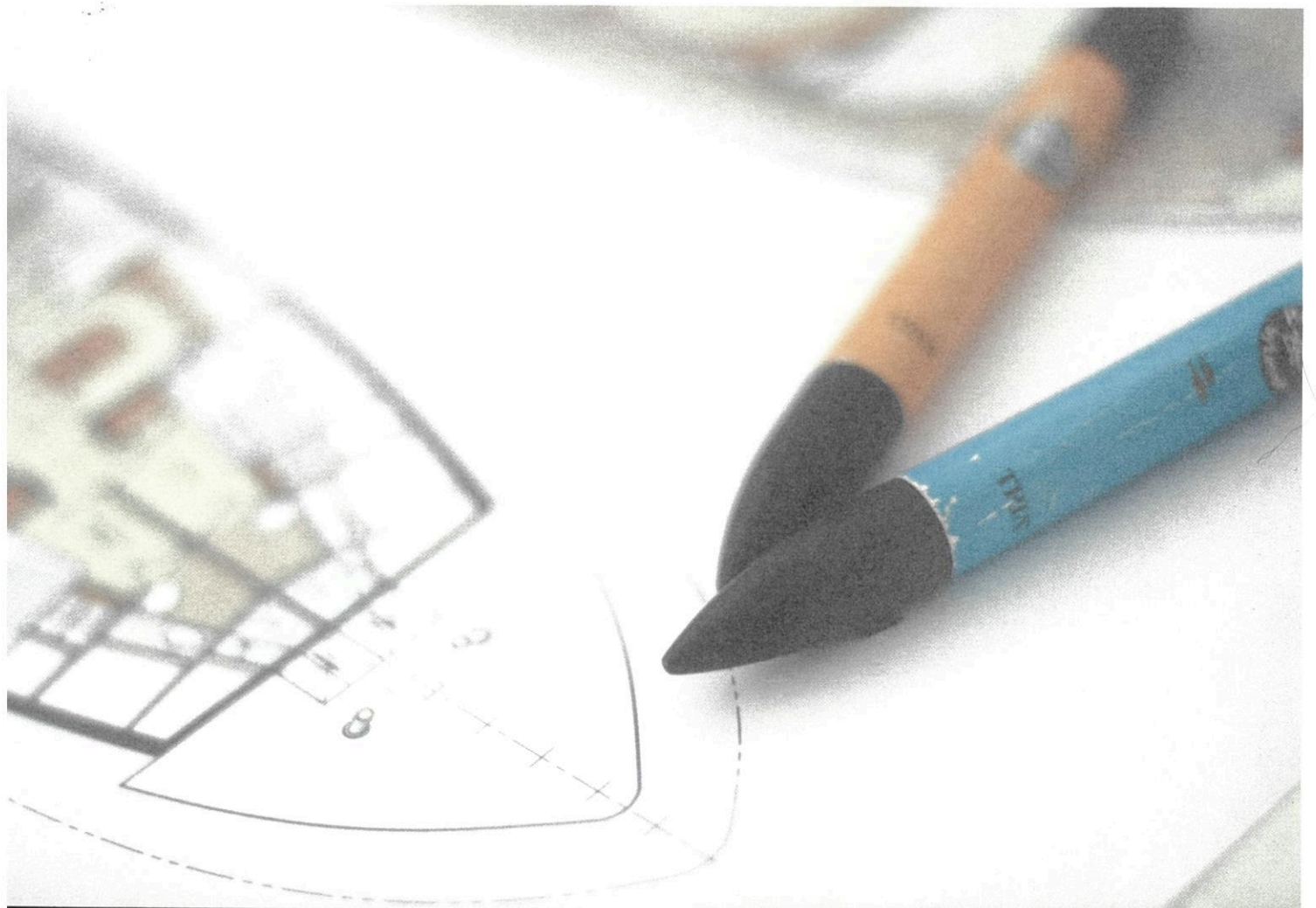
CON LE NAVI HA AVUTO MODO DI FARE UNA GROSSA ESPERIENZA CON LA PRODUZIONE DI TIPO INDUSTRIALE E CON LE PROBLEMATICHE DELLA STANDARDIZZAZIONE. PREFERISCE LAVORARE SU SCALA INDUSTRIALE...

VG Mi ritengo un tecnologo e un razionalista: tendo a voler organizzare le cose in modo che funzionino, sia dal punto di vista pratico che estetico. La mentalità industriale di chi costruisce grandi navi o di chi produce unità da diporto ma in grande numero, si adatta a questo tipo di approccio.

QUESTO APPROCCIO LO TRASFERISCE NELL'ORGANIZZAZIONE DEI CORSI UNIVERSITARI: IN STUDIO LE COSE COME SONO ORGANIZZATE?

VG Lo studio è ormai in mano a Camillo. Io seguo, partecipo attivamente, ma l'operatività è affidata a lui.

Garroni Designers - Mai 2005 - Janssen Prinsloo Inc. Ltd.



Insieme ai nostri collaboratori formiamo un'equipe ben organizzata: c'è chi è più portato per la risoluzione delle problematiche tecniche e chi è dotato di una vena artistica più spiccata: il giusto equilibrio tra razionalità ed estro.

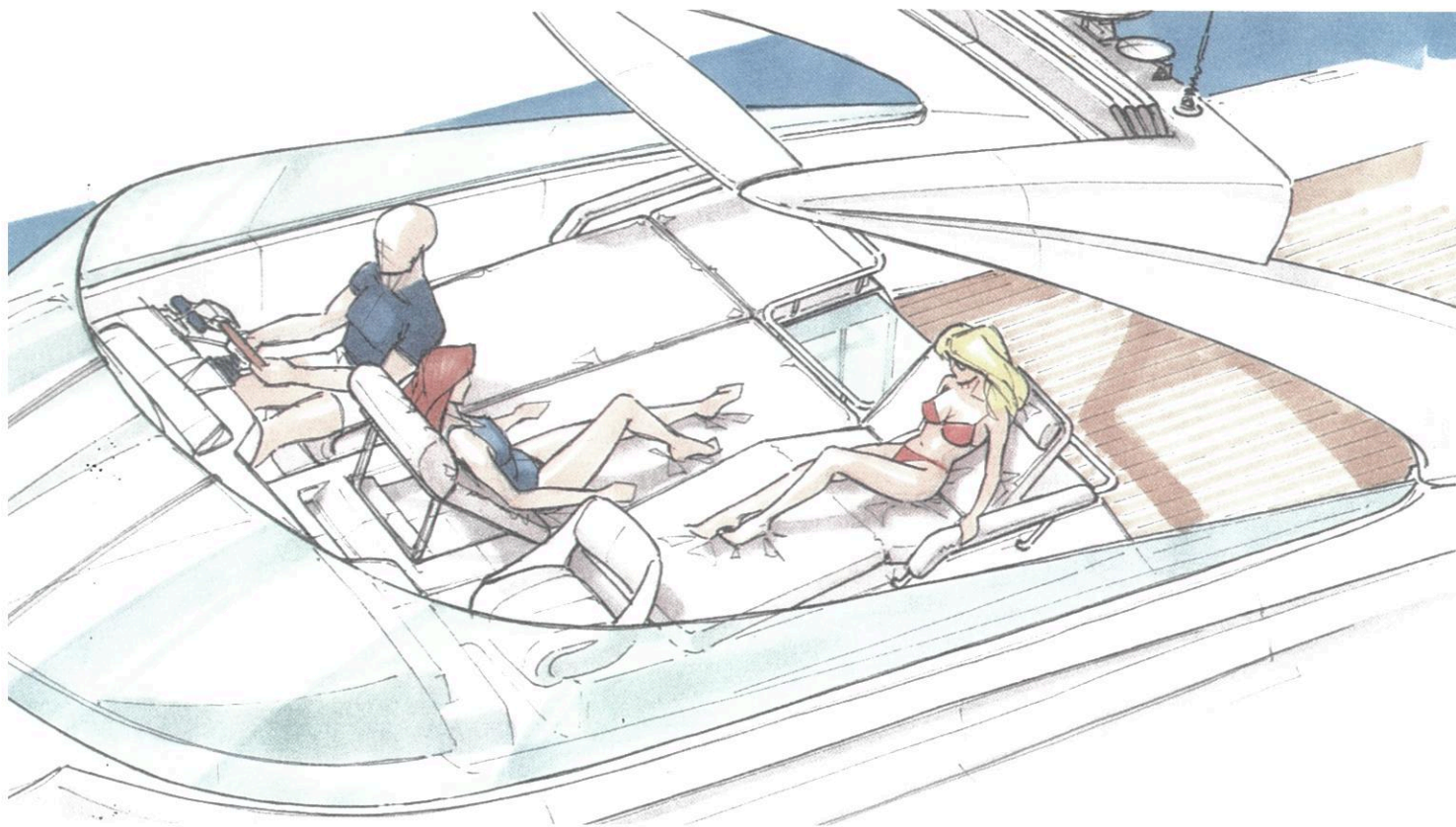
Chiacchierando con Camillo Garroni, ci addentriamo nelle problematiche connesse alla progettazione in serie. La standardizzazione della produzione è un obiettivo che si pongono molti cantieri al fine di ottimizzare i risultati e contenere i costi. Non è però facile calare questa mentalità industriale in un mondo come quello della cantieristica da diporto dove le procedure sono ereditate da una tradizione fortemente artigianale. Vedi forniture di legni, marmi, rubinetterie, ma anche e soprattutto soluzioni progettuali e costruttive che una corretta standardizzazione renderebbero più veloci ed economiche.

Standardizzare
la

VOI CON JEANNEAU FATE TUTTO CIÒ. QUANTO VA A SCAPITO DELLA CREATIVITÀ?

CG Poco. La creatività si può esplicitare a vari livelli. Non è detto che sia meno creativa una soluzione ingegnosa solo perché è piccola o applicata ad una produzione seriale. Lo sforzo creativo, il lavoro progettuale che viene svolto per comporre una sorta di complesso puzzle di parti da noi stessi ideate e elaborate in varie opzioni, è notevole. Lavoriamo con carta e matita, facciamo bozzetti, tentativi, le idee crescono sul foglio e poi passano al computer. Il cantiere Jeanneau cura moltissimo l'ergonomia e quindi ogni modifica o passaggio da un modello a quello superiore, o inferiore, implica una ridefinizione, non si tratta di adattare la stessa cosa su scala diversa. Lo spostamento di una paratia, anche di pochi centimetri, comporta una piccola rivoluzione. Alcuni modelli, poi, vengono proposti in più versioni, con un numero di cabine diverso. E qui le cose si complicano perché, dovendo utilizzare dei moduli fissi, come quelli dei bagni ad esempio, dobbiamo intervenire con mano di velluto per non stravolgere l'armonia complessiva.





PROGETTARE SIA BARCHE A VELA CHE YACHT A MOTORE RICHIEDE UNA NOTEVOLE DOSE DI FLESSIBILITÀ E PADRONANZA DELLA MATERIA. I FRUITORI SONO COSÌ DIVERSI PER MENTALITÀ E ASPETTATIVE.

Certamente ogni progetto richiede un approccio specifico. Siamo abituati a lavorare con lo spazio

limitato dello scafo delle imbarcazioni a vela. Anche il modello più grande a vela, ha un'abitabilità, una disponibilità di volumi, di gran lunga inferiore rispetto a quelli di un motoryacht di pari lunghezza. Con il Prestige 50' abbiamo cercato di realizzare un motoryacht con lo sfruttamento degli spazi tipico della barca a vela da crociera. In più abbiamo "movimentato" le superfici calpestabili creando livelli diversi nel

pozzetto, linee curve che visivamente moltiplicano lo spazio. La barca ha una sovrastruttura alta che la rende "importante" ma anche molto abitabile.

LE PIACEREBBE PROGETTARE ANCHE PER ALTRI CANTIERI?

CG Certamente. Ma in questi ultimi anni il lavoro con Jeanneau è stato continuo, non ha lasciato tempo e spazio ad altro. D'altra parte è così vario per dimensione e tipologia da soddisfare le mie aspirazioni di progettista. Ci sono inoltre molte novità... ma delle quali non posso ancora anticipare nulla... che ampliano ulteriormente il nostro raggio d'azione.

Barche a vela e barche a motore, ma anche didattica: nel caso degli architetti Garroni sono percorsi progettuali e professionali paralleli che, a dispetto della geometria, convergono per ottenere un risultato di primo livello...



JEANNEAU PRESTIGE 50'

LO SPAZIO È IL VERO LUSO

DI LUC BLANCHARD FOTO DI JEAN-MARIE LIOT

NEL SEGMENTO ATTORNO AI 15 METRI I CANTIERI ITALIANI E QUELLI BRITANNICI FANNO LA PARTE DEL LEONE, MA CON LA SUA AMMIRAGLIA DI 50 PIEDI, FIRMATA DALLO STUDIO GARRONI DESIGNERS, JEANNEAU SI PROPONE COME UN CONCORRENTE DI TUTTO RISPETTO GRAZIE AD ALCUNE PREGEVOLI CARATTERISTICHE.

nche ormeggiato di poppa, il Prestige 50 di Jeanneau, non passa inosservato. Si tratta di uno yacht con bordo libero decisamente generoso, sormontato da una sovrastruttura a semi-luna alta circa 2 metri che i più alti non potranno fare a meno di apprezzare. Garroni Designers e l'ufficio tecnico del cantiere francese sono deliberatamente usciti dai canoni abituali nella progettazione di questa imbarcazione capace di accogliere una decina di passeggeri, offrendo a ciascuno lo spazio adeguato per godersi una bella giornata in mare. La versione presentata ha solo due cabine, con letto matrimoniale e di dimensioni e comodità uguali, ma lo stesso modello è disponibile in versione tre cabine. In questo caso, la cabina prodiera rimane inalterata e mantiene il bagno privato, mentre le altre due, realizzate nella parte centrale dello scafo con un baglio di oltre quattro metri, condividono il bagno e sono, ovviamente di dimensioni inferiori.

Con una stazza di circa 12 tonnellate che non lo colloca certamente tra gli yacht più leggeri di questa categoria, il Prestige 50 dimostra una notevole vivacità raggiungendo i 33 nodi e fendendo le onde senza esserne minimamente rallentato. Al contrario il passaggio sull'onda permette di apprezzare la perfetta omogeneità della struttura e la rigidità dello scafo. Merita un elogio la scelta classica della propulsione in linea d'asse che consente accelerazioni regolari e il raggiungimento della planata in soli 20 secondi. I due timoni comandati

idraulicamente offrono una docilità e una precisione di guida non indifferente. A 30 nodi si può lasciare il timone e la barca prosegue la navigazione senza deviare dalla rotta. I flap assolvono egregiamente il loro ruolo e si possono effettuare curve strette in totale sicurezza con un'inclinazione che non supera i 30°. La perdita di velocità, in questo caso, non è che di 7 nodi. Il posto di pilotaggio ha un'eccellente visibilità grazie alla cura nel design del parabrezza. Verso poppa la visibilità è totale e non vi sono elementi che impediscono di controllare perfettamente eventuali ostacoli durante le manovre di ormeggio. Da sottolineare la buona insonorizzazione: i passeggeri che stanno nel salone o nel prendisole poppiero non sono disturbati dalla prossimità con i motori posizionati sotto il pagliolo e raggiungibili tramite un tambuccio ermetico. Il vano non è particolarmente ampio e l'accesso al motore di sinistra è riservato solo ad una persona snella e agile. Ciò è dovuto al fatto che si è voluto privilegiare lo spazio destinato al garage che ospita un tender di ben 3,20 m. Decisamente grande per un'unità di 15 metri di lunghezza.

Il posto di pilotaggio, con doppia poltrona, consente di guidare stando confortevolmente seduti. Al di sopra del posto di guida il tettuccio si apre e, grazie al suo disegno e all'altezza, si può navigare a 30 nodi senza che il vento dia fastidio agli occupanti delle due poltrone della plancia.

La piattaforma poppiera si rivela particolarmente comoda



I VOLUMI SONO IMPORTANTI MA ARMONIOSI. MOLTO COMODO
IL PRENDISOLE POPPIERO.

per salire e scendere dal tender. Le scalette poppiere sono asimmetriche, quella di sinistra è più larga e, nel suo gradino superiore, cela la passerella telescopica.

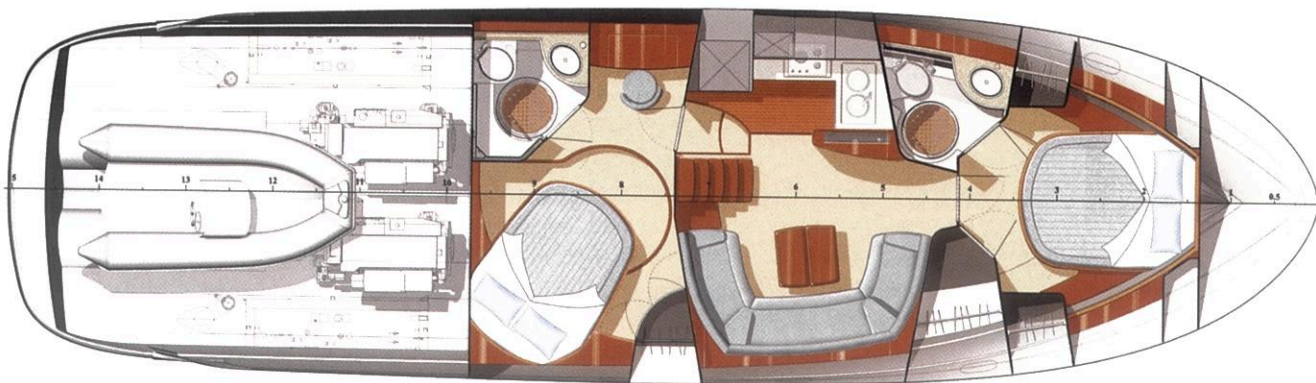
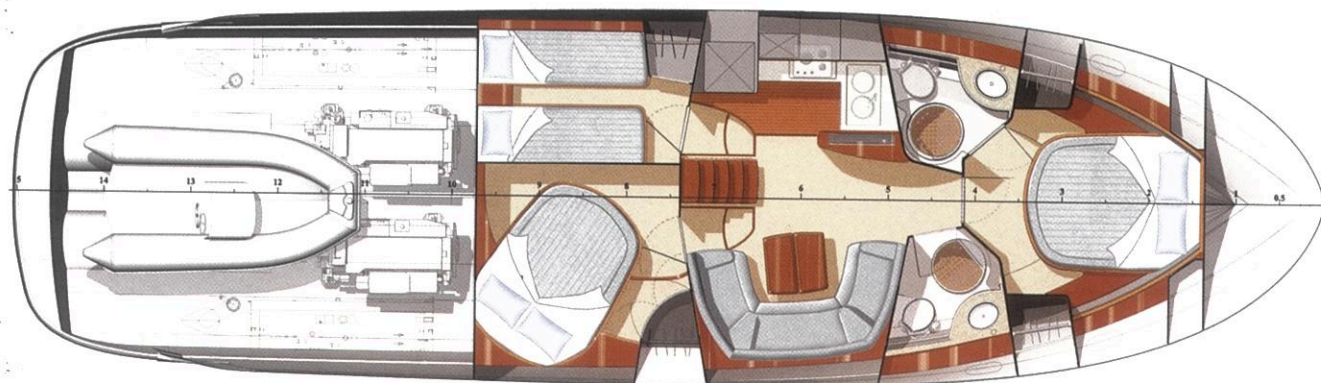
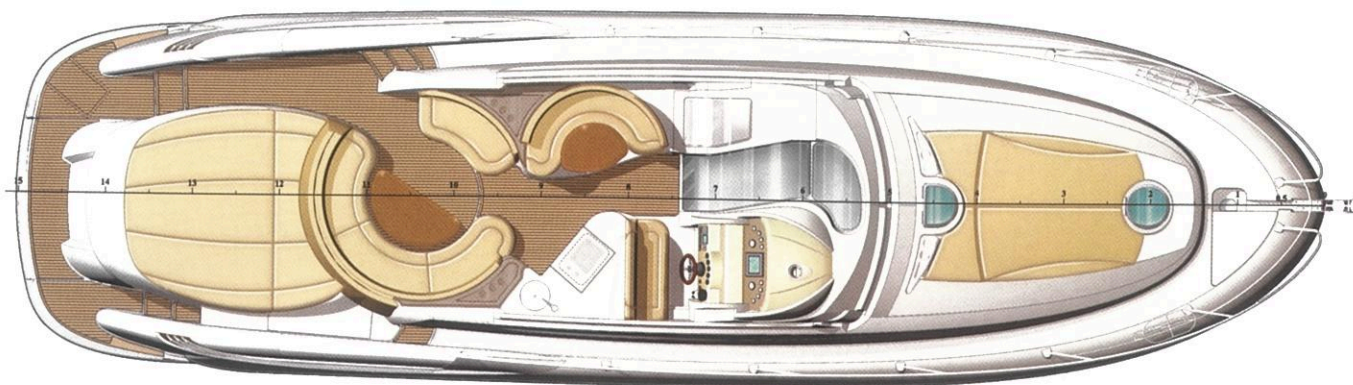
Grande cura è stata dedicata alle soluzioni che consentono lo sfruttamento di ogni superficie utile: i passavanti sono sufficientemente larghi da consentire il transito agevole verso il prendisole prodiero e sono protetti da un corrimano alto circa 70 centimetri che accompagna sino al pozzetto. Molto originale la disposizione dei divani semicircolari che movimentano la zona soggiorno esterna protetta dal tettuccio. All'interno il saloncino con un grande divano a C aperta ha un'atmosfera molto accogliente, esaltata dalla profusione di legno e tessuti dalle tonalità chiare. Il tavolo da pranzo è dimensionato per accogliere sei commensali. A sinistra c'è la zona cucina cui è destinato uno spazio decisamente generoso. Equipaggiata con un grande frigo/congelatore e con contenitori molto ampi, consente di fare provviste per una crociera di più giorni e di conservare razionalmente stoviglie e pentole. L'ambiente sotto coperta è molto luminoso grazie agli oblò e alla superficie vetrata posta alla base del parabrezza. La cabina matrimoniale poppiera ha il letto posto in diagonale e un comodo bagno con cabina doccia circolare, quella prodiera, oltre al bagno privato, ha un dressing assai ampio. In questa cabina il letto matrimoniale è in asse con l'asse longitudinale della barca. Nella versione a tre cabine, la matrimoniale poppiera perde il bagno privato e viene leggermente ridotta per lasciare spazio ad una cabina con due

letti. La matrimoniale di prua, perde invece il suo grande armadio che si trasforma nel secondo bagno a disposizione delle due cabine poppiere. Tutti gli spazi sono stati sfruttati per realizzare armadietti, cassetti e vani contenitori per consentire la sistemazione di abiti, oggetti ed effetti personali. Non bisogna dimenticare che il cantiere costruttore del Prestige 50, Jeanneau, è uno dei principali produttori di yacht a vela da crociera del mondo ed è abituato a ottimizzare l'utilizzo degli spazi. Tutti gli ambienti godono di un'altezza notevole: 2,10 m, una misura non comune su unità di queste dimensioni, che aggiunge abitabilità e comfort alle sistemazioni interne. Tale scelta ha come contraltare il volume esterno ma, per riprendere le parole di un costruttore di auto... il vero lusso è lo spazio abitabile.

Il Prestige 50 si propone come unità adatta alla crociera ma sufficientemente agile e maneggevole da incoraggiare anche le uscite in mare giusto per fare il bagno. A velocità di crociera, cioè a circa 19 nodi, ha un'autonomia di 400 miglia: un range di tutto rispetto che consente di programmare navigazioni lunghe in tutta tranquillità. La motorizzazione, affidata a motori Volvo Penta, punta sull'affidabilità unita a performance sportive.

Jeanneau, con questo 50 piedi, si inserisce in un segmento del mercato dove la concorrenza è serrata e lo fa con una proposta decisamente interessante: uno yacht dal design originale caratterizzato da linee fluide e con interni ben modulati e rifiniti.





LE CABINE POSSONO ESSERE DUE O TRE.

SCHEDA TECNICA

Lunghezza f.t 15 m
 Larghezza 4,36 m
 Materiale scafo VTR
 Materiale sovrastruttura VTR
 Immersione 1,05 m
 Dislocamento a pieno carico 143 t
 Dislocamento a vuoto 120 t

Motori Volvo Penta D9 Diesel 575 cv
 Trasmissione in linea d'asse
 Velocità massima 33 nodi
 Velocità di crociera 19 nodi
 Autonomia a 1.750 g/m 400 miglia
 Autonomia a 2.550 g/m 250 miglia
 Consumo a 1.750 g/m 72 l/h

Consumo a 2.550 g/m 205 l/h
 Serbatoio combustibile 1.650 l
 Serbatoio acqua 640 l
 Styling e concept
 Garroni Design
 Costruzione
 Jeanneau (Les Herbiers)