

FULL ENGLISH TEXT

BARCHE®

MONTHLY INTERNATIONAL YACHTING MAGAZINE

In edicola dal 25 Maggio - June 2017 - Poste Italiane s.p.a. - Spedizione in Abbonamento Postale - D.L. 353/2003 (convertito in Legge 27/02/2004 n° 46) art. 1, comma 1, LO/MI

ER
ng 5X
FACTORY
E 45 M
ON INTERNATIONAL PROJECT
IA BAY BY PHILIPPE BRIAND
I DESIGN
AND HIS BOAT
TRASCOLLA
IA TUA



1993-2017
24 Years
BARCHE

HISTORY

RAHMI M.KOÇ MUSEUM

BOATS

- GULF CRAFT MAJESTY 155
- OCEAN ALEXANDER 100
- CRANCHI E52 F EVOLUZIONE
- SALPA LAVER 38X
- MERCURY JP5
- AND NUOVA JOLLY 800 PRO
- JEANNEAU 51

DEVICE

inReach by GARMIN

COMPANY

- ALFA REFIT
- GPY MARINE





VIVERE (meglio) IL MARE

LIVE (at best) THE SEA

Si è aperta una nuova era, su tutti i fronti, dalla grande nave alla piccola barca e la progettazione degli spazi di bordo deve tener conto di esigenze molto diverse tra loro

A new era opens on all fronts, from the big ship to the small boat, and the design of the layout has to consider the different needs of everyone

by Vittorio Garroni

Da bambino sognavo di attraversare l'Atlantico, a vela, per raggiungere la Statua della Libertà. I sogni di adulto si sono ridimensionati e già sono felice quando, anno dopo anno, rivedo profilarsi all'orizzonte lo scoglio della Giraglia, all'estremo Nord della Corsica. Desiderio di scoperta o perdurante curiosità nel voler ritrovare l'altra sponda del mare?

Entrambi i sentimenti si fondono nell'atto del navigare, che non è solo un fenomeno transitivo di spostamento sull'acqua, ma soprattutto un fatto liberatorio dall'ansiegono quotidiano. Quando si mollano gli ormeggi si entra in una nuova dimensione e l'allontanarsi della terra fa sfumare ogni preoccupazione. Ciò aiuta a spiegare il successo dirompente delle crociere marittime.

Intere popolazioni, per nulla avvezze ad avventure marine, si fanno tentare dalle vacanze sull'acqua, richiamate dal desiderio di scoprire nuovi orizzonti ancor più che dalle offerte economicamente allettanti accompagnate dalla promessa di divertimento, non disgiunta da un pizzico di lusso: si parte in crociera per vivere, in gran comodità, un'esperienza inconsueta dal vago sapore di avventura, che solo il mare può offrire. Stranamente, la riscoperta del mare, sul mare, come occasione di svago è un fenomeno recente, se si escludono i pochi privilegiati che già ne avevano scoperto il fascino fin dagli albori delle civiltà.

Finché le navi, con i loro grandi fumaioli, solcavano i mari con il solo intento di raggiungere al più presto l'altra

sponda, anche le popolazioni terraiole si accontentavano di far vacanza sulle spiagge affollate, senza neanche troppo invidiare quei pochi appassionati dal portafoglio rigonfio che veleggiavano su capolavori dell'artigianato del legno.

Poi, quasi per incanto, si è aperta una nuova era, su tutti i fronti, dalla grande nave alla piccola barca.

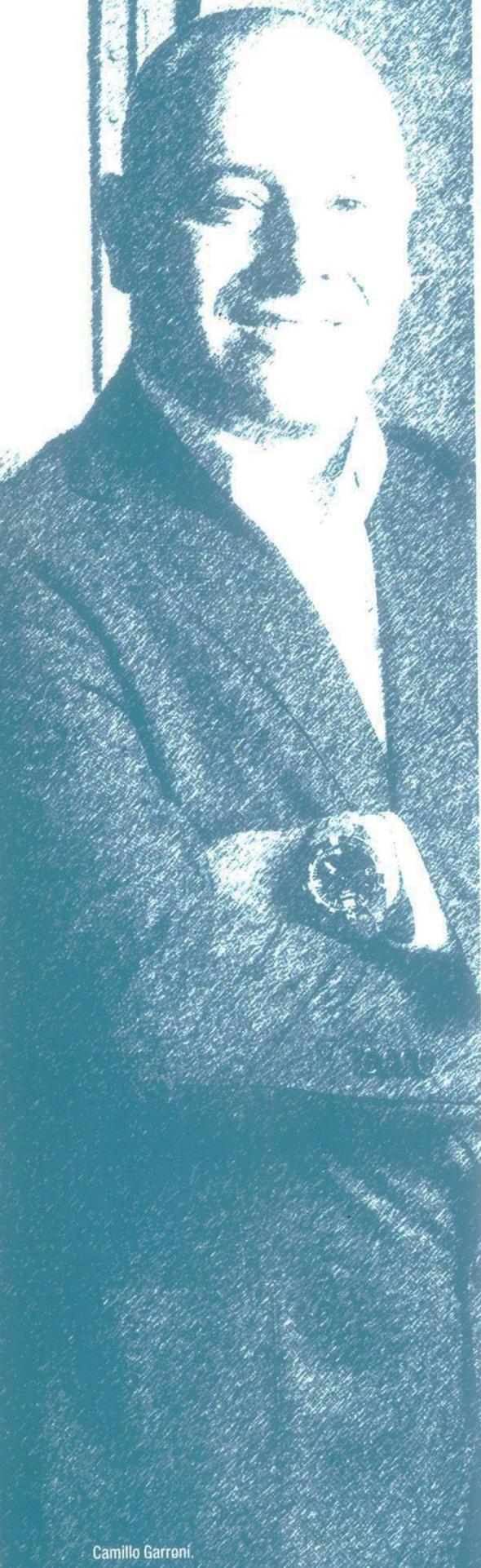
Mentre i grandi mostri di ferro arrugginivano, la fantasia creativa dei nuovi imprenditori del mare scopriva nuove prospettive: per la nautica è stato l'avvento della vetroresina, che ha aperto le porte all'industrializzazione e all'abbattimento dei costi di produzione. Per le navi è stata la comunicazione televisiva che diffondeva la conoscenza dei primi tentativi crocieristici popolari americani: il serial di *Love Boat* ha certamente contribuito ad innescare il desiderio delle crociere.

Ciò avveniva non molto tempo fa, fra gli anni '70 e '80. In una trentina d'anni il mare è cambiato ed è stato assalito dalle masse, stipate su tutto ciò che galleggia, dall'economica barchina di pochi metri al super-transatlantico da 5000 passeggeri. Così anche la cultura del mare si è dovuta adeguare. Poiché le gigantesche navi da crociera si moltiplicano sfrenatamente, nessuna destinazione, né esotica né urbana, è più in grado di reggerne l'impatto, talvolta multiplo. La sosta è diventata quasi una scusa, o bersaglio fittizio. La nave è il teatro di sé stessa. La progettazione degli spazi di bordo deve quindi tener conto di esigenze molto diverse da quelle dei liners di cinquant'anni fa. Le cabine sono dei capolavori di sfruttamento degli spazi e fingono, con orpelli miniaturizzati, di adeguarsi agli standard del lusso alberghiero; spazi ed attrezzature ricreative

sono il vero bersaglio al quale dedicare ogni sforzo creativo. Le navi sono così diventate parchi dei divertimenti, ma non tutte. Si è formata una classe a parte, alla ricerca dell'esclusività, che ha trovato negli yacht e nelle navi da esplorazione scientifica dei modelli di riferimento che, con varie manipolazioni, sono stati adattati alle esigenze del comfort crocieristico di lusso. Esclusività è anche un privilegio per pochi e, conseguentemente, un alleggerimento dalla pressione delle folle; sulle navi si contraggono e riducono gli spazi comuni a vantaggio delle cabine, la cui, seppur modesta, crescita dimensionale viene venduta a caro prezzo. Le navi, però, sono dei vettori collettivi e rimangono qualificabili come servizio, non come possesso. Sul fronte opposto c'è la nautica che, con alterne vicende, è cresciuta negli anni e nel mito della "barca per tutti" o, meglio, nel "sogno di ognuno" di possedere una propria barca. In comunione con la nave permane lo stesso desiderio di evasione e di avventura che però, con il possesso, diventa anche espressione di orgoglio e ostentazione di potere. Il mondo dello sport è abilissimo nell'enfatizzare tali caratteri e facilmente conduce a degli eccessi ove la tecnologia allo stato puro offusca qualunque velleità utilitaristica, ma è anche un mondo per pochi.

I più, cercano nella barca ciò che difficilmente riusciranno ad ottenere, quando faranno i conti con il budget: l'abitabilità in primo luogo perché, dopo tutto, trattasi di una residenza di vacanza, ma senza fissa dimora. La navigabilità passa in second'ordine perché, al momento dell'acquisto, è una nozione ancora astratta. Neppure acquisirà molta importanza anche nell'uso pratico, quasi sempre limitato a spostamenti brevi e in





Camillo Garroni.

condizioni protette. Progettare barche per il diporto crocieristico diventa una sottile alchimia fra l'ostentazione del lusso, che è anche sinonimo di sovrabbondanza di spazi e dimensioni, e la reale disponibilità delle indispensabili funzionalità abitative e ricreative, compresse e minimizzate in un habitat ridotto all'indispensabile. Per alcuni anni i progettisti si sono semplicemente adagiati sui modelli di riferimento preesistenti, quelli caratteristici, cioè, delle costruzioni artigianali dell'era pre-industriale. Qualche esempio: la vivibilità all'aperto era trascurata sulle barche a vela che erano rimaste ancorate al concetto di pura navigabilità con pozzetti ristretti formati da due semplici panchette longitudinali, ingombri di winch; l'abitabilità delle barche a motore si contava solo sul numero delle cuccette e le cucine erano scomode e infossate. Con il passar degli anni la concorrenza ha acuito l'ingegno ed oggi troviamo sulle barche una serie di funzionalità impensabili in passato; la razionalizzazione degli interni delle barche a vela è iniziata negli anni '70 con i Swan di S&S e i C&C canadesi, ove l'entrata dall'alto consentiva di svincolare la cabina poppiera. Il grande rinnovamento, anche stilistico, è però avvenuto quando ci si è accorti che una barca è vissuta prevalentemente all'aperto; uno dei primi esempi è stato lo **Jeanneau 54DS, progettato dallo scrivente all'inizio di questo secolo e venduto in quasi 400 esemplari.** Ha fatto scuola non solo per il pozzetto abitabile, ma anche per lo stile esterno caratterizzato da una grande finestra di tuga ad arco teso, che lontanamente ricordava un occhio ammiccante.

Oggi, i grandi pozzetti abitabili con ampi divani sono diventati uno standard e fanno la loro comparsa anche quelli facilmente ricopribili, quelli apribili in poppa, estendibili con prendisoli e plancette da bagno. La facile percorribilità esterna è un altro dei traguardi prossimi, quando non sarà più un'acrobazia transitare dal pozzetto verso i passavanti di prua. Ancora, Perini ha insegnato che il flying bridge non è più un'esclusiva dei motor yacht ma è un modo per recuperare altro spazio vivibile all'aperto. Lo vedremo anche su altre barche a vela di taglia minore e di stile motor sailer. Argomento che riconduce al programma delle mini navi da crociera proposto da "leYACHT-cruises" e ampiamente pubblicato nel numero scorso.

As a child I dreamed of sailing across the Atlantic, all the way to the Statue of Liberty. My dreams as an adult have been scaled back a bit, and now I am content when, year after year, I see the shape of the Ciraglia cliffs emerge at the northern tip of Corsica. Is it a desire for discovery, or enduring curiosity, or wanting to see the other side of the sea?

Both feelings come together when sailing, which isn't just moving across the water, but most of all is a daily exercise in liberation. When you slip moorings, you enter a different dimension, and leaving land behind makes every worry disappear. Which helps to explain the tremendous success of cruises. Whole groups of people

have been transported, taking their holidays on the water, and up, down, by the wish to discover new horizons over time, than by the tempting price, which has accompanied by a promise of having a touch of luxury, you set sail on a cruise to have an unusual experience with a vague hint of adventure in great comfort, something that only the sea can offer. Strangely the rediscovery of the sea as a place for relaxation is a recent phenomenon: if we exclude the privileged few who have been discovering its fascination since the beginnings of civilization.

As long as ships, with their great funnels, ploughed the seas with the sole aim of reaching the other side as quickly as possible, land-dwelling people were happy to go to crowded beaches for their holidays, without envying a few wealthy yachting fans who sailed along in their handcrafted wooden masterpieces. Then, as if by magic, a new era began. On all fronts, from great ships to small boats. While the great iron monsters rusted, the creative fantasy of the new maritime entrepreneurs revealed new horizons for sailing: it was the arrival of fibreglass which opened the way to industrialisation and the reduction of production costs. For ships it was the impact of television: the *Love Boat* series definitely helped fuel the wish to go on a cruise. That all happened not very long ago, in the 1970s and 80s.

In around thirty years the sea has changed and has been stormed by the masses, crammed together on anything that floats, from cheap boats of a few metres to the 5,000 passenger superliner. And so the culture of the sea has also had to adjust. The number of huge cruise ships is constantly growing and modernisation, whether exotic or urban, as a language able to resist the impact from their 250p overs have become almost an exercise of false target. The ship is a "neato boat". Planning onboard spaces thus has to take into account very different demands from those faced by liners fifty years ago.

“

Quando si mollano gli ormeggi si entra in una NUOVA DIMENSIONE e l'allontanarsi della terra fa

sfumare ogni preoccupazione. Ciò

aiuta a spiegare il successo

dirompente delle CROCIERE

MARITTIME.

”

“

When you slip moorings you enter a DIFFERENT DIMENSION and leaving land behind makes every worry disappear. Which helps to explain the tremendous success OF CRUISES.

”

Designers are masters at making the most of space, and in a luxury hotel standards, leisure areas and equipment are the real target to which every creative urge is aimed. All but a few cruise ships have become theme parks. But a different class has appeared, and one which seeks to be exclusive. This class finds its reference points in yachts and scientific exploration vessels which have been adapted to the needs of luxury cruising. Exclusivity is also a privilege for the few, and so this means a reduction in the pressure of the masses, on these ships the communal areas are shrunk in favour of the cabins whose extra space – while still small – is sold at a high price. But the ships are communal vessels and can still be classed a service rather than a possession. In contrast there is the world of pleasure boating, which has grown over the years and it is now everybody's dream to have their own boat. What it has in common with cruise ships is the wish to escape, and to have an adventure. But ownership is also a source of pride and an exhibition of power. The world of sport is very good at underlining these characteristics and often leads to excesses where pure technology blurs any utilitarian wishful thinking, but this is also a world restricted to a few.

The majority of people look for features in a boat that they will probably not be able to have because of budget reasons. Liveability is in first place, because at the end of the day it is a holiday home, albeit a moveable one. Sailability is second to this, because when the purchase is made, it is still an abstract notion. It doesn't even become particularly important once the boat is in use, as this is nearly always restricted to short trips in good conditions. Planning boats for pleasure cruising becomes a matter of seeking the magical balance between ostentatious luxury and ensuring the features that are indispensable for recreation and living are available, compressed and minimized in a living area which is reduced to the essentials. For several years designers were happy to stick with existing reference models

which reflected the craftsmanship and construction methods of the pre-industrial era. For example, indoor liveability was neglected on sailing boats which were still harnessed to the idea of pure sailing performance and had small cockpits with just two simple longitudinal benches, and were cluttered with winches; the liveability of motor boats was just a matter of the number of berths, and galley space was uncomfortable and tucked away. With the passing of time, competition has sharpened our wits and now we find a series of functions on boats that were unthinkable in the past. The rationalisation of the interior of sailing boats began in the 1970s with the Swan class by S&S and C&C from Canada. In these coming down from above meant that the stern cabin could be divided off. The big change happened, however, when people realised that life on board a boat mainly takes place outside; one of the earliest examples was the Jeanneau 54DS, which I designed at the beginning of this century and of which nearly 400 were sold. It was influential not just because of the liveable cockpit, but also because of the exterior looks, which featured a large, bow-shaped deckhouse window, which looked like a winking eye.

Nowadays, big, liveable cockpits with large sofas have become the norm. And we are also seeing the appearance of ones that are easy to cover, that can be opened at the stern, or extended with sun areas and bathing platforms. Soon we will find that it will be easy to walk around the side of the boat, and it will no longer take acrobatic skills to go from the cockpit to the bow gangways.

Perrin taught us that the fly bridge is no longer exclusive to motor yachts, but is a way of recovering other space which can be enjoyed in the open air. We will see it on other smaller sailing boats and motorsailer style boats. This is an issue that leads to the mini-cruise ships programme promoted by leYACHT-cruises and which was extensively covered in the last issue. ■

Lo Jeanneau 54DS con il tavolo del pozzetto abbassato per formare un grande prendisole protetto e conviviale. Il 54DS ha segnato un'epoca perché faceva la gioia delle famiglie e non solo dell'invasato lupo di mare che stava al timone.

The Jeanneau 54DS with the cockpit table down to create a large and sheltered sunbathing area. The 54DS has been a landmark because it was loved by all the families and not only by the mad old sea dog at the helm.

