

YACHT'N ITALY EXPORT MUSEUM
IL MEDITERRANEAN STYLE '59_'79
VOLUME I

A CURA DI
PIER FEDERICO CALIARI E MASSIMO MUSIO-SALE

Questo volume è dedicato all'amico Antonio Soccol

Per aver agevolato il lavoro di ricerca e reperimento delle barche illustrate in quest'opera, gli autori vogliono ringraziare tutti coloro che hanno collaborato alla raccolta dei dati e delle immagini; in particolare, per la loro speciale disponibilità, gli autori vogliono segnalare gli amici che seguono: Cesare Sangermani per VIOLA, Massimo Franchini e Alberto Mercati e Ferretti Group per ALTURA 42, Tommaso Spadolini per AKHIR, Gino Ciriaci e Lucio Petrone per SARIMA, Franco e Saverio Harrauer per TIGERSHARK, Paolo Caliarì per TIGER, Altomareblu per A'SPERANZIELLA, Ferretti Group per AQUARAMA, Raffaella Daino per Cantieri Baglietto per BAGLIETTO16,50, Nautica Editore. Aldo Cichero per la sua grande esperienza e costante assistenza allo sviluppo dell'intero progetto e in particolare al caso ALALUNGA. Marina Stella e Alessandro Campagna per aver accompagnato con interesse l'evolversi del progetto. Infine, ma non ultimo, grazie a Roberto Franzoni, prezioso consigliere di molte scelte e riferimenti citati nell'opera.

Yacht'n Italy Export Museum. Il Mediterranean Style '59_'79 Volume I

Finito di stampare nel mese di Settembre 2013
ISBN 978-88-909155-0-5

COLOPHON

Ente promotore
UCINA Confindustria nautica, in collaborazione con Fiera di Genova

Curatori della mostra
Pier Federico Caliarì e Massimo Musio-Sale

Comitato scientifico
Marina Stella
Aldo Cichero
Roberto Franzoni
Alessandro Campagna
Pier Federico Caliarì
Massimo Musio-Sale

Progetto della mostra
Caliari and Associates (Massimo Bellotti, Carola Gentilini, Dan Andresan) e
Politecnico di Milano, Dipartimento Dastu
con Carlo Federico Cattò, Marta Giangreco, Aurora Restucci, Serena Toniolo

Progetto grafico della mostra, del catalogo e del sito web
Caliari and Associates (Massimo Bellotti, Carola Gentilini, Dan Andresan)
Carlo Federico Cattò, Aurora Restucci, Serena Toniolo

Coordinamento scientifico e direzione artistica
Pier Federico Caliarì

Web master
Cesare Bernardis

Realizzazione file tridimensionali
Carlo Federico Cattò, Aurora Restucci, Serena Toniolo

Stampa 3d
Protoservice S.r.l.

Allestimento
GiPlanet S.p.a.



INDICE

INTRODUZIONE

Sara Armella
Anni eroici per lo slancio creativo 7

Anton Francesco Albertoni
Capacità di innovare e "saper fare" 9

Silvia Piardi
Riflessioni su formazione e ricerca in ambito nautico 11

DALLA TRILOGIA AL MUSEO

LA COLLEZIONE PERMANENTE DEL DESIGN NAUTICO ITALIANO 15

Massimo Musio-Sale
Mediterranean yacht design 1959 – 1979. 17

Pier Federico Caliarì
Yacht'n Italy Export Museum 27

Aurora Restucci
Il mare "dentro" 32

Carlo Federico Cattò
Ytem. Materiale vs immateriale 35

Serena Toniolo
YTEM in navigazione 37

Roberto Franzoni
La pubblicistica nautica tra la fine degli anni cinquanta e la fine degli anni settanta 39

LE PRIME DELLA COLLEZIONE

PROFILO DI DIECI "STORIE" DEL DESIGN NAUTICO ITALIANO 45

Schede a cura di
Viola, Francesca Bruzzo 46

A'Speranziella, Paolo Licinio Nazzaro 54

Aquarama, Laura Ferrando 62

Sarima, Davide Telleschi 70

Baglietto 16,50, Elisa Bassani 78

Tiger, Valentina Solera 86

Tigershark, Enrico Carassale 94

Akhir, Anna Stradella 102

Alalunga 21,50, Carmelo Cascino 110

Altura 42, Francesca Pagan 118

ANNI EROICI PER LO SLANCIO CREATIVO

Sara Armella
Presidente Fiera di Genova

E' per Fiera di Genova grande motivo di orgoglio poter ripercorrere, grazie alla mostra "Il Mediterranean Style 59_79", un periodo fondamentale per il successo del design e dell'industria nautica italiana. Un periodo che coincide, quasi perfettamente, con le prime venti edizioni del Salone Nautico Internazionale, il cui debutto è datato gennaio 1962. Anni eroici per lo slancio creativo e produttivo che fecero di Genova il punto di riferimento, diventato poi imprescindibile, per tutti gli appassionati di nautica e per tutti gli operatori del settore. In quegli anni nacquero alcune delle imbarcazioni che ancora oggi rappresentano pietre miliari insuperabili per stile ed eleganza.

La realizzazione di una Collezione permanente del design nautico italiano, di cui questa mostra è solo il primo passo, è un tassello fondamentale per consolidare e valorizzare l'identità di Genova capitale della nautica da diporto, nella scia della tradizione e di un futuro sempre più legato alla qualità e alla capacità di innovazione. L'altissimo profilo degli organizzatori è garanzia di un progetto destinato a durare nel tempo, a svilupparsi e a offrire nuove opportunità e cogliere nuove sfide in un'epoca di grandi cambiamenti.

CAPACITÀ DI INNOVARE E "SAPER FARE"

Anton Francesco Albertoni
Presidente UCINA Confindustria Nautica

E' con grande piacere che offro il mio contributo sulla mostra "Il Mediterranean Style 59_79" presentata nell'ambito del 53° Salone Nautico Internazionale di Genova, prima puntata di una trilogia che, una volta conclusa, nel 2015 costituirà l'ossatura portante del futuro museo della nautica da diporto italiana in fase di costituzione.

Oltre ad essere un settore trainante dell'export nazionale, con un fatturato complessivo di circa 2,5 miliardi di euro e circa 20 mila addetti diretti nell'industria e oltre 90 mila nell'indotto e nel turismo nautico, la nautica italiana rappresenta un'eccellenza indiscussa del made in Italy conosciuta e apprezzata in tutto il mondo, un settore che, fin dalla sua nascita, è stato ambasciatore dello stile, dell'eleganza e di quel "genio italico" che contraddistingue il nostro popolo e le nostre aziende.

Per questo motivo non posso che accogliere con grande favore una mostra che intende ripercorrere la storia del made in Italy nautico attraverso l'esposizione dei modelli di 10 imbarcazioni del "primo leggendario periodo della nautica da diporto italiana", espressione usata dai curatori per il periodo compreso tra la fine degli anni '50 e gli anni '70 del secolo scorso.

Ciascuna di esse, con le proprie caratteristiche distintive e le peculiarità legate al periodo storico in cui sono state realizzate e alle filosofie produttive di ciascun cantiere, ha dato un importante contributo alla creazione di quello che, oltreoceano, viene definito "Mediterranean Style".

L'augurio è che il visitatore, attraverso il percorso espositivo e l'allestimento scelto, possa emozionarsi di fronte ai prodotti nautici esposti e alle differenti forme di design ad essi legate. Qualcuno si accosterà alla materia per la prima volta, altri troveranno spunti ed elementi di approfondimento. Per tutti l'esperienza di ripercorrere da vicino alcune delle tappe più significative che hanno segnato il cammino del design nautico italiano.

La crisi economica che stiamo attraversando non ha risparmiato il comparto nautico, ma sono fortemente convinto che proprio la capacità di innovare e il "saper fare" delle nostre aziende siano non solo l'antidoto migliore per uscire dalla crisi, ma anche il punto di partenza per il rilancio del settore e per traguardare nuovi orizzonti di crescita.

Il mio ringraziamento va a tutti coloro che, a vario titolo, hanno contribuito con passione, impegno e competenza, alla realizzazione di questa mostra. Senza di loro il risultato raggiunto non sarebbe stato possibile.

Per concludere questo mio breve intervento, se è vero che non possono esistere presente e futuro senza il passato, allora il domani che attende il design nautico made in Italy è destinato a scrivere ancora nuove ed entusiasmanti pagine della propria storia.

Buona mostra a tutti.

Silvia Piardi
Dipartimento di Design del Politecnico di Milano

In questo testo sono state scelte, con grande intelligenza e conoscenza della materia, dieci imbarcazioni; ognuna di esse rappresenta uno snodo particolare della lunga e densa tradizione della nautica italiana.

I progettisti che le hanno ideate e sviluppate appartengono a generazioni che si sono formate attraverso complessi percorsi di vita, ma sicuramente nessuno di essi ha frequentato un corso strutturato di design per la nautica.

Le esperienze che li connotano sono di diversa natura, come pure l'origine delle intuizioni che hanno portato ai risultati che qui vengono presentati. Tradizione di famiglia e di cantiere, formazione da progettisti architetti o ingegneri, esperienze in settori affini come quello automobilistico e in genere meccanico, passione pura per il mare, sono tutti elementi che variamente si mescolano nelle biografie dei progettisti. Per tutti un impegno intenso e una lunga formazione sul campo, per alcuni la continuazione della tradizione attraverso l'apprendistato di giovani in studio. Ma stiamo parlando di eccellenze, di punte particolari di intelligenza e visione del momento storico, come pure di capacità tecnica e sensibilità tecnologica. Si tratta cioè di piccoli numeri, inseriti in un contesto produttivo ancora piuttosto limitato.

Negli anni in cui il settore della nautica da diporto si è velocemente e caoticamente sviluppato, si è sentita la necessità di operare in una ottica diversa. Se infatti alcune strutture produttive tradizionalmente organizzate, gestivano la formazione in forma di lungo apprendistato, e le competenze venivano trasmesse attraverso l'osservazione diretta e l'imitazione dei più anziani, in altri casi si è assistito ad un incontrollato processo di improvvisazione, con cantieri e progettisti lanciati sul mercato senza alcuna esperienza. Negli anni di maggior sviluppo, la necessità di confrontarsi con i mercati internazionali, la crescente complessità dei compiti, legati sia allo sviluppo di nuove tecnologie progettuali e produttive, che agli scenari sempre più sofisticati, non lasciava molto spazio – né molto tempo – alla formazione gestita tutta all'interno del cantiere o solo improvvisata.

A questo si aggiungeva la crescente richiesta di specializzazione e diversificazione delle professioni legate al settore: non più e non solo progettisti, ma una vasta gamma di competenze.

Oltre alle necessità espresse non sempre in forma palese dai settori della produzione, si registrava una domanda di formazione scaturita naturalmente a ridosso di interessi sportivi e di vita. Già alla fine degli Anni Ottanta, la crescente domanda di tesi di laurea sul progetto di imbarcazioni, nelle Facoltà di Ingegneria e di Architettura, delineava un'area di lavoro nuova e stimolante, che permetteva anche in taluni casi, di portare in un contesto universitario esperienze maturate nella vita professionale.

Andrea Vallicelli all'Università di Pescara e al Politecnico di Milano è stato pioniere nella ideazione e conduzione di workshop di progettazione di barche: corsi affollatissimi di studenti entusiasti e appassionati.

Gianni Zuccon all'Università di Roma La Sapienza prepara da anni ottimi professionisti del settore, così come, all'Università di Palermo, Benedetto Inzerillo e in molte altre sedi docenti strutturati o a contratto. La progettazione di un'imbarcazione ha infatti un grande valore didattico: si consideri il numero di variabili interdipendenti da gestire, l'intrinseca complessità dell'oggetto, che deve offrire prestazioni di abitabilità e di movimento, la necessaria competenza sia nell'interpretare gli stili di vita e le tendenze, sia nel comprendere e anticipare soluzioni tecniche ed esigenze dei diversi mercati.

Per questi motivi una formazione avulsa dai processi di ricerca, rivolta solo ad alcuni di questi aspetti,

che seziona la globalità del progetto, affrontando separatamente i diversi requisiti, può risultare poco efficace, se non dannosa.

Su un'ipotesi di completezza della formazione aveva lavorato dalla fine degli Anni Ottanta l'Università di Genova, con i professori Garroni Carbonara, Spadolini, Ferrando, Musio Sale, Ivan Zignego e altri colleghi che avevano istituito la Scuola diretta a fini speciali con sede a La Spezia, sulla base della quale avranno poi origine i Corsi di laurea in Ingegneria nautica e in Design navale e nautico. Qui si era compiuta una intelligente combinazione tra discipline ingegneristiche e compositive.

Contemporaneamente, al Politecnico di Milano, un piccolo gruppo di appassionati di vela e di tecnologie (Diana, Fossati, Lanz, Piardi, Ratti ed altri) ha dedicato cure ed energia alla formazione in ambito nautico, giungendo, dopo una serie di corsi brevi, a istituire, nel 1999, il primo Master universitario in Yacht Design, tuttora attivo e giunto alla tredicesima edizione. Negli stessi anni il Politecnico investiva sulla costruzione della Galleria del Vento, una struttura di ricerca nella quale sono state sperimentate le prestazioni di molte imbarcazioni di Coppa America.

La visione dei due Presidi del tempo, Seassaro e Spadolini, creava le condizioni per far convergere le diverse esperienze in un unico Corso universitario: nel 2005 l'Università di Genova e il Politecnico di Milano decidevano così di completare il triennio in Design navale e nautico, già attivo a Genova, con la laurea magistrale in Design navale e nautico con sede a La Spezia, che vedeva la collaborazione di quattro facoltà di Ingegneria e di Architettura dei due Atenei.

La collocazione spezzina si connette alla domanda di riqualificazione e rilancio del territorio, fortemente colpito dalla crisi industriale degli ultimi decenni. Gli studenti giungono da tutte le sedi universitarie nazionali; il Polo universitario, con i corsi di Ingegneria nautica e di Design navale e nautico sta diventando attrattivo anche per studenti provenienti da università straniere: la necessaria apertura verso il mondo, l'unicità del Corso, l'attrattività della sede stanno configurando un Corso a vocazione internazionale e a radicamento territoriale.

Mentre il primo triennio di Design prepara le basi metodologiche e strumentali per il designer, il secondo biennio di laurea magistrale si pone l'obiettivo di formare un progettista critico, sensibile ai mutamenti della società e in grado di partecipare ai processi evolutivi del progetto. Discipline tecnico scientifiche, storico-critiche e discipline del progetto collaborano alla formazione del designer, specializzato nel settore della nautica.

La capacità di gestione strategica del progetto grazie alla previsione di evoluzione degli scenari di mercato, integrata alla capacità di comunicazione dei contenuti di progetto e di prodotto, come pure la capacità di operare su un'ampia scala di intervento a partire dagli accessori per la nautica, sino all'allestimento degli interni, a seconda delle finalità d'uso dei differenti prodotti, costituiscono l'insieme delle competenze dei laureati magistrali.

Connettere lo studio tradizionale ad attività sul campo, coniugare teoria e pratica, tradizione e innovazione, mettere in contatto gli studenti con realtà lontane, e con realtà concrete del mondo del lavoro, tutto entra nella necessità di formare dei buoni progettisti.

La comprensione della complessità del processo, che porta dall'ideazione all'uso in acqua di una barca è stato l'obiettivo dell'operazione "Mille e una vela", ideata nel 2005 da alcuni docenti dell'Università di Roma3. Si tratta di un evento aperto a tutti gli atenei italiani ed esteri i cui team accettino di confrontarsi sul piano didattico, progettuale, tecnico e sportivo, attraverso la partecipazione a un bando, che prevede l'adesione al Regolamento di classe. Studenti e docenti, che lavorano in gruppo, interpretano le norme di Regolamento, studiano le soluzioni progettuali, si procurano un budget a sostegno dell'iniziativa, organizzano le diverse competenze necessarie per arrivare, a distanza di pochi mesi dal via, a mettere in acqua barche ed equipaggi, che si sfidano in una serie di regate.

Punto di partenza dell'iniziativa è quindi il Regolamento di classe, studiato per offrire ampi spazi alla progettazione, pur prevedendo delle limitazioni finalizzate a rendere le barche egualmente competitive

e a permettere a tutti gli atenei di partecipare con budget limitati.

Il Regolamento stabilisce che queste imbarcazioni, dalle alte prestazioni, siano disegnate e realizzate interamente nell'ambito delle università e che rispettino le dimensioni a 4,60 mt. di lunghezza, 2,10 mt. di larghezza, 33 mq di vela, utilizzando esclusivamente materiali sostenibili come legno e fibre naturali per gli scafi ed alluminio per l'armo. Inoltre è obbligatorio che l'equipaggio sia composto da studentesse e studenti iscritti nei rispettivi atenei nell'anno in corso. E' quindi un progetto che interfaccia didattica e sport, che è in grado di stimolare all'interno delle università attività di ricerca, innovazione e formazione nel campo del design e della progettazione nautica per proporre un nuovo modo di concepire la didattica.

Tredici atenei si sono sfidati l'anno scorso, dimostrando come sia possibile elevare il livello di competenza degli studenti (e dei docenti) attraverso una iniziativa che è fuori dagli schemi classici della formazione universitaria, ma che dall'università trae l'approccio di ricerca e di sperimentazione che caratterizza tutte le barche in regata. Innovazione, competenza e passione si integrano e trasformano in esperienza diretta e verificata sul campo le teorie apprese in aula. La formazione universitaria trae infatti linfa vitale dalla ricerca e dalla sperimentazione.

L'ambito di "Mille e una vela" è un'area privilegiata e protetta, tutta basata sulla volontà e sulla passione di studenti e docenti: si crea un luogo di formazione esperienziale del tutto particolare, fuori dagli schemi, che ha permesso però in questi anni a un certo numero di laureati di costruirsi la propria professionalità, trasformata in start up nel settore. Una piccola area felice che sopravvive ai temporali scatenati da una crisi che ha svuotato studi professionali, chiuso molti cantieri, lasciato spazi vuoti nelle aree espositive di fiere del settore che nei primi anni del Duemila erano prese d'assalto.

Se la crisi generale ha colpito tanto duramente è anche perché il settore ha vissuto anni di euforia, che ha dato luogo a un volume di produzione eccessivo, un successo non fondato su solide basi, ma che traeva artificiosa linfa dal sistema finanziario. Molti cantieri e molti studi si sono improvvisati sull'onda delle richieste, mettendo in acqua imbarcazioni non degne della tradizione italiana.

La durata e la profondità della crisi ha lasciato a galla le realtà produttive che sono state in grado di diversificare la produzione: da un lato i cantieri dedicati al refitting, anche di valore limitato, dall'altro quelli posizionati su una gamma alta e caratterizzata da numeri molto limitati.

In questi anni di riflessione e in questo mutato contesto la formazione e la ricerca devono continuare a lavorare congiuntamente su temi quali, ad esempio, l'apertura verso i mercati emergenti, esportando formazione e professionalità e studiando le peculiarità di tali mercati; l'approfondimento dei temi legati a un approccio consapevole nei confronti delle risorse, sia per quanto riguarda i consumi, che l'ambiente in cui le imbarcazioni possono venire usate, che i materiali e i processi produttivi; l'attenzione all'uso allargato e condiviso delle attrezzature e delle strutture; la sperimentazione di sistemi produttivi innovativi; lo studio delle tecniche tradizionali a basso impatto e la loro possibile esportazione in altri Paesi e altri ancora in elaborazione.

Alcuni di questi temi sono già da alcuni anni oggetto di ricerca da parte degli studenti e dei docenti afferenti al Dottorato di ricerca che ha sede presso l'Università di Genova, dal titolo "Design per la nautica e il prodotto sostenibile", che costituisce l'armonioso completamento della formazione della laurea magistrale spezzina.

La ricerca in campo nautico costituisce l'ambito di interesse su cui si va costituendo il nuovo Lecco Innovation Hub, struttura del Politecnico di Milano a ciò finalizzata.

Lo studio delle imbarcazioni qui presentate contribuisce a innalzare il livello di consapevolezza dei progettisti in formazione, sono esempi da comprendere in tutta la loro carica innovativa.

DALLA TRILOGIA AL MUSEO
LA COLLEZIONE PERMANENTE DEL DESIGN NAUTICO
ITALIANO

Massimo Musio-Sale

Introduzione

Per quanto la comparsa dello Yaght MARY¹ possa ufficialmente riferire la nascita della nautica da diporto al 1660, il Mediterraneo -e l'Italia in particolare- conobbero il vero sviluppo di tale settore solo dopo la seconda guerra mondiale.

Prima di allora il fenomeno era autenticamente limitato a una ristretta cerchia di persone e il riferimento culturale era certamente più vicino al naviglio militare che al piacere della navigazione civile.

Pochi sono i casi d'anteguerra che possono essere riportati dalla memoria di questa disciplina: fra questi, sono universalmente note le bizzarre imprese di Gabriele D'Annunzio a bordo dei MAS² oltre agli esperimenti scientifico-tecnologici operati da Guglielmo Marconi a bordo della goletta ELETTRA³. In ogni caso imprese o attività legate più al codice militare che al libero diporto nautico. Lo confermano anche le immagini delle foto di Guglielmo Marconi che lo ritraggono comunemente in uniforme da Ufficiale di Marina, piuttosto che nei panni di un comune diportista, per quanto egli fosse impegnato a bordo del panfilo Elettra nell'atto di sperimentare le proprie ricerche, e non certo coinvolto in azioni belliche.

Fu quindi solo con il periodo legato al secondo dopoguerra che, grazie allo sviluppo dell'economia e la diffusione della ricchezza a una fascia sempre più ampia della popolazione, si è potuto osservare la vera e propria espansione della nautica da diporto come fenomeno di massa e la conseguente affermazione del relativo comparto di lavoro, qualificando sempre più nel mondo l'eccellenza delle idee, dei progetti, dei prodotti e delle industrie italiane.

La prima fase della nautica da diporto del secondo dopoguerra

Ci vollero una decina d'anni perché dalla ricostruzione postbellica si potesse arrivare a riconoscere la nautica da diporto come vero e proprio fenomeno di valorizzazione del tempo libero per la nuova società civile e matura.

Per la prima volta s'interessò alla nautica da diporto una nuova rilevante porzione della società generatasi con la ricostruzione: la classe borghese, composta soprattutto da piccoli e medi imprenditori e da liberi professionisti; le maestranze, che fino a quel momento avevano soddisfatto solo le commesse di pescatori, di compagnie di piccola navigazione o di rari mezzi di pattugliamento costiero o di servizio portuale, si trovarono stimolate a guardare con interesse alla nuova e vivace domanda di imbarcazioni da diporto. In tal senso si può certamente osservare come la nautica mediterranea sia nata formando

¹ Yaght MARY: imbarcazione a vela olandese detta appunto "yaght".

Nel 1660, con il ritorno in patria dall'esilio, gli Inglesi ristabilirono Carlo II come loro Re e riconobbero lo yaght MARY, donatogli dall'amministrazione comunale di Amsterdam, come primo vero e proprio mezzo navale atto a soddisfare il solo scopo di andar per mare per piacere; così, storpiando l'originale pronuncia fiamminga, ribattezzarono la tipologia dell'imbarcazione chiamandola "yacht" che -da allora- prese l'accezione tutt'oggi conosciuta.

² MAS: Motoscafo Armato Silurante. Piccola unità da incursione militare in legno, dotata di potenti motori entrobordo, siluri d'attacco e bombe di profondità. Per la sua forma di carena a spigolo, essa era in grado di planare sulla superficie dell'acqua raggiungendo ragguardevoli velocità. Gabriele D'Annunzio operò numerose incursioni a bordo di tali mezzi (indimenticata la famosa *beffa di Buccari*); a lui si deve la seconda accezione legata all'acronimo M.A.S. con il nuovo significato di *Memento Audere Semper*.

³ La goletta ELETTRA era in realtà un elegante panfilo motoveliero dove gli alberi avevano funzione più ornamentale che pratica. Al termine della sua vita fu purtroppo malamente gestita nel processo di valorizzazione museale. Nella volontà di rendere soddisfazione a diverse sedi testimoni delle imprese marconiane, *Elettra* fu tagliata in parti da assegnare a vari musei. Nella realtà, nessuno ha beneficiato di tali testimonianze e i resti del panfilo sono andati inutilmente smembrati, distrutti o perduti.

contemporaneamente sia le figure dei committenti, sia quelle degli artigiani, i quali in breve tempo divennero veri e propri imprenditori del settore.

Dapprima i prodotti della nautica da diporto furono importati dai paesi culturalmente più vicini allo *yachting*, come l'Inghilterra (soprattutto per le barche a vela e per i panfili di lusso) o gli Stati Uniti d'America (soprattutto per le tipologie più diffuse e diciamo così, popolari); in seguito, gli artigiani-imprenditori italiani compresero rapidamente l'importanza strategica del settore e svilupparono una propria produzione, interpretando e rivedendo al meglio gli stilemi provenienti dai prodotti d'oltremare.

La vela e il motore

La nautica da diporto ha storicamente sempre visto contrapposti i due mondi della vela e del motore. La prima ha tradizionalmente rappresentato il modo più puro di andare per mare, mentre il secondo ne ha sempre colto quello più diretto e pragmatico.

Sono questi -in effetti- due approcci totalmente opposti. La vela rappresenta un mezzo piacevole da condurre, dove lo scopo non è tanto quello di arrivare a una destinazione, quanto quello di navigare sospinti dal vento. Al contrario, il motore rappresenta un mezzo pratico, più comodo del precedente, ma storicamente rumoroso, fumoso e certamente oneroso da condurre a causa dei consumi di carburante. Lo scopo della barca a motore non è quello di andare a zonzo senza meta, ma quello di raggiungere un obiettivo in breve tempo e poi di godere la vita di bordo stando al riparo di un capo o di una baia, permanendo alla fonda.

Ecco che, provenendo da opposti approcci, il mondo della vela e quello del motore difficilmente possono condividere gli specifici valori, appartenendo a due ideologie inconciliabili, spesso alla base di simpatie (quanto futili) contrapposizioni dialettiche da *bar del porto*.

Con un paragone del tutto soggettivo si può immaginare di assegnare alla barca a vela il ruolo che la motocicletta realizza sulla terraferma, mentre alla barca a motore non resta che il ruolo dell'automobile. La motocicletta, scomoda e bagnata, è un mezzo che offre soddisfazione al solo atto della conduzione, non importa se si esce per fare un giro domenicale e al termine si ritorna in garage. Per lei si sopportano il vento e la pioggia guadagnando sull'altro fronte il piacere incontestabile di correre nella natura, nell'ambiente e nei profumi, rendendo il viaggio stesso, un'esperienza di totale partecipazione. L'automobile invece è un mezzo asettico, comodo quanto veloce. Tuttavia è poco coinvolgente; vedere il mondo attraverso i vetri rende l'esperienza filtrata e distante. Nessuno si sognerebbe mai di togliere la propria berlina dal garage solo per andare a fare un giro senza destinazione (rischiando magari di rimanere anche imbottigliati nel traffico).

Ecco, il mondo della vela e quello del motore rappresentano questi medesimi opposti: scomodo ma coinvolgente l'uno, comodo ma artificiale l'altro...

La storia lo dimostra: fatti salvi pochi casi eccezionali di *motorsailer*⁴, come EXOCETUS VOLANS⁵ (che rimangono appunto delle eccezioni), il mondo della vela e quello del motore, non solo vengono da

4 Il *motorsailer* è una tipologia che tende a ibridare le qualità della barca a vela con quelle della barca a motore e per questo è vista dal mercato con molto sospetto: secondo i casi, si possono individuare imbarcazioni che sono in grado di soddisfare il compromesso di trovare accettabile una minore prestazione velica unita a una maggiore potenzialità meccanica, piuttosto che, in una chiave di lettura pessimistica e a volte fondamentalista, sono considerati prodotti che, umiliando le qualità veliche, non riescono neppure a soddisfare accettabilmente i vantaggi della propulsione a motore.

5 EXOCETUS VOLANS: interessante progetto di Renato "Sonny" Levi e Franco Harrauer, realizzato negli anni '70 da IAG Nautica di Venezia. Costruito in compensato marino, dotato di carena a V profondo, deriva mobile, timone a geometria variabile, eliche di superficie e attrezzatura velica a sloop, questo strano esemplare è stato il solo esempio in grado di coniugare le prestazioni veliche (modeste) con quelle a motore (discrete). Risultato: un'opera di indiscusso ingegno che non ha sedotto né velisti, né motonauti. L'ultimo (e forse unico) esemplare è appartenuto all'indimenticato yachtman Antonio Soccol (veneziano, grande marinaio, illustre giornalista della nautica, amico personale dei progettisti e anche pilota di offshore). Oggi quell'esemplare potrebbe essere il primo elemento della costituenda Collezione Permanente del Design Nautico Italiano.

tradizioni contrapposte, ma seguono soluzioni profondamente distinte⁶.

La vela deriva dal vero e autentico yacht. Il MARY era appunto un veliero (pur con le derive mobili laterali e l'albero abbattibile, che lo rendevano adatto a muoversi anche nei bassi fondali e a passare nei canali sotto ai ponti).

Le barche a vela hanno trovato affermazione e scopo di esistere diventando protagoniste di performance agonistiche, dapprima sotto forma di *parate* (paramilitari) con navigazioni in linea e simulazioni di battaglie, e poi come vere e proprie competizioni di velocità ed efficienza (le *regate*).

Di tutte le regate la più famosa, antica e nota è la Coppa America⁷. Oggi esistono molti diversi tipi di regate.⁸ I diversi regolamenti di regata, alternandosi negli anni, hanno sempre fortemente influenzato le forme e le tipologie delle imbarcazioni a vela, condizionando le mode delle soluzioni progettuali e stilistiche anche per le semplici imbarcazioni da crociera.

Nel periodo che va dagli anni '50 agli anni '70 le forme delle imbarcazioni a vela erano fortemente dominate dalle indicazioni dettate dalla regola di regata IOR⁹. Tale norma, basandosi sull'analisi e la comparazione di alcuni elementi caratterizzanti le potenzialità prestazionali dell'imbarcazione, aveva generato yacht dalle forme particolari: prue e poppe slanciate al disopra della superficie di galleggiamento si univano ai fianchi con forme a volte forzate nella larghezza (per soddisfare maggiormente le condizioni del regolamento). Tuttavia, nei casi meno esasperati, tale regola ha determinato magnifiche imbarcazioni, caratterizzate da proporzioni che ancora oggi si riconoscono per eleganza e armonia.

Le barche a motore invece si rifacevano a modelli prevalentemente americani e, solo in alcuni casi, a modelli inglesi.

Nel caso dei motoscafi più piccoli e sportivi, le basi di riferimento erano costituite dai *runabout*; per i cabinati, l'archetipo era dato dal *cruiser*.

6 Così è anche fra la motocicletta e l'automobile: i pochi casi di ibridazione rimangono assolute eccezioni. Si pensi solo alla Morgan tre ruote, piuttosto che al prototipo *machimoto* proposta da Giugiaro nel 1980. Anche le applicazioni tipo *side-car* sono considerabili come casi di folklore più che vere e proprie tipologie di mezzi di trasporto. Forse solo nel futuro, rinunciando alla vocazione ideologica, si riuscirà a ibridare i due mondi a causa delle condizioni esterne che obbligano a trovare soluzioni ad alta efficienza: per i veicoli terrestri è il caso dello scooter basculante a tre ruote, così come per la nautica potrebbe essere il caso ipotetico di un mezzo che unisca l'*easy-sailing* a una motorizzazione efficiente, ma ibrida e pulita.

7 La Coppa America: nata con il nome di *Coppa delle 100 Ghinee*, ha origine come sfida fra il mondo dell'Inghilterra Imperiale Vittoriana e quello della emergente giovane nazione degli Stati Uniti d'America. Nel 1851 una flotta di cutter inglesi e un solo schooner americano si sono affrontati nelle acque inglesi della Manica per vedere chi avrebbe percorso in minor tempo la circumnavigazione dell'Isola di Wight. Era il 22 Agosto e la goletta AMERICA, da poco ultimata, aveva appena affrontato l'intera traversata atlantica. Con sé portava le applicazioni della più moderna ingegneria fluidodinamica, idrostatica e degli equipaggiamenti velici, derivati dalle tipologie delle efficienti navi pilota che affiancavano i clipper mercantili quando risalivano l'estuario del fiume San Lorenzo.

Fu così che quella volta AMERICA vinse la coppa che in seguito venne detenuta dal New York Yacht Club per ben 132 anni fino a quando, nel 1983, un altro equipaggio di una giovane emergente nazione venuta dall'altro capo del mondo, sottrasse la Coppa delle 100 Ghinee al N.Y.Y.C.: si trattava di AUSTRALIA II, in rappresentanza del Royal Perth Yacht Club, per battere gli infallibili americani nelle acque di Newport, ma questa è diventata una altra storia, molto più moderna.

8 Regate monotipo (fra le quali le classi olimpiche), regate di triangolo, a bastone, d'altura, match race, ecc.

9 La stazza IOR (International Offshore Rule) era stata introdotta dal Royal Offshore Racing Club (RORC) con lo scopo di poter rendere efficaci le competizioni fra tipi di barche differenti. Essendo ben noto il fatto che la potenzialità velocistica di un'imbarcazione a vela è direttamente proporzionale con la sua lunghezza al galleggiamento, la regola si prefiggeva di stabilire un *rating* per ogni imbarcazione analizzata secondo alcuni, principali attributi quali la lunghezza al galleggiamento (appunto), la larghezza, la superficie velica, ecc. In questo modo, alle barche più performanti veniva assegnato un handicap tale da renderle competitive con barche di più modeste potenzialità. Lo scopo era dunque quello di valutare le qualità agonistiche dell'equipaggio, indipendentemente dalla barca, e di stilare una classifica in tempo "compensato" che, considerando i diversi handicap assegnati, permettesse di stabilire una classifica della regata filtrata dalla regola. In base a tale algoritmo non era quindi scontato che il primo arrivato potesse risultare il vincitore della regata.

I primi sono tipi di motoscafi in legno che si distinguono per l'eleganza delle forme e per la bellezza dei materiali costitutivi, spesso mostrati in accostamenti a intarsio di legni diversi che sfoggiano contrasti di colore e di decoro. Si tratta d'imbarcazioni dotate di una o due file di sedili, a volte contigui (alla maniera delle automobili decapottabili già note con lo stesso nome), oppure disposti in pozzetti separati dal vano motore entro bordo. Derivata dalla motolancia, questa imbarcazione planante, proprio per la similitudine alle automobili era per i Francesi nota con il nome di *canot-automobile*.

Il costruttore americano di riferimento è stato soprattutto il cantiere *Chris-Craft*, che nel mercato d'oltreoceano era famoso e apprezzato già dagli anni '20.

Nel caso mediterraneo, il riconoscimento per chi ha raccolto e interpretato in modo superbo questa tipologia, è da attribuire al Cantiere Riva di Sarnico (BG). Posto sul lago di Iseo, Riva ha tradotto compiutamente il motoscafo americano con il modello *Sebino* dei primi anni '50. La maturazione dei prodotti, tuttavia, è dovuta al contributo di Carlo Riva che, metabolizzando al meglio l'esempio degli americani, aveva creato una linea di meravigliosi modelli¹⁰ protagonisti della migliore *Dolce Vita* -da Capri a Saint Tropez- per tutti gli anni '60.

I secondi tipi a motore (i *Cruiser*) erano cabinati realizzati prevalentemente in legno. Si distinguevano per la distribuzione dei volumi con uno spazio interno reso abitabile grazie alla tuga vetrata che circondava la cabina e rendeva il soggiorno luminoso e panoramico. Le finestrature riflettevano lo stile delle autovetture berline americane o delle architetture moderne (dallo *streamliner* all'*american déco*) degli anni '40 e '50, quando quelle espressioni stilistiche avevano caratterizzato tutta la moda dei prodotti di allora, dagli aspirapolvere agli aeroplani.

A poppa della cabina (a centro nave) erano installati i motori entro bordo e, sopra di essi, la plancia di comando, aperta sul pozzetto che comunemente si estendeva fino allo specchio di poppa.

La carena era generalmente semi-planante, con ginocchio arrotondato, ma in altri esempi poteva anche essere planante, con ginocchio a spigolo, e -in casi più recenti- conformata con la moderna carena a V profondo, resa famosa da Ray Hunt e da "Sonny" Levi¹¹.

In mediterraneo i cantieri che meglio hanno interpretato questi suggerimenti d'oltreoceano sono stati i Baglietto di Varazze¹², i Picchiotti di Viareggio¹³ e i Cantieri Porta a Mare di Pisa¹⁴. Diverso è stato il caso dei Cantieri di Chiavari che, con i loro cabinati della linea *Paraggina* si erano ispirati ad una tipologia più vicina alla lancia inglese, rilevabile anche nello stile della *Royal Barge* di Camper e Nicholson, che è stato il tender principale dello yacht reale BRITANNIA.

10 I prodotti Riva dei motoscafi in mogano andavano dalla linea *utility*, con i modelli *Florida*, *Riva Junior* e infine *Olympic*, fino alla linea *runabout*, con il monomotore *Ariston* e il bimotores *Tritone*, seguito dal mitico *Aquarama*. Questo, più di ogni altro, ha rappresentato l'eccellenza del motoscafo italiano in tutto il mondo. Diventando simbolo del cantiere, esso fu raffigurato con la sua silhouette addirittura nel logotipo dell'azienda. Nato nella versione con due motori a benzina da 220 HP è stato declinato in versione *super* e infine *special*, allungando la poppa per definire una plancetta da bagno, slanciando il dritto di prora e affinando la carena con la V rilevabile anche allo specchio di poppa.

Lo *special* era equipaggiato con due motori *Riva Thermo-electron* a benzina con 8 cilindri a V da 350 HP ciascuno; questi di fatto erano dei *big-block* americani della *Crusader*, revisionati e rimarcati dal Cantiere di Sarnico per valorizzare il loro motoscafo di punta e poi tutta la linea di prodotti del cantiere.

Oltre a Riva, in quel settore erano attivi anche altri cantieri concorrenti come *Avionautica-Rio*, con la linea dei *Colorado*, *Piantoni* con *Caravelle* e *Imperial*, *Posillipo* con il *Nettuno* oltre a *Timossi*, *Abbate*, *Molinari* e altri costruttori artigianali del lago di Como.

11 Ray Hunt e Renato "Sonny" Levi rappresentano un caso simile a quello di Bell e Meucci: entrambi giunsero alla medesima soluzione nel medesimo tempo in due luoghi diversi. A ben guardare, le soluzioni dei due progettisti non erano affatto identiche, ma i principi ispiratori e le soluzioni proposte erano molto vicine. Alla fine degli anni '50 ha preso forma la *carena planante a V profondo con pattini di sostentamento*, una soluzione che migliora sensibilmente la tenuta del mare delle imbarcazioni plananti, senza mortificarne le prestazioni, anzi rendendo assai più efficiente la navigazione sia con mare calmo, sia con mare formato. Tale soluzione è tutt'oggi usata e apprezzata nella maggior parte dei casi dalla produzione della nautica veloce a motore.

12 La linea dei Baglietto andava dal "piccolo" cruiser *Elba* al motoryacht medio di tipo *Ischia* fino ai grandi *Minorca* e *Maiorca*.

13 La linea dei prodotti Picchiotti era definita dai motoryacht delle serie *Giglio* e *Giannutri*.

14 La linea dei Cantieri di Pisa era definita dai modelli *Jupiter*, *Polaris* e *Saturno*.

Per i *Cruiser* più sportivi e veloci, di solito più piccoli di taglia, il riferimento era per i semicabinati detti anche *Day-cruiser*. Gli esempi più significativi sono stati quelli proposti dai cantieri *Italcraft* di Fiumicino¹⁵ o *Canav* di Anzio¹⁶.

Le nuove tecnologie industriali

Fin qui l'esposizione delle tipologie più comuni della prima nautica industriale mediterranea che, nel lusso delle finiture e dei materiali, nella qualità delle costruzioni e nella modernità dello stile, rispondeva alle attese del mercato utilizzando tecnologie costruttive e processi di assemblaggio spesso legati alla tradizione delle lavorazioni in legno. Un motoscafo potente e veloce, dalle linee affusolate e moderne, come il *Riva Ariston*, era comunque costruito secondo schemi dove le strutture interne e il fasciame in legno massello erano assemblati con procedimenti costosi e delicati, che facevano di ogni prodotto un esemplare unico¹⁷.

La forte richiesta di prodotti, incrementata sensibilmente fra gli anni '60 e '70, assieme alle conoscenze tecnologiche e industriali adottate nello stesso periodo, ha permesso ai cantieri nautici mediterranei di soddisfare la domanda con prodotti meno esclusivi, ma non meno performanti, aumentando i margini di profitto e permettendo all'intero comparto nautico industriale di crescere non solo nel mercato interno, ma anche nell'esportazione.

Una delle rivoluzioni tecnologiche più rilevanti di tale periodo è stata l'adozione della costruzione in compensato marino; degne di nota sono anche le prime costruzioni in materiali compositi a base di resina e fibra di vetro, che però ha caratterizzato soprattutto il ventennio successivo.

Costruire un'imbarcazione in compensato marino anziché in fasciame tradizionale rappresentava un'enorme semplificazione costruttiva, anche se, sul lato opposto, comportava insormontabili semplificazioni morfologiche¹⁸.

Le imbarcazioni in compensato marino sono perciò divenute molto più facili da costruire, ma anche

15 *Italcraft* di Fiumicino si affermò al successo vincendo la più classica gara *offshore* del mediterraneo, la Viareggio-Bastia-Viareggio nell'edizione 1962 con il *Day-Cruiser* "X1". Dotato della moderna carena Hunt a V profondo, questo bimotores nelle versioni a benzina o diesel è stato il capostipite del successo di una serie di prodotti "X" arrivati fino all'"X33" e all'"X44" degli anni '70.

16 *Canav* è la contrazione del nome Cantieri Navaltecnica di Anzio (Roma). Ad essi è da attribuire la produzione delle prime barche italiane firmate Renato "Sonny" Levi. Dal *Day-Cruiser* "Settimo Velo", bimotores entrofuoribordo, al *Cruiser* entro bordo "Speranzella" e al grande cabinato "Speranza". Costruiti in lamellare di mogano, queste imbarcazioni avevano guadagnato un largo apprezzamento nel pubblico qualificato dell'epoca. Persino Gianni Agnelli si fece costruire dal cantiere un esemplare speciale denominato "Ultima Dea" motorizzato con tre motori Maserati da 350 HP ciascuno; anch'esso partecipò alla edizione 1962 della Viareggio-Bastia-Viareggio, ma non ebbe fortuna e fu costretto al ritiro lasciando campo libero ai piccoli e affidabili X1 che arrivarono ai vertici della classifica in gran numero. Solo "Speranzella II" riuscì a salvare l'onore del cantiere arrivando al secondo posto. La considerazione per queste costruzioni ebbe comunque molto successo di pubblico, arrivando a fornire molti esemplari di motovedette ai Corpi dello Stato: dalla Capitaneria di Porto, con le motovedette *Speranza* (classe CP-233), alla Guardia di Finanza, con numerosi *Settimo Velo*.

17 Su questa qualità costruttiva si basa la leggenda che vedeva ogni Riva di legno diverso dal suo medesimo predecessore. Si dice addirittura che le storiche maestranze del cantiere erano in grado di distinguere ciascun esemplare, non fosse che per la fiammatura dei legni impiegati. Addirittura risulta che l'ultimo esemplare di *Aquarama special* prodotto dal cantiere (e rimasto di proprietà dello stesso, all'epoca della presidenza del Signor Stephen Julius) proprio per la fiammatura dei suoi legni, non sia da considerare quello riuscito meglio in assoluto.

18 Bisogna pensare che il compensato marino si comporta come un foglio (di carta). Si presenta come un elemento semilavorato industrialmente in grado di compensare le dilatazioni che nel legno massello sono indotte dall'andamento delle fibre sottoposte a diverse condizioni di umidità. Questo è reso possibile poiché il foglio di compensato è in realtà il risultato dell'assemblaggio per incollatura di diversi strati di legno con le fibre incrociate in modo bilanciato su un lato e sull'altro. Il prodotto finale è dunque stabilizzato dimensionamente per qualunque lavorazione successiva. Il limite di tale semilavorato è dato dal fatto di essere reperibile in dimensioni preassegnate e soprattutto quello di essere curvabile in un'unica direzione. Con il compensato marino (così come con un foglio di carta) si può ottenere solamente una curvatura semplice (cilindrica) dove la generatrice è sempre rettilinea. Questo è contrario a quanto poteva essere creato con il legno massello che, a causa dei piccoli corsi di fasciame contigui, permetteva la realizzazione di superfici a doppia curvatura, anche concavo-convesso, belle e performanti, come le carene dei gozzi o i fianchi dei *runabout*.

semplici da apprezzare nelle loro forme.

Gli elementi costitutivi sono diminuiti numericamente in maniera abissale e le manutenzioni richieste per il trattamento dei prodotti, enormemente semplificate.

Nuove linee di prodotti si sono perciò affacciate numerose sul mercato. Se un occhio inesperto non coglieva le differenze con i prodotti tradizionali, queste nuove generazioni di barche dalle forme più geometriche e meno sinuose, pian piano hanno rappresentato meglio delle precedenti il gusto del moderno, diventando di tendenza.

L'estetica delle linee dolci e raccordate dei prodotti anni '50 era improvvisamente diventata vecchia e superata.

Così molti cantieri mediterranei rinomati per le loro costruzioni tradizionali hanno adottato questa nuova tecnologia che permetteva di offrire prodotti più ricchi di volume e di impianti a prezzi competitivi rispetto alle vecchie generazioni di imbarcazioni¹⁹.

Siamo verso la fine degli anni '60 e le linee degli stilemi americani avevano ormai fatto il loro corso. Anche nel mondo delle automobili molte nuove soluzioni andavano affermandosi rendendo superati gli archetipi delle vetture che fino a quel momento avevano rappresentato l'espressione massima della tecnologia.

Quando Lamborghini presentò la prima granturismo a motore posteriore centrale (la Miura P350), Ferrari e Maserati non capirono subito la portata di questa nuova soluzione e dovettero rincorrere quest'architettura con 10 anni di ritardo.

In quello stesso periodo tutto cambiava: nella musica i Beatles avevano capovolto la ritmica, nella moda la minigonna di Mary Quant aveva sdoganato nuovi costumi proprio mentre gli atteggiamenti sociali preludevano alle contestazioni studentesche del '68, non disgiunte da una noia del benessere che aveva trovato in alcuni movimenti giovanili e nella diffusione delle droghe da spiaggia i fenomeni meno apprezzabili.

Al contrario, l'inventiva e la tecnologia di quel tempo sono state l'espressione più alta del design dei prodotti industriali e -in particolare- dei prodotti nautici.

I designer ARTEFICI del Mediterranean Style

Si capì in quel periodo quanto il prodotto industriale dipendesse dal costruttore come dal progettista. Se da un lato l'elettrodomestico scopriva i prodotti firmati Zanuso, Castiglioni, Sottsass o Bellini; le granturismo avevano le firme di Pininfarina, Bertone, Ghia o Zagato; le imbarcazioni da diporto, dopo le firme di Levi per le carene, si riconobbero per quelle di Caliri, di Spadolini, di Harrauer, di Mercati e di molti

¹⁹ In particolare si vuole ricordare la portata rivoluzionaria introdotta dai Cantieri Baglietto con la costruzione del Motoryacht 16,50. Primo autentico esemplare di motoryacht mediterraneo dove la rivoluzione della tecnologia costruttiva era giustapposta all'innovazione distributiva degli ambienti di bordo. Per la prima volta il pozzetto poppiere diventava la veranda coperta (ma aperta) di introduzione al quadrato attraverso un diaframma vetrato che rendeva i due ambienti uniti e contigui, come in un appartamento. La plancia di comando trovava una nuova posizione (verso prua, come nelle grandi navi) ed era presente la controplancia al ponte superiore, non come un elemento aggiunto e posticcio ma integrato nel disegno generale dell'imbarcazione. Da quel momento in poi nei motoryacht tutto era cambiato.

Sul piano delle imbarcazioni più piccole e day-cruiser un modello in compensato marino che ha fatto la storia della nautica italiana è stato il "SARIMA" *Italcraft*. Figlio del glorioso "X1", rispetto a questo era molto più semplice e leggero. Per tale motivo con poca potenza raggiungeva prestazioni notevoli. La linea era *flush-deck* e la cabina era nella pratica assai angusta, era quindi disponibile anche la versione con tuga rialzata (chiamata *Corallo*), che ebbe però poco successo. La leggerezza di tale imbarcazione fu tuttavia, per così dire, pregio e difetto al tempo stesso. Non pochi *Sarima* risultarono danneggiati nelle magre strutture, fino ad alcuni drammatici casi di perdita dell'intera imbarcazione.

Il compensato marino fu apprezzato (meno) anche per le barche a vela e diversi furono i modelli che, a causa delle potenzialità morfologiche della tecnologia, si presentavano con scafi a spigolo. Ad esempio il cantiere CBS di Fiumicino aveva una produzione interamente progettata per il compensato marino. Discreto successo ottennero i "PIVIERE" e i "SERENITY" che con i loro scafi a spigolo vennero così riproposti anche per la seconda serie di produzione, seppur realizzata in vetroresina.

altri che hanno operato per inventare il nuovo stile di design del prodotto.

Si era capito come tanto nel prodotto industriale quanto in quello nautico il ruolo del progettista e dello stile fossero diventati elementi imprescindibili. Nella metafora della vita, la madre del prodotto è rappresentata dal cantiere costruttore, ma il rimanente 50% del DNA è paterno, e dunque certamente da assegnare al designer.

In particolare **Paolo Caliri**, formato come architetto al Politecnico di Torino, lavorò per Gianni Agnelli e poi fu presentato ai Cantieri Baglietto dove, dopo aver progettato per l'Avvocato il *GA40* (embrione del mediterranean motoryacht), per il cantiere di Varazze progettò invece il *16,50* e molti altri modelli che mutarono per sempre l'architettura dei cabinati, costituendo il nuovo archetipo tipologico del motoryacht all'italiana.

A Caliri si deve la svolta culturale delle imbarcazioni con una produzione vastissima che ha coperto molti cantieri e in particolare quelli del distretto viareggino. Questa volta fu lo stile Italiano a essere adottato dai paesi anglosassoni e americani per le loro future produzioni!

Dal momento in cui fu presentato il *Baglietto 16,50*, la tipologia dei motoryacht ad esso ispirati venne riconosciuta (proprio dagli americani) come *Mediterranean style*.

A Caliri si devono pietre miliari della storia del design nautico italiano: *Tiger*, *Leopard*, *Jaguar*, *C42*, *C66*, *Esquire*, *Cobra* e *Sanlorenzo 20* (solo per citare alcune notevoli produzioni in compensato marino)²⁰.

Spadolini ebbe invece un altro approccio, se vogliamo più aristocratico. **Pierluigi Spadolini** era un architetto-architetto, nel senso che si occupava di progetti di "vere" architetture. Le barche le progettava per diletto, essendo amico di famiglia dei titolari dei Cantieri di Pisa. Lavorò solo per loro e produsse la linea degli *Akhir*.

Però che differenza rispetto ai "vecchi" (pur belli ed eleganti) *Polaris*!

Quando fu presentato il primo *Akhir* (16,50) la concorrenza con Baglietto era evidente, ma il linguaggio stilistico qui era più moderno e lineare, figlio di Le Corbusier e di Ville Savoy. Le finestre a nastro separavano i volumi attraverso bassorilievi che sancivano la gerarchia degli elementi con contrasti di colore chiaro per "i pieni" e scuro per "i vuoti".

Maestro insuperato della pulizia formale, egli espresse nel modello sportivo *Akhir 18* il suo più autentico capolavoro²¹.

Franco Harrauer è un vero architetto, eclettico inventore. Alla sua singolare capacità di immaginare progetti e schizzare idee, va associata una sensibilità plastica per le forme scultoree decisamente non comune. A lui si devono le collaborazioni per i cantieri SCIALINO di Ceriale (SV) per una serie di moderni catamarani a motore, quella per il cantiere MOSTES di Voltri (GE) per una linea di interessanti motorsailer, quella del cantiere ZARCOS di Fiumicino, solo per citare i progetti in compensato marino.

²⁰ *Tiger* (Cantieri Picchiotti e poi Mario Maggini di Viareggio) fu una barca rivoluzionaria: il progetto esprimeva al meglio le potenzialità del compensato marino; fu presentata al Salone Nautico di Genova nel 1969 in una livrea verde acido con dettagli nero opaco che fece assoluto scalpore. Era concepita come una garçonnière galleggiante: dal pozzetto di poppa, attraverso una porta vetrata scorrevole, si accedeva al living con divano in pelle nera e bar laccato. Più a prua un disimpegno accompagnava alla cabina matrimoniale con bagno in suite completo di bidet. Il letto king-size e il bidet erano due accessori assolutamente consueti in casa o in albergo, ma del tutto inediti a bordo di una barca. La guida era solo una funzione accessoria e per questo era relegata all'aperto, sul flying bridge al ponte superiore. Per la prima volta era dichiarato l'uso autentico di quel tipo di barca, pensata più per il playboy che per lo yachtman.

Leopard (meno estremo) era costruito dal Cantiere Arno; *Jaguar*, *C42*, *C66*, *Esquire* e *Cobra* dal Cantiere Tecnomarine, *Sanlorenzo 20* dai Cantieri Sanlorenzo.

²¹ *Akhir 16,50* era una barca rispondente alla tipologia di motoryacht mediterraneo inventata con il Baglietto 16,50. A differenza di questo, *Akhir* proponeva dettagli di assoluta modernità e minimalismo: le finestrate erano tutte comprese all'interno di fasce scure e non apparivano evidenti né telai, né cornici. *Akhir 18* invece ha rappresentato il primo caso di motoscafo d'altura *sport-coupé* che ha avuto generazioni di discendenti tuttora di grande attualità. È stato il primo motoscafo con tetto apribile scorrevole che rendeva il quadrato uno spazio godibile al chiuso come all'aperto. La linea era di assoluta semplicità con il minimo di elementi puri a caratterizzare il disegno del profilo.

Per la SAI-Ambrosini la collaborazione ha portato al progetto del fisherman *Tiger-Shark* (in lega leggera) con motivi plastici della delfiniera che hanno influenzato molte altre produzioni, anche contemporanee²². **Alberto Mercati** è stato un "raffinato" dello yacht design. A lui si devono molti progetti espressivi di quell'epoca, come ad esempio il *ketch Altura 42'* per il cantiere romagnolo FERRETTI Craft. Progettato per essere realizzato in vetroresina, questo *motor-sailer* coniugava gli stilemi del motoryacht mediterraneo in una barca a vela. Un'intuizione ante-litteram che ancora oggi costituisce un interessante stimolo di progetto.

A lui si devono la produzione per cantieri spagnoli come GALLART o italiani come ALUCRAFT, o i progetti dei motoryacht *Maratea* e *Diamante* per i Cantieri ZARCOS. Da "semplice" designer, intorno alla seconda metà degli anni '70, Mercati si reinventò anche come imprenditore, progettando e realizzando la linea di motoscafi PROFILMARINE²³.

Oltre a questi Maestri, lo stile dei nuovi progetti ha avuto molti altri significativi designer la cui opera è stata così feconda per la nautica mediterranea nel mondo da creare **il mito dello stile italiano**. Così l'immagine dei cantieri e dei prodotti nazionali è stata da allora "sdoganata" in tutti i mercati. L'*Italian style*, già universalmente noto per la moda, le auto sportive e i prodotti di lusso, da quel momento in poi è stato apprezzato e riconosciuto incontestabilmente anche per lo yachting.

Riferimenti Bibliografici:

- AA.VV., *Gli Yacht*, a cura di J. Rousemaniere, Edizioni Time-Life CDE - Gruppo Mondadori, Milano, Ottobre 1987.
- AA.VV., *Gli Yacht da Regata*, A.B.C. Whipple (a cura di), Edizioni Time-Life CDE - Gruppo Mondadori, Milano, Gennaio 1989.
- AA.VV., *The boat signed Italy*, Consornautica, Mursia, Milano, 1982.
- Calari P., *Catalogo Bolaffi dello yachting*, G.Bolaffi editore, Torino 1967.
- Canfailla M. - Lee A. - Martera E. - Perra P. (a cura di), *Architetture del Mare*, Alinea, Firenze, 1994.
- Ciriaci G. - Vergani G., *La nautica Italiana, dalla leggenda alla storia*, Ucina, Milano 1996.
- Duncan R. B., *Cutwater, les plus beaux canot automobiles américains*, Editions Van de Velde, Fontettes, (Francia) 1999.
- Franzoni R., *Riva*, Automobilia mare, Milano, 1986.
- Musio-Sale M., *Yacht design, dal concept alla rappresentazione*, Tecniche Nuove, Milano 2009.
- Musio-Sale M., (a cura di), *DDD (disegno e design digitale) n°3 – design nautico*, (pubblicato su CD-ROM), POLIdesign Milano, Luglio-Settembre 2002.
- Sciarrelli C., *Lo Yacht*, Mursia, Milano, 1976.
- Tumminelli P., *Boat Design*, teNeues, New York, 2005.

Siti web:

www.altomareblu.it
www.nautica.it
www.ucina.net

²² Invero la produzione di Harrauer in quegli anni è stata molto vasta e si è protesa anche nel periodo successivo con collaborazioni che hanno coinvolto anche Renato "Sonny" Levi. A loro si deve il progetto del citato *Exocetus Volans*, piuttosto che le linee di imbarcazioni disegnate per *Laver* o per *Alfa-Marine*.

²³ I *Profilmarine* hanno avuto il loro momento di gloria alla fine degli anni '70. Prodotti in vetroresina, rifiniti maniacalmente negli arredi e negli accessori, hanno rappresentato la risposta italiana al successo che i motoscafi *Magnum Marine*, realizzati a Miami dal marchese Filippo Theodoli su disegno di Don Aronow, avevano ottenuto in quegli anni (più in Italia che in Florida).



YACHT'N ITALY EXPORT MUSEUM

Pier Federico Caliarì

Negli ultimi anni sono sorti molti nuovi musei, in Italia e all'estero, in alcuni casi anche in assenza di una collezione reale di oggetti-reperti che ne giustifichi l'investimento in termini economici. La ragione di questa proliferazione è peculiare nella necessità di molte realtà sociali, istituzionali o produttive di darsi un retroterra identitario. Di mettere a punto una narrazione che ne legittimi l'esistenza e la storia. I musei del territorio, gli ecomusei, i musei d'impresa, i musei dello sport realizzati negli ultimi vent'anni sono il prodotto di questa *ansia d'identità* che sembra connotare la risposta locale al dilagare degli effetti della globalizzazione. Questo si è verificato sia in realtà fortemente globalizzate, sia in realtà evidentemente riferite a specifici modelli sociologici locali.

La nascita di un museo della nautica da diporto italiana, quello che è stato denominato *Yacht'n Italy Export Museum* (YTEM), si colloca pienamente nel filone identitario sopra descritto, e apre tutta una serie di questioni relative alla sua collocazione culturale, al suo obiettivo sociale, alla sua tipologia, dimensione e tipo di narrazione. Inoltre, si porta dietro il principale problema di natura concettuale, che è il rapporto con il cosiddetto *made in Italy*.

Iniziamo col dire che YTEM è un museo necessario per due ordini di ragioni.

La prima è connotata con la necessità sociologica di una comunità di darsi una memoria scritta e articolata visivamente mediante simboli. La seconda è invece dipendente dalle particolari condizioni storiche in cui questa *necessità di memoria* si agita, sullo sfondo cioè di una profonda crisi non solo economica congiunturale, ma di valori propri di un certo settore produttivo, di una cultura, di un mondo, fortemente segnati da una terribile perdita di identità e non solo di fatturati.

Quando un settore produttivo perde in competitività fino a raggiungere il livello della stagnazione, indipendentemente dalle responsabilità endogene ed esogene, la sua "popolazione", cioè chi ci vive dentro, lo abita, lo coltiva, è chiamato ad un ripensamento della propria identità e dei propri valori. Questa particolare fase di perlustrazione alla ricerca del *mos maiorum* genera una inevitabile, emozionante riapertura del *libro delle memorie* (cosa che avviene sempre in una fase di ristrutturazione o di rifondazione), dipanando scenari da amarcord, ma anche incredibilmente ricchi di autenticità e di potenziale attualità. L'YTEM è necessario perché la crisi di valori e di fatturati che ci ha inevitabilmente portato a riaprire il libro delle memorie, ci ha conseguentemente aperto gli occhi su una incredibile storia di valori (e fatturati) che oggi è sull'orlo dell'oblio. In giro ci sono ancora alcune memorie storiche parlanti - uomini che hanno fatto la storia della nautica da diporto italiana - che, quando l'avvicinarsi delle generazioni avrà fatto il suo corso ed essi non potranno più raccontarla, tutta questa storia sarà persa per sempre. La nautica da diporto sintetizzata nel concetto - di conio americano - di *mediterranean style* è una storia tutta italiana che scrive una delle pagine più straordinarie del *made in Italy* e più nello specifico del design internazionale.

L'YTEM nasce quindi per non perdere questa memoria (e non tanto per mantenere vivo il ricordo, come spesso accade in molti musei identitari), perché questa storia è ancora oggi scuola di vita e scuola di design. Se questo assunto è vero, è necessario ora chiarire il rapporto che YTEM intende sviluppare con il concetto di *made in Italy* e con quello di *design*.

L'YTEM e la questione del made in Italy

Il *made in Italy* è finito. E' storia. Non è come molti pensano, una dimensione sovrastorica, buona per

tutte le stagioni, capace taumaturgicamente di far diventare oro ogni oggetto che gli italiani toccano mentre parlano in inglese. Non è uno scudo contro la crisi, né una patente acquistabile a pochi euro sul fronte dell'intelligenza creativa. E' prima di tutto un modello morale, è una condotta, un modo di intendere l'idea di qualità che è innanzitutto storicizzato in una esperienza concreta. E' quindi un concetto storiografico che non può prescindere da uno spazio ed un tempo in cui si è dispiegato e di cui oggi restano soprattutto i pezzi da museo. Si legge che in una specifica realtà universitaria del nord Italia, il made in Italy sia diventato un corso di laurea.¹ Cioè un'area di ricerca e formazione che intende fare del "brand Italia" materiale da esportazione, come se il made in Italy possa essere considerato un fatto di pura gestione della creatività e non di creatività pura. Una risorsa sempre presente sul territorio, facilmente trasformabile in ricchezza se opportunamente *brandizzata* ed esportata. Se è vero che esportare un brand (più che un prodotto) ha un senso nella realtà globalizzata, è anche tremendamente vero che il brand è fatto di storia, di prodotti e di intelligenze che sono quelle energie (non sempre rinnovabili) che fanno girare il volano e trasformano un insieme di prodotti in un brand.

Pensare che ciò che è prodotto in Italia sia necessariamente meglio di quanto viene prodotto in Germania, Giappone, Stati Uniti, Svizzera, Austria, Francia è una idea priva di fondamento ai limiti della disonestà intellettuale. E, più si cerca di globalizzare il made in Italy, più lo si svilisce (nel senso di sottrazione di valore), lo si svende, lo si trasforma in un argomento di vendita svuotato della sua intrinseca qualità.

Per noi il Made in Italy (e comincio qui ad utilizzare la M maiuscola e l'acronimo MII) è innanzitutto *magister vitae*, è storia di una *intelligenza collettiva e individuale assieme*. Questa intelligenza nasce in Italia intorno alla metà degli anni Venti², si sviluppa in parallelo all'intensificazione dell'industria bellica durante il Fascismo, raggiunge il suo apice con il Boom economico e si esaurisce intorno alla metà degli anni ottanta con l'esplosione del *postmodernismo iconico*³. Sessant'anni di fiducia nel moderno e nell'ideologia dell'innovazione, che hanno visto impegnate tre generazioni di italiani, i quali hanno, a loro volta, saputo unire il concetto di modernizzazione con quello di arte applicata. Ed è su questo piano - e non su altri - che intendiamo l'YTEM come *export museum*, cioè una testimonianza tangibile e strutturata che può essere esportata a sostegno della cultura italiana del design nel mondo. Torneremo più avanti su questo concetto.

L'YTEM e l'idea di design

Il rapporto tra l'istituendo museo e il mondo del design deve passare, forzandolo, attraverso un posto di blocco che la cultura del disegno industriale italiana ha posto nei confronti della nautica da diporto nazionale, la quale solo di recente è stata sdoganata dall'istituzione di corsi di laurea e di master in ambito universitario. L'assenza della nautica dal novero della cultura del design, riscontrabile non solo nelle "storie" ufficiali, ma fondamentalmente in tutta la pubblicistica tradizionalmente legata all'idea di progetto moderno e contemporaneo - le riviste innanzitutto, come Domus, Casabella, Modo, Ottagono - è solo in parte dovuta al fatto che le radici dell'industria navale italiana siano affondate nel Ventennio (e quindi, in qualche modo, si sia essa compromessa ab origine); è invece per lo più dovuta alla mancanza di un reale approfondimento conoscitivo di un settore complesso e difficile da comprendere nella sua generalità. L'assenza della nautica da diporto nelle storie del design è fondamentalmente dovuta ad una aporia teorica che non si è mai cercato di colmare per un insieme articolato di ragioni. Per certi versi, ed è anche comprensibile, è molto più facile parlare di un vaso decorato a pointillisme di Alessandro Mendini

¹ <http://nuvola.corriere.it/2013/07/23/si-puo-insegnare-davvero-il-made-in-italy/#.Ue546BZ4eUA.twitter>

² E' possibile individuare l'atto fondativo di questo processo nell'istituzione della Triennale di Milano nel 1923, e nella realizzazione della prima catena di montaggio alla FIAT di Torino.

³ Il revival stilistico della classicità, conclamatosi nell'esperienza del postmodernismo nazionale, chiude la stagione della creatività modernista e del mito dell'innovazione.

piuttosto che avviare un ragionamento circostanziato sulla natura e forma della carena di *A Speranziella* di Sonny Levi, oppure dell'installazione al MOMA di Ettore Sottsass per un allestimento domestico utopistico piuttosto che comprendere le ragioni realmente rivoluzionarie del *Tiger* di Paolo Caliarì.

Sicché, nomi come quelli dei già citati Renato Sonny Levi e Paolo Caliarì o di Franco Harrauer, Pierluigi Spadolini, Aldo Cichero e altri di quella generazione o di quella immediatamente successiva, come Alberto Mercati o Giovanni Zuccon e Paola Galeazzi, non compaiono mai nelle "storie" ufficiali del design. A parte la fin troppo prevedibile presenza di un modello storico di Riva nella collezione permanente della Triennale di Milano, non ricordo alcun particolare impegno critico e storiografico volto a legare a doppio filo la nautica da diporto con il design ufficiale.

Se si pensa poi a quella specie di recinto sacro del design che è il Compasso d'Oro, ci possiamo rendere conto di come la nautica sia stata, in circa cinquant'anni di storia del Premio, trattata in modo assolutamente marginale, con pochissime apparizioni nel novero dei premiati, tutti sempre e comunque riferiti alla vela⁴. La barca a motore, che copre l'ottanta per cento della produzione nazionale, non ha mai dato natali a prodotti, che fossero, per la cultura ufficiale del design, evidentemente "presentabili" e men che meno degni di essere premiati, neppure con Pierluigi Spadolini in giuria.

Questa opposizione, da parte del design "colto" alla nautica da diporto a motore è ancora oggi dura a morire. In parte per ragioni anche condivisibili, perché troppo si è voluto - sul fronte interno - associare il comparto con il concetto di *lusso*, cosa che evidentemente non può giovare in termini di presentabilità nell'ambiente colto e raffinato del disegno industriale nazionale. In parte invece per ragioni che non si comprendono affatto. Si tratta di una posizione ideologica che va sconfitta. Chi non conosce la nautica non riesce a comprendere l'elevata complessità e il livello di eccellenza costruttiva e tecnologica che il prodotto barca sottende. Non riesce a capire il suo essere profondamente prodotto di design, costruito secondo processi tipici del design e composto da un insieme di elementi e parti che sono essi stessi prodotti di design.

E' quindi arrivato il momento di *opporsi* con energia a questa *opposizione* e far conoscere la nautica da diporto italiana come un pezzo, tra i più importanti, del design italiano sia come fatto storicamente acquisito (e quindi come oggetto di narrazione museale), sia come realtà presente e operante. Questa è una delle ragioni di fondo per cui la creazione dell'YTEM è da considerarsi un passo epocale per chi, come UCINA che ne è la depositaria, opera con l'obiettivo del sostegno di un intero comparto economico, preso nella sua globalità, come brand e come storia. L'YTEM è quindi sotto il profilo della sua ragione d'essere, un museo identitario; e sotto il profilo della tipologia di museo, è a tutti gli effetti un museo del design.

L'YTEM come prodotto esportabile

Ma, questo museo non vuole essere solo un contenitore per il design e per la sua narrazione; vuole essere esso stesso un prodotto di design. Vuole nascere cioè con un DNA programmato per essere un sistema produttivo e per potersi riprodurre. Perché un museo, che per definizione è un fatto di autentica unicità dovrebbe riprodursi per diventare un museo seriale?

In questa idea c'è tutto il contenuto di innovazione che questo museo vuole proporre per un pubblico internazionale: non solo un museo italiano visitato da un pubblico globalizzato, ma un museo replicato e diffuso sul pianeta, presente a Genova, come a New York a Miami, a Shanghai a Dubai a Mosca e a Tokio. Questo pone quindi un problema di metodo nel trattamento della collezione, la quale sia essa composta di originali, sia essa composta da riproduzioni, deve passare ideologicamente attraverso un

⁴ Le imbarcazioni premiate al Compasso d'Oro sono il Flyng Dutchman di Danilo Cattadori per Alpa nel 1960, il catamarano "Mattia Esse" di Enrico Contreas per Mattia & Cecco nel 1982, e la Shaka di Lazzarini Pickering Architetti e Farr Yacht Design per Wally nel 2008.

processo di *acquisizione vettoriale* dei reperti (il prodotto barca finito) o degli artefatti comunicativi che ne hanno permesso la realizzazione (disegni esecutivi, piani di costruzione, piani generali, ecc.). Con questo sistema, l'intera collezione sarà riproducibile ed esportabile in copia autentica. L'YTEM, in una sua fase più evoluta, potrà essere non solo un museo diffuso, ma costituire una rete di musei della nautica MII nel mondo, articolando di volta in volta quella necessaria declinazione tra realtà locale e impostazione globale.

Quale Museo? Quale narrazione?

Chiarito il rapporto contestuale con la cultura del design e con l'essenza stessa del MII, l'YTEM – lo abbiamo appena sostenuto – è un museo del design di tipo identitario. Resta da capire quale sarà il suo patrimonio (a livello di contenuti e di collezione) e in che modo esso sarà narrato e con quali occhiali il pubblico potrà leggerlo e comprenderlo.

Il suo atto fondativo è strettamente legato alle edizioni 2013, 14 e 15 del Salone Nautico Internazionale di Genova che ospiterà tre mostre cronologiche finalizzate a mettere insieme i pezzi del mosaico di base, cioè non tanto una iniziale collezione, quanto una prima forma di narrazione organizzata sulla selezione di una serie di prodotti di design nautico lungo una timeline che per convenzione si è deciso di sviluppare a partire dal 1959 fino ai giorni nostri. Più di mezzo secolo di storia nautica articolata in tre periodi: il primo – appunto - dal 1959 al 1979. Il secondo, dal 1980 al 1999 e il terzo dal 2000 ad oggi. Si osserverà, e ci si domanderà guardando la timeline, il perché la narrazione parta dal periodo considerato aureo e non dalle *origini*, collocate, come si diceva in apertura, nel Ventennio e dal primo importante sviluppo degli anni Cinquanta relativo al design del Dopoguerra. Si tratta di una scelta strategica incentrata sulla volontà di disporre in tempi brevi di materiali culturali ancora attualmente presenti nel circuito delle cosiddette fonti primarie. Il giacimento culturale formato da testimonianze e reperti del periodo aureo è di gran lunga più ricco e accessibile, rispetto a quello del periodo 1925-1955. Si è deciso quindi di dare corpo ad una prima narrazione relativamente vicina sotto il profilo cronologico (con molti dei *reperti* oggetto della narrazione che sono ancora in acqua) per poi andare a recuperare il *mito delle origini* in una seconda fase di formazione del museo.

La questione della collezione

La narrazione così impostata costituisce la struttura letteraria dell'YTEM. Ma un museo non è il suo catalogo. Per fare un museo ci vuole una collezione, e quindi è necessario comporre e organizzare sintatticamente una collezione anche per il nascente museo della nautica da diporto.

Il museo classico si è basato e si basa ancora su un'idea di collezione che fa riferimento alla nota definizione di Krzysztof Pomian presente nell'Enciclopedia Einaudi, e cioè un insieme di oggetti materiali o immateriali, astratti temporaneamente o definitivamente dai circuiti economici, inseriti in un sistema di riferimento culturale (recinto sacro), custoditi in un luogo adatto alla loro conservazione ed esposti al pubblico. Si tratta di vedere ora se questa definizione si può applicare all'idea di museo del design nautico e se le attuali condizioni economiche e istituzionali la rendono sostenibile.

La formazione dell'YTEM è occasione per pensare ad un museo che, oltre a conservare ed esporre secondo particolari modalità materiali o immateriali una collezione, sia anche sede deputata di raccolta di una nuova grande documentazione scientifica a supporto della conoscenza della storia e dei temi della nautica da diporto italiana: un grande archivio disegni sia originali che riprodotti in formati digitali; un archivio di modelli in scala, anch'essi originali o riprodotti; un archivio immagini e audiovisivi; e una biblioteca scientifica a supporto dello studio della nautica da diporto non solo in chiave storica, ma anche in chiave di progettazione attuale, dovrebbero completare l'offerta culturale del nuovo museo. Il quale, nel tempo potrà raccogliere ed ospitare, a fronte di donazioni, ulteriori archivi privati.

Per quanto riguarda gli artefatti comunicativi da collocare lungo il percorso espositivo, l'idea è quella di dare vita ad una collezione mista, sia materiale, di tipo oggettuale, assecondando gli aspetti fisici, tattili, volumetrici, sia immateriale, restituendo una parte della narrazione affidata a dispositivi multimediali interattivi. Ma, se una collezione di tipo immateriale pone principalmente un problema di regia e di produzione di file che teoricamente possono stare nello spazio di un DVD, una collezione materiale di un museo del design nautico pone immediatamente un problema di natura dimensionale. Infatti il reperto più classico e completo è l'*oggetto barca* stessa, nella sua integrità materiale e formale, nella sua storicità e originalità. Ciò significa che il museo dovrebbe poter disporre di un certo numero di barche *vere* e visitabili, autentiche o restaurate da mettere in esposizione. Questa potenzialità, considerabile come un fattore di eccellenza, è anche in realtà un notevole problema di natura logistica.

Diversamente, come si conviene in molte realtà museali, gli oggetti della collezione possono essere non originali e autentici, ma originali riprodotti, secondo particolari modalità ostensive. In questo senso i modelli storici autentici potranno trovare spazio assieme ad alcune *rappresentazioni*, ad artefatti cioè che sono realizzati per essere visti in sezione, in trasparenza e fruiti - mantenendo la scala 1:1 dell'oggetto originario - "da fuori", mettendo in evidenza aspetti costruttivi specifici o di design d'interni.

Il problema della dimensione della collezione dovrà essere affrontato e possibilmente risolto nella prima fase di formazione del Museo, entro la quale sarà necessario trovare una sede espositiva adeguata e di prestigio. Non è un problema immediato e pressante, ma dovrà essere preso in considerazione in sede istituzionale in un quadro economico adeguato.

Lasciando per il momento il problema aperto, così come quello delle future acquisizioni che daranno corpo e anima al patrimonio conservato del Museo, è invece importante sottolineare come la struttura portante della collezione, almeno nella prima fase della sua formazione, sarà costituita da riproduzioni e da modelli in scala di una selezione di barche le quali, a loro volta, costituiscono l'ossatura del mitico MII nautico.

Come per molte altre collezioni, specie se di architettura o di design, i modelli (cioè riproduzioni in scala di un prodotto o un prototipo) costituiscono un supporto narrativo essenziale. Con la loro valenza plastica tridimensionale, i modelli sono da considerarsi un artefatto comunicativo insostituibile in un museo. Anche i più recenti musei a struttura immateriale sembra non possano restituire quell'atavico desiderio di oggettualità che difficilmente può essere sostituita da artefatti multimediali-interattivi.

I modelli in scala saranno senz'altro uno dei possibili punti di forza della narrazione oggettuale. Questi a loro volta possono essere: riproduzioni di tipo volumetrico, finalizzati a mettere in evidenza gli aspetti formali, di disegno, di progetto in itinere; riproduzioni di tipo endoscopico (trasparenti) finalizzati ad evidenziare la struttura, la sezione e gli interni; riproduzioni in scala 1:1 (prototipi), finalizzati a mettere in evidenza un momento specifico del processo produttivo; oppure, riproduzioni tridimensionali virtuali, finalizzate a mostrare mediante esplorazione tutti gli aspetti menzionati sopra e finalizzati a dare vita a processi di riproduzione seriale Cad Cam e reverse modelling secondo gli obbiettivi innovativi dell'*export museum*.

IL MARE "DENTRO"

Aurora Restucci

Lo studio degli interni è da sempre parte integrante della nautica da diporto. L'evoluzione dell'interfaccia tra l'uomo e la barca, rappresentata dagli oggetti e dagli spazi che l'uomo usa a bordo, è un utile modo per capire i rapporti e gli scambi che negli anni ci sono stati tra design e industria, spazio domestico e yachting.

Per questa ragione è fondamentale la possibilità che l'Ytem darà, attraverso l'allestimento di sale dedicate alla ricostruzione degli interni che sono stati più significativi, di poter recuperare le atmosfere delle barche del passato e, perché no, anche del presente e del futuro.

Attraverso l'utilizzo di *period rooms* potrà delinarsi non solo la storia della nautica ma anche la storia dell'artigianato tessile e del legno, della tecnologia dei materiali oltre che del gusto e del costume italiano.

Forma o funzione, élite o grandi masse, artigianato o industria, "macchina" o casa: tra queste ed altre dicotomie si è sempre districata la nautica italiana. Oggi possiamo aggiungere a questo elenco, non senza qualche preoccupazione, la coppia interni o esterni: assistiamo da qualche anno ad uno scollamento sempre più evidente tra gli esterni delle nuove imbarcazioni, sempre più avveniristiche e ricche di tecnologia, e i loro interni sempre più "urbani" e standardizzati, anche nei progetti *one off*, guidati da un'idea di comfort più affine alla vita dei grandi alberghi che non a quella di mare.

Il sodalizio tra design dell'arredamento e mare fa parte della bella storia dell'industria nautica italiana.

Sono gli anni 50 quando in Italia si realizzano le più belle navi passeggeri del mondo: erano le "Grandi Navi", i transatlantici, regine pronte a sfidare gli oceani, che si trasformano da navi passeggeri, traghetti di emigranti, in sirene che attraggono chi può verso il mare, profusione di eleganza, innovazione e comodità. Erano transatlantici che coprivano tutte le rotte possibili e che hanno in qualche modo gettato le basi per quell'idea di divertimento associata al viaggio per mare che poi si concretizzerà negli anni 60 con la nascita della vera nautica da diporto.

L'Andrea Doria, Il Conte Grande e il Conte Biancamano sono tra i primi transatlantici riallestiti da architetti del calibro di Gio Ponti e con la collaborazione di grandi aziende come Cassina.

L'idea non è più quella di mostrare l'Italia attraverso il lusso e lo sfarzo dei transatlantici precedenti al conflitto mondiale, ma è quella di mostrare l'eccellenza italiana attraverso lo sviluppo tecnologico, la qualità dello spazio, l'arte e la cultura.

Gio Ponti scrive: *"una nave italiana è un pezzo d'Italia, essa deve rappresentare gli aspetti superiori di maggior prestigio del gusto, della cultura, delle arti, dell'artigianato italiano" e che "il turista deve imparare l'Italia sulla nave..."*

Negli interni di queste meravigliose navi questo si traduce in un arredamento che è perfetto esempio del raffinato gusto anni '50 ma senza dimenticare il luogo in cui si trova e cioè una "macchina in movimento". Le sedute, per esempio, sono solide, pesanti e con il baricentro basso, in modo da contrastare il movimento dello scafo e hanno puntali metallici smussati che rivestono la sommità delle gambe, per

evitare rotture e non intaccare le pavimentazioni di gomma o linoleum; pareti e colonne sono in leggerissimo alluminio, un impiego mai sperimentato prima, e i bassi soffitti si illuminano diventando leggeri spettacoli aerei.

Lo sviluppo delle nuove tecnologie, i nuovi materiali (nasce la vetroresina) e il boom economico portano negli anni 60 alla nascita di una nautica da diporto che si avvicina all'accezione moderna del termine.

Il design italiano vive in questi anni uno dei suoi momenti di maggior gloria: è il momento della massima espansione della sperimentazione tecnologica, il potenziale dei materiali plastici, le nuove materie come le schiume per gli imbottiti, le nuove vernici per le laccature del legno e quelle per i metalli. Si assiste in questi anni ad un interessante fermento di idee e alla nascita di teorie sull'abitare che sempre più incrociano l'industria e i nuovi mezzi meccanici con l'idea classica di casa: le soluzioni proposte da Joe Colombo rappresentano l'esempio perfetto non solo di uno stile nuovo ma anche dello scambio di idee che si genera tra i luoghi dell'abitare più stabile e luoghi dell'abitare più temporaneo.

Nella nautica nasce uno scontro tra il classico "Stile Nautico" e le nuove contaminazioni con uno stile più moderno e con il fervente design italiano.

Punto di rottura tra le due epoche è rappresentato dal Tiger di Paolo Calviari che con le sue linee pulite sia negli esterni che negli interni si mostrava come il nuovo modo di fare barche e anche come un nuovo modo di vivere il comfort in barca: scontrandosi con l'ipocrisia formale dello yachting classico venne definita "garçonnière galleggiante" per il suo scandaloso layout interno composto da una cabina matrimoniale in diretto collegamento visivo con toilette, dinette e quindi pozzetto e banchina. Il Tiger è anche la prima barca in cui appaia il flying bridge, non come spazio utile per la pesca sportiva come era nelle contemporanee Hatteras americane, ma come spazio da vivere. Nel Tiger, inoltre, la plancia di comando posta sul flying bridge liberava il salotto rendendolo un ambiente senza soluzione di continuità con la cabina armatoriale dando vita ad una nuova ricerca sulle possibilità dello stare in barca, sul modello sociale e di comfort da seguire a bordo.

Sono questi anche gli anni dei Riva, vera e propria rivoluzione della metodologia di produzione e di marketing; anche in queste barche il comfort per i passeggeri si esprimeva attraverso l'innovazione tecnologica delle soluzioni e la qualità dei materiali utilizzati.

Questa ricerca prosegue durante tutti gli anni 60 e 70: nuove esplorazioni tra i rapporti tra superfici vetrate e superfici chiuse, gli apparati tecnologici sempre più messi in mostra all'esterno delle imbarcazioni, soluzioni interne tese a migliorare la vita in mare e a rendere confortevoli gli angusti spazi di un'imbarcazione.

Del resto lo spazio complesso in cui si lavorava non permetteva la trasposizione di stili e linguaggi domestici senza un'attenta analisi: la vita in mare, che ora diventava parte del sogno della ripresa economica, nonostante stesse perdendo quell'aura di filosofia di vita per diventare status symbol, era pur sempre assoggettata alle regole dello stare in barca; era continuo lo scambio tra soluzioni domestiche e soluzioni marine: l'uomo si adatta alla vita in mare adattandosi prima allo spazio barca e lo spazio barca si adatta alle necessità dell'uomo.

Barche come quelle della serie Akhir di Spadolini raccontano questa metodologia progettuale attraverso soluzioni in cui le funzioni necessarie alla navigazione, come la plancia di comando e tavolo da carteggio, si integrano con quelle al servizio del confort di bordo come dinette e cucina.

Nel corso degli anni la sfera domestica ha poi preso il sopravvento sulla vita in mare: oggi la scelta non è più tra uno stile nautico di stampo più classico o moderno ma tra un soggiorno minimalista o una sala da pranzo in stile.

Il rallentamento della ricerca di un vero e proprio stile nautico è probabilmente frutto di una tensione, a volte troppo entusiasta, verso il voler soddisfare i desideri degli armatori in tutto e per tutto, ma proprio in questi momenti si comincia ad avvertire anche la necessità di un ritorno alla ricerca, allo sviluppo dei materiali e degli spazi che riporti ad un fermento di idee e originalità.

Lo yacht non rappresenta solo il mezzo di locomozione per affrontare il viaggio, ma ha anche in se tutta l'emozione di poter avere sempre intorno a se "la casa": è quindi naturale che alcuni oggetti e linguaggi dell'ambiente domestico si ripropongano in barca ma è anche fisiologico dell'ambiente diverso in cui si trovano che vengano ripensati con la stessa logica e le stesse innovazioni tecnologiche con cui si pensano gli esterni.

Il tema oggi, per cui è fondamentale rivolgere lo sguardo ai fasti della nautica italiana, diventa quello di ritornare ad una progettazione consapevole che si può tradurre nell'interrogarsi sulle relazioni tra vita di mare e confort a bordo, tra navigazione e stanzialità.

L'idea della progettazione consapevole non vuole essere un modo per imbrigliare la creatività e l'estetica ma vuole farle continuamente relazionare con i nuovi metodi costruttivi, le nuove tecnologie e la "vecchia" vita di mare.

L'allestimento degli interni in uno yacht può rappresentare oltre la metà del suo peso e oltre il 30% del suo costo: questo vuol dire che oggi, in un momento di crisi che impone un forzato rinnovamento dei metodi e delle forze lavoro in cui le soluzioni tecnologiche e il mercato spingono sempre di più verso la leggerezza e la sostenibilità, queste qualità non possono rimanere solo all'esterno delle imbarcazioni, come una bella carta da regalo che avvolge un regalo "riciclato", ma devono invadere ogni centimetro di spazio a bordo, dalle bitte alle lampade in cabina.

Ytem nasce anche con la volontà di cominciare a "re-imparare" dai grandi maestri, da chi ha fatto grande la nautica italiana rendendola il grande sogno che è ancora oggi per molti giovani professionisti, dandogli la possibilità di poter essere una forza propulsiva di questo immenso tesoro italiano.

YTEM. MATERIALE VS IMMATERIALE

Carlo Federico Cattò

YTEM, *Yacht' n Italy Export Museum*, vuole coltivare una conoscenza globale della storia della nautica da diporto italiana, salvandola dalla condizione tumultuosa del *panta rei* degli avvenimenti, che trasforma il sapere in mero ricordo (legato esclusivamente a coloro che hanno vissuto i momenti passati) e la memoria in mito.

E' dunque necessaria una tempestiva raccolta di tutte quelle conoscenze, ormai rese fugaci ed effimere dal quadro contemporaneo, che porta ogni nozione all'immediata obsolescenza. Il fine è quindi quello di creare un bagaglio storico culturale del nostro presente e passato, così da costituire un archivio, con progetti, prototipi, studi, immagini e audiovisivi, per una conoscenza aperta a tutti e che, in altro modo, andrebbe irrimediabilmente perduta.

Il museo e l'avvento di internet

Con la nascita di Internet e, successivamente, con le enciclopedie digitali, il bagaglio conoscitivo diventa immateriale, i libri cartacei si trasformano in pacchetti di informazioni (bit) e le biblioteche in servers, localizzati e raggiungibili in ogni parte del pianeta; il sapere diviene così globale, gratuito, democratico e ovunque consultabile, quindi universale.

Questi caratteri richiedono un'acquisizione di dati informatici attraverso la digitalizzazione di tutte le nozioni "fisiche" che, perdendo la base corporea, diventano puri dati digitali, slegandosi dal deterioramento del tempo, con l'ulteriore possibilità di una veloce e strutturata catalogazione non più legata al luogo che accoglie l'originale.

E' quindi necessaria un'acquisizione innovativa delle informazioni: grazie a strumenti digitali, come lo scanner, vengono raccolti disegni di planimetrie, prospetti, sezioni, diapositive e documentazioni, uniti e sintetizzati in un secondo tempo, con l'ausilio di programmi CAD (*Computer Aided Design*) di modellazione tridimensionale, così da ricreare oggetti, elementi o ambienti simulati. In questo modo si cerca di dare una visione integrale, in grado di ricondurre lo storico alla realtà più prossima del soggetto che, in molti casi, è mutato o perduto nel tempo, convogliando le informazioni (molto spesso disseminate in più documenti) in un'unica piattaforma espositiva.

Il momento della restituzione tridimensionale o comunque della digitalizzazione delle informazioni, è un atto costruttivo, di conoscenza, non una pratica di pura e mera trasposizione di materiale grafico: si tratta di una re-interpretazione e ricapitolazione delle conoscenze del passato viste in chiave contemporanea e concepite con nozioni e strumenti tecnici totalmente differenti da quelli originali.

Dalle numerose possibilità tecnologiche nascono i primi "musei" digitali (Google nel gennaio del 2011 lancia il progetto *Google Art Project*) ovunque consultabili non fisicamente, ma con strumentazione informatica che diventa elemento di tramite.

Questo orientamento viene ben accolto da YTEM, dove il bagaglio conoscitivo, reso digitale, oltre ad essere consultabile in siti internet, può essere anche esportato, in breve tempo, in ogni parte del mondo come file multimediale e, successivamente materializzato, grazie al supporto di stampanti bi-tridimensionali (tramite macchinari CNC, *Computer Numerical Control*) senza perdere la forza comunicativa. I materiali iconografici e i modelli fisici in questo modo possono essere riproducibili in serie ed esportati ovunque.

Il museo nell'era digitale

Con il contesto globalizzato esposto in precedenza, si rende necessario un ulteriore mutamento della concezione classica di museo: se, inizialmente, era considerato un luogo di archiviazione ed esposizione, con un'interazione quasi passiva dell'osservatore, ora, diviene un ambiente ricco di contenuti bidirezionali interattivi mediante proiezioni, riproduzioni tridimensionali, filmati, registrazioni audio, ipertesti digitali e altri sistemi di interrogazione del sapere, che comunica con stimolante chiarezza i risultati della "nuova storia" riscritta e digitalizzata come sopra descritta.

L'informazione trasmessa deve rimanere comunque la medesima e la sfida che ci si pone consiste in uno studio approfondito, per rendere la comunicazione costante e democratica. Questa necessità nasce dall'esigenza di "rimanere al passo coi tempi", cercando di trasmettere le informazioni storiche con gli strumenti della vita quotidiana, con gli stessi dispositivi che ogni giorno costituiscono il nostro medium con il mondo, attraverso una continua emissione di stimoli e percezioni sensoriali, da convertire in uploading di conoscenza.

In sostanza, come obiettivo finale, si vuole proiettare la cultura all'esterno dei classici cancelli museali, raggiungendo anche il cittadino meno preparato; l'ambiente espositivo deve diventare quindi fluido e adattarsi ad ogni evento o manifestazione, come nel caso di YTEM, concepito, nelle prime fasi, all'interno del salone nautico di Genova.

L'osservatore, originariamente ospite nel museo, diviene soggetto tra gli oggetti della narrazione e agisce attivamente con le conoscenze: decide cosa implementare e cosa sapere selezionando video e suoni, toccando schermi o elementi che danno una risposta attiva e immediata, ossia interagisce, in maniera anche ludica, con l'allestimento. L'aspetto ludico è fondamentale: l'apprendimento, in questo modo, è più efficace, anche se l'allestimento richiede una attenta e lunga progettazione, in quanto occorre tenere in considerazione la diversa natura dei visitatori (differenze di età, culture, estrazioni sociali, interessi, ...).

L'ausilio di queste tecnologie offre maggior elasticità e attrattività al museo e più semplicità negli spostamenti del materiale culturale, ma allo stesso tempo, si espone al rischio di un eccesso di spettacolarizzazione (pratica tipica della nostra contemporaneità) con la possibilità di indebolire gli obiettivi culturali. L'ambiente espositivo incorrerebbe quindi nella possibilità di diventare un luogo di spettacolo, come cinema e teatro o addirittura *sito del nulla*, cioè un ambiente che, slegandosi interamente dalla matericità, diventa vuoto - seppur accattivante - ma privo di bagaglio conoscitivo. Le nozioni che vuole trasmettere vengono rese troppo immateriali, aeree, fugaci, come spot pubblicitari, ritornando così nella condizione, inizialmente enunciata (*panta rei* degli avvenimenti), a cui l'istituzione museale stessa tende ad opporsi.

Vivendo in un mondo tridimensionale, concreto, l'uomo ha quindi bisogno non solo di immagini o ricostruzioni 3D digitali immateriali, ma chiede che tali ricerche vengano visualizzate fisicamente; per questo, è necessario un giusto intreccio tra mezzi innovativi e quelli classici, basati sull'ostensione di reperti fisici. Nella sostanza, come l'individuo, per un'immediata comunicazione, non potrà mai scindere le proprie ricerche dall'elemento materico che ospita l'informazione, così anche il museo, per potersi dichiarare tale, si immedesimerà in una sede fisica, un luogo tangibile e immediatamente riconoscibile. Con questi propositi YTEM vuole nascere dal 53° Salone Nautico di Genova, e strutturarsi non solo come evento annuale, temporaneo, ma come istituzione, con continuità e una propria dimora aperta al pubblico, per una conoscenza storica della nautica italiana.

YTEM IN NAVIGAZIONE

Serena Toniolo

Yacht'n Italy Export Museum (YTEM) nasce all'interno della storia della nautica da diporto italiana, come suo emblema e rappresentazione ai giorni nostri. Proprio per questo la creazione è avvenuta di pari passo con un museo digitale, in apparenza solo un sito Internet, che ha l'obiettivo di legare una parte del *made in Italy* con il corso della storia e con le potenzialità di questo strumento.

Questa modalità completamente virtuale, prende forma attraverso la progettazione di un sito web che rispecchi le tematiche affrontate e selezionate, con l'intento di rendere completamente accessibili queste informazioni.

Visitando il sito www.ytem.it è possibile entrare in contatto con gli obiettivi a cui tende l'istituzione museale e con i suoi stessi contenuti. In particolare il sito permette di poter seguire da vicino lo sviluppo del museo, sia per quanto riguarda il divenire della sua collocazione fisica, sia per l'ampliamento della collezione. Infatti nell'attesa di trovare una sede espositiva adeguata, si impone la necessità di ricercare diversi metodi di potenziamento di tutte le attività di comunicazione.

Partendo dalla Home con il logo di YTEM sarà quindi possibile accedere alle diverse sezioni: Visita, Partner, Collezione, Eventi, Gallery, Didattica, Contatti, con la possibilità quindi di comprendere le ragioni del museo, i suoi attori e come in futuro verrà sviluppato.

La sezione più importante è sicuramente quella della Collezione, poiché anticipa la missione di archiviazione digitale del museo stesso offrendo al pubblico l'accesso e il download di "pezzi" di storia del design nautico italiano.

La formazione storica della collezione segue, in questa prima fase, un criterio cronologico organizzato in tre periodi fondamentali della produzione nautica da diporto in Italia, e che nell'insieme costituiscono quel quadro "sociologico" denominato *Mediterranean Style*: il primo dal 1959 al 1979, il secondo, dal 1980 al 1999 e il terzo dal 2000 ad oggi.

Il patrimonio vero e proprio, a livello di contenuti e di collezione, allo stato delle cose è in progress, ma per questa prima edizione si è deciso di svilupparlo attraverso la selezione di dieci barche che hanno segnato la storia della nautica dal '59 al '79. Questa prima esposizione, contestuale al Salone Nautico Internazionale di Genova, rimarrà presente e visitabile attraverso www.ytem.it. La sezione Collezione in questo caso permette di visionare la selezione delle barche e, attraverso la registrazione, anche i contenuti, suddivisi in quattro tematiche: Biografia, Cantiere, Video, Immagini.

In questo modo sarà possibile "visitare" continuamente il museo, anche quando questo non sarà fisicamente collocato.

L'idea quindi di dar vita ad un museo digitale prima ancora di avere una ubicazione ed una collezione fisiche, parte dal desiderio-necessità di conoscere una parte del passato del *made in Italy* rimasta spesso in secondo piano. Il museo è online, presente e a memoria di quello che è stato, poiché la distanza temporale di quei successi nel campo del design non ne favorisce oggi un facile recupero.

In questo modo il pubblico avrà la possibilità di rivivere quei momenti attraverso i video, guardare i bozzetti creati dalle mani dei designer, studiare i modelli tridimensionali realizzati appositamente, leggere le interviste dei personaggi che hanno fatto la storia di quell'epoca e le testimonianze dirette degli appassionati. La visita virtuale sarà la principale sollecitazione alla visita reale del museo.

YTEM nasce per contestualizzare quello che è stato il *Mediterranean Style*: chi c'era potrà ricordare, mentre per gli appassionati di oggi sarà un'occasione per documentarsi e comprendere l'immenso bagaglio storico culturale che è alla base della grande epopea della nautica da diporto italiana.



Due sezioni del sito www.ytem.it

LA PUBBLICISTICA NAUTICA TRA LA FINE DEGLI ANNI CINQUANTA LA FINE DEGLI ANNI SETTANTA

Roberto Franzoni

La nautica italiana degli anni Cinquanta era ai primordi. Pochi cantieri, poche barche e pochi armatori. Per un universo così ristretto anche la pubblicitaria era minima: pochissime testate, molto "tecniche", nel senso più riduttivo del termine, ovvero ricche di contenuti, ma povere in immagini ed estetica. Tutto si sviluppò nei due decenni di cui ci stiamo occupando gli anni Sessanta e Settanta, quando produzione e utenza presero un avvio galoppante, il mercato si espanse rapidamente e una nuova utenza si affacciò nei porticcioli e nei nascenti porti turistici, per la quale furono introdotti nuovi progetti, nuove tipologie, grazie soprattutto al nuovo materiale, la vetroresina, che consentiva di produrre in serie con una logica quasi industriale, anche se ogni barca in realtà veniva, e viene anche oggi, costruita totalmente a mano. La pubblicitaria si moltiplicò rapidamente, spinta da intraprendenti editori, a volte alla prima esperienza editoriale, mossi dalla passione e dall'interesse per un mondo nuovo. I giornalisti, altrettanto appassionati, provenivano direttamente dall'utenza. Erano cioè diportisti che scrivevano le loro storie, condividevano con il pubblico nuovo e in avvicinamento alla nautica le loro esperienze e tutte quelle astuzie che migliaia di miglia di mare, soprattutto a vela, ma anche maturate nelle gare motonautiche, formavano un bagaglio tecnico e culturale di primissimo livello.

Le riviste divennero così degli strumenti di diffusione della conoscenza, e non solo delle semplici vetrine di prodotto, attraverso la lettura delle quali un neofita poteva capire quali erano le complessità dell'andar per mare, le difficoltà di gestione di una barca e leggere, attraverso le testimonianze dirette dei protagonisti, le gioie che poteva offrire il navigare e visitare il mondo approdando dal mare.

La prima rivista nautica italiana è **Vela e Motore** oggi pubblicata dalla casa editrice Edisport, divenuta poi famosa per Motociclismo, leader del settore delle due ruote. Vela e Motore nasce nel luglio del 1923 come bollettino dello Yacht Club Adriaco di Trieste. La città giuliana, italiana solo da pochi anni, possedeva già dal 1903 uno yacht club forte e vitale, l'Adriaco appunto, che da tempo si proponeva come uno dei centri di aggregazione degli appassionati nautici italiani (soprattutto velici, ma non solo). Ad avere l'idea di fondare una rivista per tenere aggiornati non solo i soci del club ma anche tutti gli sportivi delle attività che si svolgono in Adriatico sono un impiegato di una compagnia di assicurazioni, Carlo Strena, e un giovane avvocato, Bruno Pangrazi. Entrambi sono attivi e abili velisti: Pangrazi in particolare è famoso per la sua lunga serie di imbarcazioni, tutte battezzate col nome di Falena, con cui gareggiava nel golfo di Trieste. Il titolo del bollettino che finalmente vede la luce è "La vela e il motore", anche se all'epoca di motori in mare se ne vedevano pochi. Le prime copertine vengono disegnate da Artù Chioggiato, ingegnere di Venezia, un altro nome importante nella storia della vela da diporto italiana di quegli anni. La rivista viene stampata a Milano. Gli inizi sono avventurosi: Strena e Pangrazi devono fare un po' tutto e inventarsi cronisti, fotografi, redattori, correttori di bozze e impaginatori. Tuttavia il loro lavoro piace e la rivista nel giro di un anno diventa l'organo ufficiale anche dei circoli velici del golfo di Napoli dove, come nel mar Ligure, si stava sviluppando la nascente passione diportistica. Nel 1925, quindi ad appena due anni dalla sua nascita, si fa promotrice della Federazione Adriatica dello Yachting, uno degli embrioni da cui sarebbe poi nata la Federazione Italiana Vela.

Yachting Italiano, invece è la prima rivista interamente dedicata alla vela in Italia, fondata dal genovese Bruno Ziravello, amato commentatore dei fatti dello Yacht Club Italiano. Bruno Ziravello è stato "Il"

decano per eccellenza dei giornalisti italiani di vela. Celebri i suoi pezzi per la Gazzetta dello Sport, come quelli scritti da inviato a Helsinki per le Olimpiadi del '52, vero pioniere della cronaca velistica. Ha lasciato in eredità più di 200 libri di nautica, che per Bruno rappresentavano un patrimonio incalcolabile. Del 1958 è la rivista **Italia sul Mare**, pubblicata a Roma da Vito Bianco, editore e direttore. Gli argomenti di cui si occupava non sono solo di nautica da diporto, ma anche e soprattutto di Marina Militare e di navigazione in genere. Molto vicino ai ministeri della capitale la rivista ha continuato le pubblicazioni finì alla fine degli anni Settanta.

Mondo Sommerso era una rivista mensile dedicata prevalentemente al mondo subacqueo, il cui primo numero è stato pubblicato nel 1959. Editore era Goffredo Lombardo, produttore cinematografico, tra il resto di Rocco e i suoi Fratelli e il Gattopardo di Luchino Visconti, e direttore era Alessandro Olschki, pioniere dell'attività subacquea. È stata la prima rivista del settore ed è quella che ha contribuito a promuovere e diffondere in Italia la pratica delle attività subacquee, a fianco delle quali ha trattato con competenza anche temi di nautica da diporto, presentando imbarcazioni e novità, soprattutto dal Salone di Genova. Il suo direttore più illustre è stato Antonio Soccol, il più coraggioso e indipendente giornalista nautico, sempre pronto alla battaglia e alla ricerca della verità, fondatore dell'AsProNaDi, l'associazione dei progettisti specializzati in nautica da diporto, che ritroveremo più avanti in altre iniziative.

Qui di seguito l'editoriale di apertura del primo numero a cura del direttore Alessandro Olschki: *"Il mondo in cui viviamo guarda con ansiosa impazienza verso il cielo. La vecchia astronomia ha cambiato nome in astronautica. Più i missili volano verso l'orbita solare e più ci si convince che la civiltà di domani sarà basata sui segreti che gli uomini strapperanno ai segreti dell'astrale. Conosciamo pochissimo delle Galassie, ma assai meno delle profondità marine. Eppure il mare su cui viviamo e da cui ricaviamo sostentamento, ci è assai più vicino e amico. Per questo nasce "Mondo Sommerso". Per contribuire alla conoscenza dell'elemento indistruttibile, poetico, gigantesco, misterioso: il Mare. Non si creda il nostro compito ambizioso: "Mondo Sommerso" non presume di contribuire al progresso della Scienza, ma solo di divulgare o meglio diffondere, in termini comprensibili a tutti, il lavoro degli esperti. E se questa rivista saprà portare un modesto contributo per diffondere il culto del sesto continente avrà assolto il proprio compito. Agli appassionati di sport subacqueo assicuriamo una precisa documentazione, anticipazioni e notizie di quanto avviene sotto i mari di ogni latitudine. A tutti spalanchiamo le porte della Redazione per la più stretta collaborazione. Ci auguriamo che chiunque legga "Mondo Sommerso" possa trovarvi qualcosa che lo interessi. Altrimenti contiamo su i suoi consigli per fare meglio."*

Una meteora fu invece la rivista **Tuttomare**, pubblicata dallo storico editore milanese Carlo Signorelli e diretta da Marcello Malocco, nata nel dicembre del 1962. Durò poco e ne rimangono scarsissime tracce. Nello stesso anno, 1962 si presentò sul mercato **Nautica**, dei fratelli Mario e Sergio Sonnino Sorisio, romani, titolari anche del cantiere Italcraft. La rivista introdusse subito un linguaggio nuovo, fresco e più giornalistico, arricchito da numerose foto e finalmente anche dal colore, dopo un decennio di sole foto in bianco e nero e di piccola dimensione. Diretta fin dal primo numero da Vincenzo Zaccagnino, contornato da una schiera di giornalisti e collaboratori che negli anni successivi avrebbero costituito la più nutrita e competente schiera di giornalisti specializzati del settore nautico, fra cui Lucio Petrone, che l'avrebbe poi diretta per molti anni, lo stesso Antonio Soccol, Carlo Marincovich, Franco Gonzaga e una lunga lista di professionisti e appassionati di alto livello, **Nautica** si conquistò ben presto una meritata leadership, per autorevolezza, completezza e ricchezza dei suoi servizi. Nel decennio successivo **Nautica** avrebbe dato vita a una seconda testata, **Mare**, trimestrale di grande immagine che allargava gli orizzonti oltre la sola nautica da diporto ad argomenti più vasti sul già esteso tema del mare, della navigazione, della storia, del costume.

Provò a cimentarsi con una testata nautica anche l'editore Domus, editore innanzitutto di Domus, la più autorevole rivista di architettura italiana, fondata da Giò Ponti, e divenuto assai potente grazie al diffusissimo **Quattroruote**, bibbia del giornalismo automobilistico e più autorevole testata del settore con

una diffusione nel suo momento più fulgido di oltre 700mila copie. Si trattò di uno speciale del 1969, dal nome di **Quattroruote Mare**, dove al posto delle quattro ruote nel logo della testata originaria c'erano quattro timoni. Vi partecipò un altro grande giornalista nautico di quegli anni, Franco Belloni.

Da Roma nel 1967, Carlo Marincovich, che aveva lasciato nel frattempo **Nautica**, insieme a Claudio Nobis e a Fabrizio Ricci, inventò **Forza 7**, una testata per "veri amanti del mare", come recitava il suo slogan, rivista di piccolo formato, che interpretava con grinta giornalistica aggressiva la voce degli utenti e le problematiche del settore. "

Nel decennio successivo sarebbe stata condotta da Ida Castiglioni, la prima navigatrice solitaria transatlantica italiana che grazie alla sua popolarità raccolse un ampio consenso tra gli appassionati. Con gli anni Settanta il panorama della pubblicistica nautica si arricchì di numerose testate, parallelamente alla crescente diffusione del settore, all'allargarsi dell'interesse e della passione in sempre più vaste aree della popolazione italiana.

Nel frattempo Soccol, Marincovich e Belloni avevano creato l'AGIN (Associazione Giornalisti Italiani della Nautica) che raccoglieva tutte le firme del giornalismo specializzato. Segretario Generale era Franco Belloni, che aveva avuto l'idea iniziale ma Soccol e Marincovich ne erano le "eminenze grigie" mentre l'onorifica carica di Presidente venne assegnata a Sergio Scuderi, che dei suoi consoci scrisse: *"Franco Belloni, Carlo Marincovich e Antonio Soccol, tre giovani giornalisti della "vecchia guardia" in campo nautico: fra collaborazioni, redazioni e responsabilità non c'è, credo, oggi in Italia pubblicazione che si sia occupata seriamente di cose di mare che non li abbia fatti, prima o poi, figurare in sommario..."*

Mare 2000 fu il primo tentativo, non molto fortunato, del grande editore Rizzoli di cavalcare le onde di una nautica sempre più in espansione. Il suo direttore più famoso fu Guido Pfeiffer, grande appassionato di subacquea, che nel decennio successivo avrebbe fondato, con la sua compagna Flory Calò, la rivista **Sub**.

Nel 1972 nacque in casa Condé Nast, l'editore delle riviste di moda e costume **Vogue**, **Uomo Mare**, la rivista elegante e patinata. Fondata e diretta per dieci anni dal suo fondatore Giancarlo Scalfati, giornalista e fotografo di moda, grazie a un editore che aveva costruito tutta la sua fortuna sull'immagine, introdusse nel conservativo mondo della pubblicistica nautica una grafica d'avanguardia, grandi foto a colori al vivo, interviste ai protagonisti internazionali della vela e della progettazione, servizi fotografici espressamente realizzati nei luoghi più remoti del "pianeta barca". **Uomo Mare**, con il suo linguaggio e la sua estetica dirompenti avrebbe dettato il linguaggio e lo stile rappresentativo dello yachting e in particolare del grande yachting per molti decenni successivi, ispirando e sia le riviste dedicate ai superyacht che per ricaduta tutte le riviste del settore.

Poco dopo, nel 1975, apparve una rivista giovane e molto moderna, fondata da un grande giornalista del gruppo Corriere della Sera, Mario Oriani, appassionato velista, che con i suoi figli diede vita al **Giornale della Vela**, ancor oggi il punto di riferimento della comunità velica italiana. Anche il GdV, ispirato al francese Voiles et Voiliers, la più autorevole rivista di vela europea, seppe introdurre un linguaggio svelto, dinamico, adatto a un pubblico giovane e sportivo, il nuovo pubblico di un segmento velico che nei secondi anni Settanta e nel seguente decennio avrebbe visto la nascita delle grandi regate oceaniche, l'ingresso dell'Italia in Coppa America e l'esplosione di circuiti di Regate in tutto il Mediterraneo.

Nel 1979 Antonio Soccol si giocò l'intera liquidazione del suo precedente incarico nella creazione di **Sesto Continente**, una bella rivista di mare molto basata su una ricca qualità delle immagini e su originali servizi da tutto il mondo, una sorta di "Life" dell'immagine subacquea. Tirò avanti per cinque anni, prima di essere sopraffatto dai costi. Soccol non era un giornalista adattabile ai compromessi. Questo un suo principio: *"La verità è fondamentale. Se una barca affonda, va detto. Se un Gav (Giubbetto Assetto Variabile) per sub uccide, va scritto. Se un lettore dice stronzate, va scaricato"*.

Molte di queste riviste oggi sono chiuse: **Yachting Italiano**, **Italia sul Mare**, **Tuttomare**, **Mare 2000**, **Mare**,

Uomo Mare, Forza 7, Sesto Continente. Nel decennio successivo ne sarebbero nate molte altre e molte di quelle sarebbero state travolte dalla profonda crisi degli inizi degli anni Novanta. Tutte le superstiti vivono con difficoltà la restrizione del mercato, ma soprattutto il sopravvento di internet, che con la sua enorme capienza di immagini, filmati e parole, la sua velocità di immissione e circolazione delle notizie e delle immagini e la possibilità di “navigare” senza confini nell’illimitata concatenazione di link e connessioni, sta mandando in pensione anticipata la costosa, limitata, lenta e pesante carta stampata. Le riviste si stanno tutte convertendo in redazioni on-line e a fianco del fascinioso prodotto cartaceo, sempre di più gestiscono la puntuale, veloce, praticamente illimitata informazione in rete. Fino al 2000 l’informazione è stata sostanzialmente solo cartacea e quindi per conservare la memoria e catalogare la storia della nautica italiana è certamente indispensabile costruire una biblioteca di tutti quei periodici che hanno contribuito, raccontandola e descrivendola, al suo sviluppo e alla sua diffusione. Anche questo è uno dei compiti che il museo del design e della nautica da diporto a cui stiamo lavorando si ripropone, nell’obbiettivo di reperire tutti gli strumenti di documentazione possibile e di costituire un punto di riferimento per l’informazione, la ricerca e la formazione di nuovi professionisti e di nuovi utenti.

PROFILI

Silvia Piardi, architetto, è professore ordinario di Disegno Industriale presso il Politecnico di Milano. Direttore del Dipartimento di Design, è stata Presidente del Corso di laurea Magistrale in Design navale e nautico dalla sua istituzione, nel 2005, fino al 2011. Insegna discipline del progetto, con attenzione al design degli interni di strutture fisse e mobili. La più recente pubblicazione (2012) è *Office Design. Smart Organization & Layout: dall’analisi al progetto* (con S. Tieghi, V. Natile), Franco Angeli, Milano, pp. 217.

Massimo Musio-Sale, è architetto. e dal 2005 è professore associato al DSA dell’Università degli Studi di Genova. È coordinatore del Corso di Laurea Magistrale inter-ateneo in *Design Navale e Nautico* (UniGE-PoliMI). È coordinatore del Corso di Dottorato in *Design per la Nautica e il Prodotto Sostenibile*. È membro dell’*Osservatorio per la qualità della formazione* dell’Università degli Studi di Genova. È *delegato del Direttore per la formazione* al Dipartimento di Scienze dell’Architettura dell’Università di Genova. È coordinatore del gruppo di lavoro U-810505 presso UNI per il *Trattamento a fine vita delle unità da diporto, naviglio minore e attrezzature*. È *visiting professor* per i seguenti Atenei: Florida International University (FIU); Institut Supérieur de Design (ISD) Valenciennes; Warwick Manufacturing Group (WMG), University of Warwick; Maltepe University, Istanbul. È stato ricercatore per l’Università degli Studi di Cassino dal 1990 e per il Politecnico di Milano dal 2000. Dal 1980 al 2005 ha collaborato con Studio Garroni Associati. Ha realizzato progetti per Maxi Yacht International, Coronet Boats, Chantiers Jeanneau, Mitsubishi Heavy Industries, NYK (Nippon Yusen Kaisha), Crystal Cruise Line, Nihon Sekkei, Kvaerner Masa Yards, Carnevali Yachts e altri cantieri e aziende. È stato titolare di *MAX DESIGN* s.a.s. fino al 2008. È iscritto all’Ordine degli Architetti di Genova e Provincia.

Pier Federico Caliri (Torino, 1964) è architetto. Il suo profilo professionale si articola attorno a tre principali linee di ricerca e produzione: il design, la progettazione museale e l’insegnamento universitario nell’area dell’architettura degli interni e dell’allestimento. Come designer ha lavorato per un decennio, con diverse aziende del furniture design (Ycami, Bernini, Miù, Eco&Co.) prima come progettista e poi come art director. Nel 1993 vince il concorso Young & Design con la poltroncina Dehly progettata per Ycami. Figlio d’arte, ha vissuto da sempre nel mondo della nautica. Ha collaborato con lo studio del padre, Paolo Caliri negli anni ‘90 e in tempi più recenti si è riavvicinato alla progettazione e produzione di imbarcazioni realizzando in India due modelli sperimentali in legno con la tecnica del cold molding, per un progetto ministeriale di supporto della ricerca made in Italy (in collaborazione con UCINA).

La sua prima esperienza nel settore della progettazione museale è del 2001, quando realizza per Bernini, il sistema ostensivo della Dame du Vatican, presso i Musei Vaticani.

Nel 2012 è stato premiato da ICOM Italia per il miglior allestimento museale italiano del 2011 realizzato per il MUST di Vimercate. Nel 2013 ha realizzato per i Musei Vaticani il nuovo allestimento del Museo Profano, che si aggiunge al restyling del Museo Gregoriano Egizio del 2010. Per il Politecnico di Milano è responsabile scientifico del progetto di ristrutturazione e nuova configurazione del Salone Nautico Internazionale di Genova.

È ricercatore universitario presso il Dipartimento DASTU del Politecnico di Milano.

È autore di diverse pubblicazioni; tra le altre:

- Lemma “Museografia”, in *L’architettura. Architettura Progettazione Restauro Tecnologia Urbanistica*, sezione Progettazione architettonica, direttori scientifici G. Carbonara, G. Strappa, UTET Professionale, Torino 2012
- *Tractatus Logico Sintattico. La forma trasparente di Villa Adriana*. Quasar, Roma 2012.

Roberto Franzoni nasce a Milano il 1 marzo del ‘47, in una giornata di sole, sotto il segno dei pesci, d’acqua, un destino segnato. Lavora dal 1972 nel mondo nautico: essendosi occupato di charter, con due società di noleggio di barche a vela; di editoria, avendo posseduto e gestito La Libreria del Mare a Milano, avendo scritto svariate guide per terra e per mare, libri sulla cantieristica e avendo diretto tre riviste di nautica, Uomo Mare, Barche e Yachts Italia; di porti, avendo costruito la marina di Emerald Cove ad Antigua; di marketing come direttore marketing strategico e comunicazione presso il Cantiere Sanlorenzo, di fiere, occupandosi della promozione del Salone di Genova, del Seatec e di Yare.

Ha scritto libri di mare e guide per Mondadori, Touring Club, De Agostini, Yachting Library, Electa.

Ha scritto in varie maniere nel corso degli anni per Boat International, Caravan & Camper, Casa Vogue, Domus, Dove, Elle, Elle International, Espansione, Forza 7, Gente Viaggi, Invictus, Mare 2000, Nautica, Il Mondo, Modo, Moto HP, Panorama, Superyacht, Unique, Uomo Vogue, Vela & Motore, Vogue, Volare, Weekend, Yachting Quarterly, Yacht Premiere, Yachts France.

Parla e scrive correntemente inglese, francese e spagnolo.

Ha un log di navigazione di 600.000 miglia accumulate in Mediterraneo, Atlantico, Pacifico, ma solo a bordo di barche a vela.

Ha un brevetto di pilota commerciale illimitato, strumentale, plurimotori, attualmente non attivo, ma ha pilotato solo per passione. Vive a Viareggio, in automobile e in aereo.

Ha una figlia, Angelica, del 1999. Meglio tardi che mai.

LE PRIME DELLA COLLEZIONE
PROFILO DI DIECI "STORIE" DEL DESIGN NAUTICO
ITALIANO

VIOLA
A'SPERANZIELLA
AQUARAMA
SARIMA
BAGLIETTO 16,50
TIGER
TIGERSHARK
AKHIR
ALALUNGA 21,50
ALTURA 42





1958: Anno del varo

L'anno in cui Viola è stata varata, il 1958, è l'anno indicato da economisti, politici, industriali, giornalisti, come quello del travolgente avvento del Boom economico.

Nel 1958 è da pochi mesi in circolazione in Italia l'ormai leggendaria Fiat "Cinquecento", lanciata sul mercato l'anno prima.

Nel 1958 lo Stato raggiunge il pareggio sulla bilancia dei pagamenti, la lira si rafforza e il Pil comincia a salire sensibilmente, fino a toccare, nel 1963, uno "stratosferico" 6.3 per cento.

E' la stessa stampa internazionale, ed in primis quella inglese, francese ed americana, che inizia ad accorgersi della rinascita italiana, tra la seconda metà del 1958 e i primi anni del 1959.

Nonostante l'alto tasso di migrazione, sia interna che verso l'estero, in gran parte della nazione si riscontra un fervore ed un ottimismo che probabilmente non ha precedenti. Merci italiane conquistano mercati esteri sempre più vasti: Fiat, Alfa Romeo, Lancia, Piaggio, Innocenti, Ignis, Pirelli, Breda, Italcementi, Dalmine, Snia Viscosa, Magneti Marelli, Bastogi, Olivetti, Ansaldo, trainano l'economia italiana.

Anche per i cantieri Sangermani il decennio tra il 50 e il 60 è stato coronato da grandi successi che l'hanno portato alla ribalta della scena internazionale con la realizzazione di diversi III classe RORC (Royal Ocean Racing Club).

La storia del cantiere e il designer

Il cantiere fu fondato alla fine del 1800 da Ettore Sangermani (ancora oggi ricordato come "Dorin") che già nel 1906 aveva ottenuto un primo riconoscimento ufficiale ad un' importante esposizione di Montecatini per aver presentato un "piccolo yacht a vela" di sua progettazione e costruzione. Nel piccolo capannone di Mulinetti nei pressi di Genova, egli costruiva per diletto dinghys, gozzi ed altre piccole imbarcazioni.

Dal 1930 Ettore venne affiancato nel lavoro dai due figli, Cesare e Piero, per stare dietro alla mole di lavoro che stava arrivando. Alla ricerca di nuovi spazi, i due fratelli si trasferirono nel 1936 a Rapallo e nel 1944 a Riva Trigoso, costruendo imbarcazioni sempre più grandi ed importanti, sia da diporto, che da lavoro. Nel 1946 i "Cantieri Sangermani" trovano la loro sede definitiva in Via dei Devoto a Lavagna, un indirizzo che sarà poi conosciuto in tutto il mondo. Venivano costruite Star, 6 metri S.I. , Dragoni e yachts oceanici. A partire dal 1978, sotto la guida di Cesare Sangermani jr. è iniziata nel Cantiere di Lavagna anche la costruzione di scafi con materiali compositi avanzati come fibra di vetro, carbonio e kevlar. Il cantiere Sangermani progetta e realizza interamente a mano le imbarcazioni, questo le rende oggetti unici che rappresentano la classe dell'antica arte navale.

Genealogia

"La Viola", come viene affettuosamente chiamata, è un motorsailer interamente progettato e costruito in mogano e teak dai Cantieri Sangermani



di Lavagna. La barca, varata nel 1958, nel corso dei suoi cinquantacinque anni di vita, è passata nelle mani di tre proprietari.

Il primo di questi è stato il Commendatore Gilera, proprietario dell'omonima industria di motociclette; è stato un armatore dalle idee molto chiare, che ha fornito con precisione al cantiere le caratteristiche di prestazioni e comfort della barca che aveva in mente. Doveva essere un'imbarcazione solida e tranquilla da condividere con la famiglia, con un ampio salone e altre due cabine, oltre all'armatoriale, per ospitare figli e nipoti. Il motorsailer prende il nome proprio dalla giovane nipote dell'armatore, Viola appunto.

Gilera è stato proprietario della *Viola* del 1958 al 1970.

In seguito è stata acquistata da Andrea Bianchi, un imprenditore nel settore dell'industria, il quale ha adibito *Viola* a charter per crociere nel Mediterraneo, in particolare tra Spagna e Baleari. In seguito al cambio di destinazione d'uso, la barca ha subito un'importante refitting che la rendesse idonea al nuovo impiego. L'imbarcazione ha svolto la funzione di charter per trent'anni, dal 1972 al 2012, quando è stata acquistata dall'attuale armatore che l'ha a sua volta modificata per riportarla allo scopo per cui era stata costruita, quello di barca per la famiglia.

Tecnologia costruttiva

Tutte le barche progettate e costruite dal cantiere Sangermani erano realizzate a mano ed apprezzate per la sapiente esecuzione della lavorazione dei legni e delle essenze, per la purezza formale delle linee e la meticolosa ricerca della perfezione.

Viola non è da meno. La costruzione è classica, con fasciame a tavole incollate (erano le prime sperimentazioni con la colla). Il fasciame è in mogano di 4 centimetri di spessore, l'ossatura è in lamellare di rovere e iroko, la struttura centrale dell'imbarcazione interamente in iroko.

Stile

Viola è stata disegnata da Cesare Sangermani: il progetto è essenziale e ben equilibrato, lo stile è classico, curato ed elegante.

Gli interni sono classici, con una particolare caratteristica: il salone risulta più grande rispetto alle imbarcazioni delle stesse dimensioni per espressa richiesta di Gilera, il primo armatore. La barca è Deck Saloon, con un ampio salone centrale rialzato rispetto alle cabine. A poppa si trovava una cabina armatoriale doppia molto grande con i propri servizi, mentre a prua erano eromposte, rispettivamente, a destra della discesa la cabina e un bagno giorno e sulla sinistra una cabina matrimoniale. A prua si trovava un'ulteriore cabina matrimoniale molto ampia con propri servizi. All'estrema prua, con accesso dalla coperta, si trovava la cabina dei marinai, ora trasformata in calavele.

Il progetto originale ha subito negli anni dei piccoli cambiamenti per adattarsi alle esigenze dei diversi armatori.

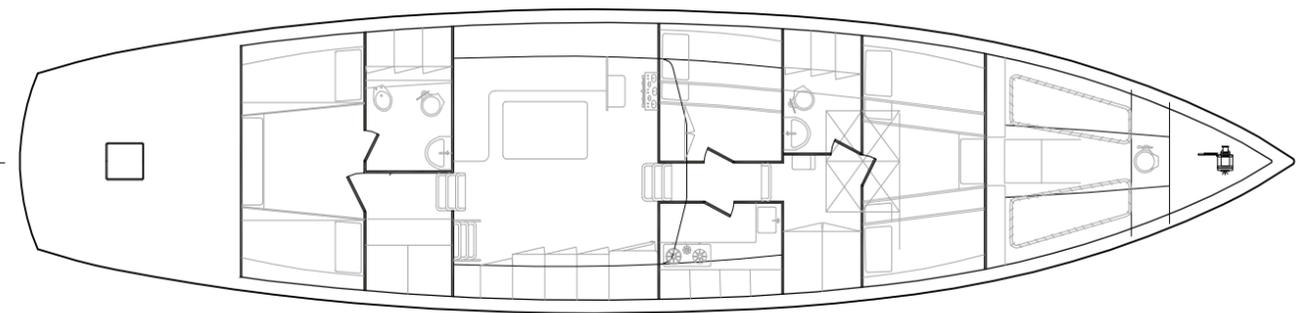
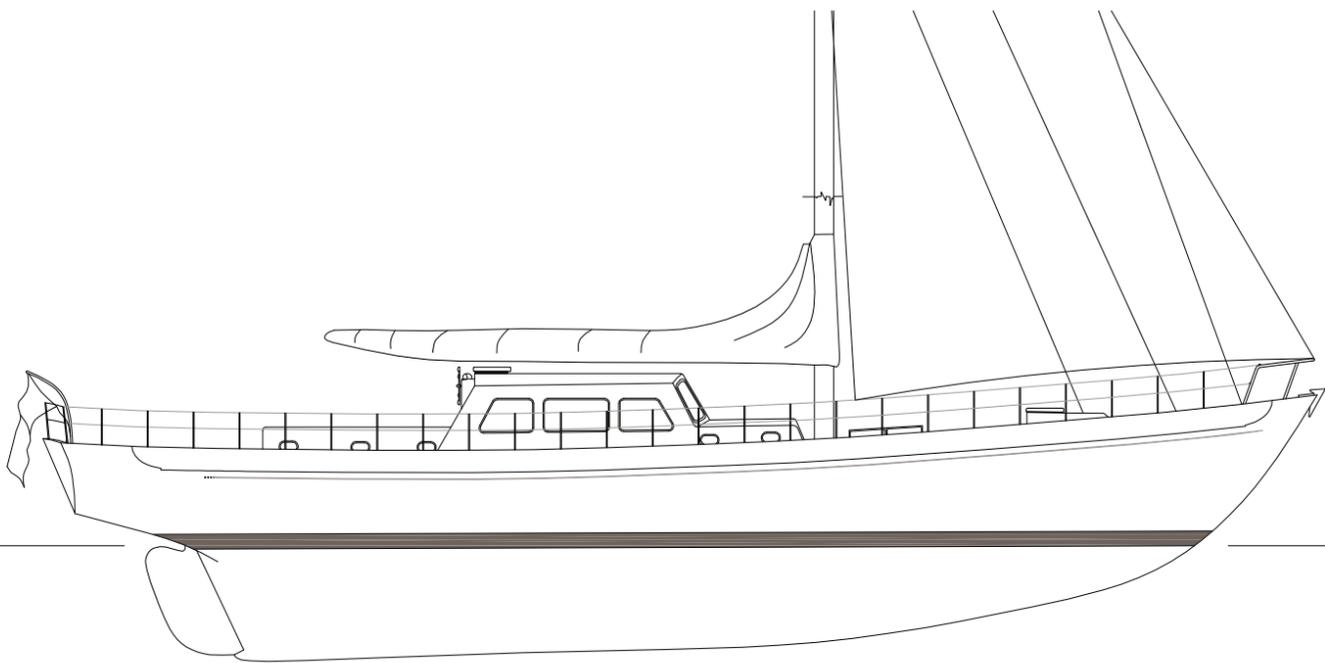


Pag.48

1. *Viola* in cantiere prima del varo, 1958
2. Varo 1960, Cesare Sangermani tiene la piccola *Viola*, nipote del primo armatore
3. Vista da prua



4. Salone di ingresso
5. Cabina ospiti
6. Cabina ospiti matrimoniale



Anno di progettazione	1957
Cantiere	Sangermani
Designer	Studio tecnico
Tipologia/armamento velico	Sloop
Lunghezza fuori tutto	21,50 m
Lunghezza al galleggiamento	17,20 m
Baglio massimo	5,00 m
Dislocamento	40 t
Motori (2)	180 Hp
Superficie velica	210 mq

Specifiche tecniche

Nata come barca notevolmente sotto-invelata per volere dell'armatore, attualmente il piano velico risulta leggermente modificato rispetto all'originale, con l'albero allungato di circa tre metri che permette di guadagnare qualche nodo in più nella navigazione a vela. Viola è armata a Sloop, con randa seccata e un fiocco avvolgibile notevolmente sovrapposta alla randa. Le manovre sono state modificate per essere interamente gestibili dal pozzetto. Per quanto riguarda la propulsione, monta ancora i due motori GM (General Motors) originali da 180 cavalli l'uno, che permettono di viaggiare ad una velocità di crociera di 10-11 nodi.

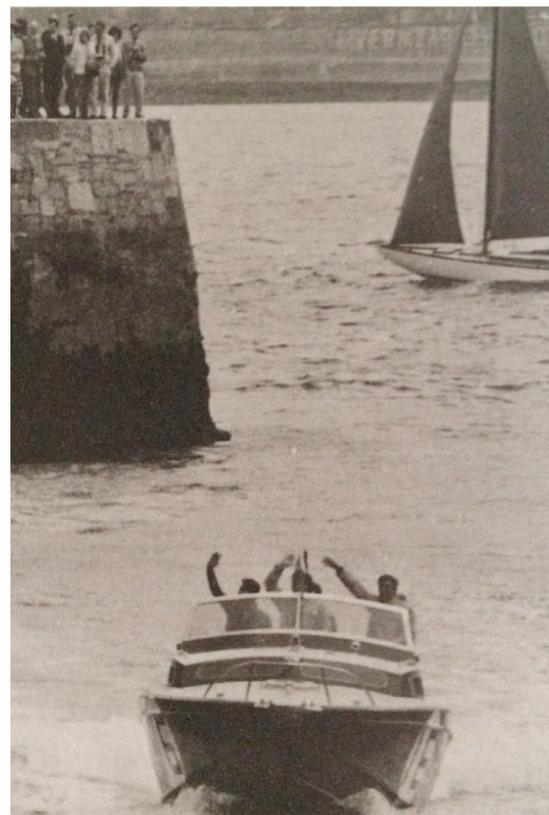
Bibliografia

Arte navale, numero 47 anno 9
www.sangermani.it

Fonti immagini

Archivio storico Sangermani





1961: Anno del varo

Il 1961, anno del varo di 'A Speranziella, fu caratterizzato non solo da un'importante diminuzione del numero dei disoccupati in Italia, ma anche da un'impennata del numero di residenti (che superò i cinquanta milioni). Il reddito pro-capite raggiunse le quattrocentoquaranta mila lire, il reddito nazionale aumentò dell'8% e la produzione crebbe del 9,3%.

La Ferrari vinse in formula 1 sia il campionato costruttori che quello piloti con il celebre Phill Hill.

I primi anni sessanta consacrarono Federico Fellini con l'uscita nelle sale cinematografiche de La Dolce Vita.

Il 25 maggio 1961, in seguito al primo americano nello spazio con il programma Mercury, il presidente americano Kennedy annunciò al Congresso l'inizio del programma Apollo finalizzato allo sbarco sulla Luna.

Fu l'epoca delle grandi conquiste; così anche il cantiere Navaltecnica si distinse per le numerose vittorie nelle competizioni internazionali.

La storia del cantiere e il designer

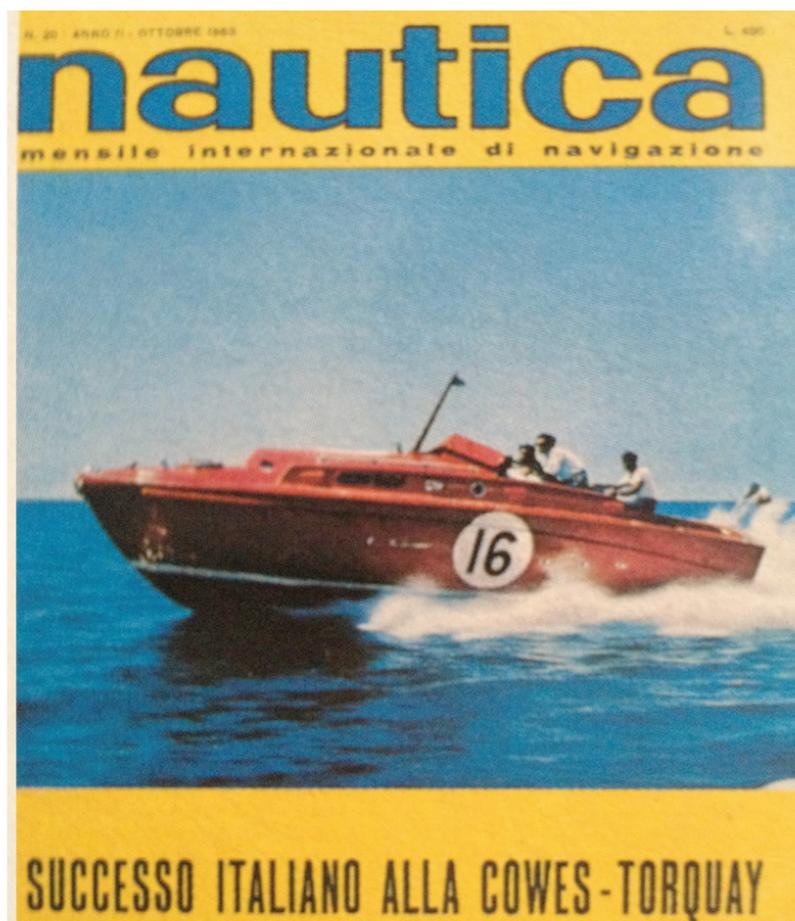
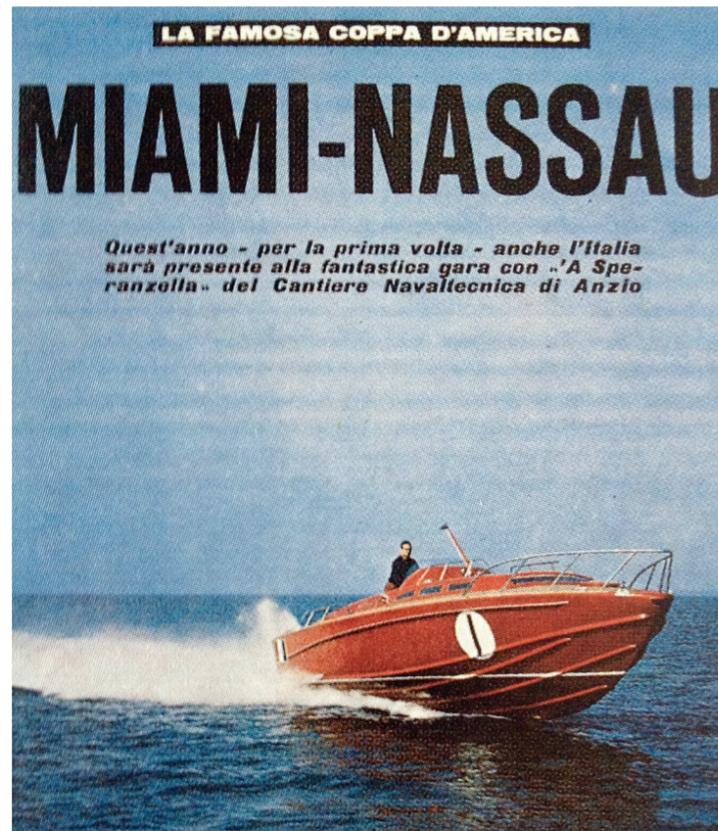
Il cantiere Navaltecnica (Canav) di Anzio nacque verso la fine degli anni 50 da una collaborazione tra il fondatore, il comandante di sommergibili Attilio Petroni, e il Tenente di Vascello fiumano Mario Levi. Il fortuito incontro tra i due ufficiali, la guerra che volgeva al termine ed il forte desiderio di dedicarsi ad una attività civile, ma pur sempre marinara, furono gli ingredienti principali che permisero di dare vita ad uno dei più importanti cantieri italiani, contraddistinto da numerose vittorie in campo internazionale. Il cantiere si dedicò alla costruzione di imbarcazioni veloci da media crociera oltre che a numerose vedette per la marina militare. Il primo scafo a vedere la luce fu proprio A' Speranziella di cui le forme della carena furono disegnate dal progettista Renato Levi, detto "Sonny" (figlio del Mario Levi di cui sopra). "Sonny" nacque a Karachi nel 1926 e conseguì i suoi studi in Francia ed in India; per poi specializzarsi in ingegneria aeronautica in Inghilterra. Dal 1960 si occupò attivamente del disegno di cruisers veloci per il cantiere Navaltecnica. Le sue carene, oggi, sono famose in tutto il mondo e il suo estro inventivo è riconosciuto da tutta l'industria cantieristica.

Genealogia

'A Speranziella fu la capostipite gloriosa di un numero considerevole di imbarcazioni progettate da Renato Levi.

L'idea era quella di concepire un prototipo di cabinato veloce che il cantiere doveva successivamente mettere in produzione in serie limitata. Ne derivò un progetto di una barca dalle grandi prestazioni, capace di affrontare ogni tipo di mare e in grado di distinguersi in molte competizioni internazionali. Vinse infatti nel 1963 la Cowes-Torquay arrivando con ben 10 minuti di distacco dal secondo classificato, nonostante il mare forza cinque.

Da questo primo modello derivarono altre versioni, varate tra il 1963 e il 1965, firmate sempre da "Sonny" Levi. Tra le più famose troviamo: Speranzella, con stesse dimensioni e caratteristiche ma maggiormente curata nella finitura; Speranzella Seconda, varata nel 1965 in una versione da gara con



la particolare guida centrale; Speranzella 32', versione da diporto costruita in 4-5 esemplari tra il 1963 e il 1965; e Ultima Dea, ispirata fortemente alla 'A Speranzella, costruita su ordinazione di Gianni Agnelli; il quale partecipò alla Cowes-Torquay nel 1962 proprio con l'Ultima Dea.

Inoltre venne ordinata la costruzione, sempre grazie alle notevoli prestazioni delle carene Levi, di numerose motovedette quali: Motovedetta G.L. 104 Speranza della Guardia di Finanza del 1963; Motovedetta Veloce M.L. 116 Settimo Velo della guardia di Finanza costruita nel 1965; e sempre dello stesso anno la Motovedetta Veloce Super Speranza in uso alla Guardia di Finanza.

La capostipite, in seguito alle competizioni, rimase in Inghilterra e, dopo aver cambiato diversi armatori, il 23 luglio 1989 venne collaudata per l'ultima volta da Renato Levi che poi la consegnò ad i suoi nuovi proprietari. La barca venne infine ristrutturata e trasformata da imbarcazione - gara a imbarcazione da diporto.

Tecnologia costruttiva

'A Speranzella è essenzialmente realizzata con un fasciame in mogano lamellare a 3 strati per uno spessore totale di 16 mm; gli spigoli sono in mogano rinforzato con epossidi e tessuto biassiale in lana di vetro. Il fondo è in mogano lamellare a 4 strati per uno spessore totale di 24 mm. Sia il fondo che le fiancate sono irrigidite longitudinalmente con ossature 63x32mm realizzate in Sitka spruce. La chiglia, anch'essa in mogano, ha uno spessore di 50 mm. Per rendere la coperta e le sovrastrutture più leggere possibili, Renato "Sonny" Levi utilizzò un compensato minimo da 6,3 mm sia per la coperta che per il tetto della cabina, e uno da 9,5 mm per la fiancata della cabina. L'imbarcazione non possiede ordinate, essendo a "struttura portante" in senso longitudinale.

Stile

Lo stile di questo cabinato veloce è chiaramente sportivo e meno improntato al turismo, privo di quelle caratteristiche di luminosità e comodità richieste dal pubblico. Questo non avveniva sulle altre imbarcazioni della stessa tipologia. In effetti resta un scafo essenzialmente "spinto" dalle buone prestazioni e dall'ottima tenuta di mare.

Lo scafo di 9 metri è di forma tozza e raccolta con carena a (V) profonda costante dotata di ski di sostentamento. La tuga ha una linea bassissima ed aerodinamica dove sono subito evidenti le caratteristiche piccole finestrate. La murata è alta e il pozzetto è abbastanza grande e scarsamente difeso dall'acqua. Esternamente si trova ad estrema prua un gavone, accessibile grazie ad un passauomo disposto in coperta, che può trasformarsi in un locale marinaio dal limitato sviluppo.

Specifiche tecniche

L'imbarcazione poteva essere dotata di 3 diversi tipi di motorizzazione. Quella principale era composta da due motori Crusader (motori marini Cadillac) di 6.400 cc di cilindrata in grado di erogare una potenza complessiva di

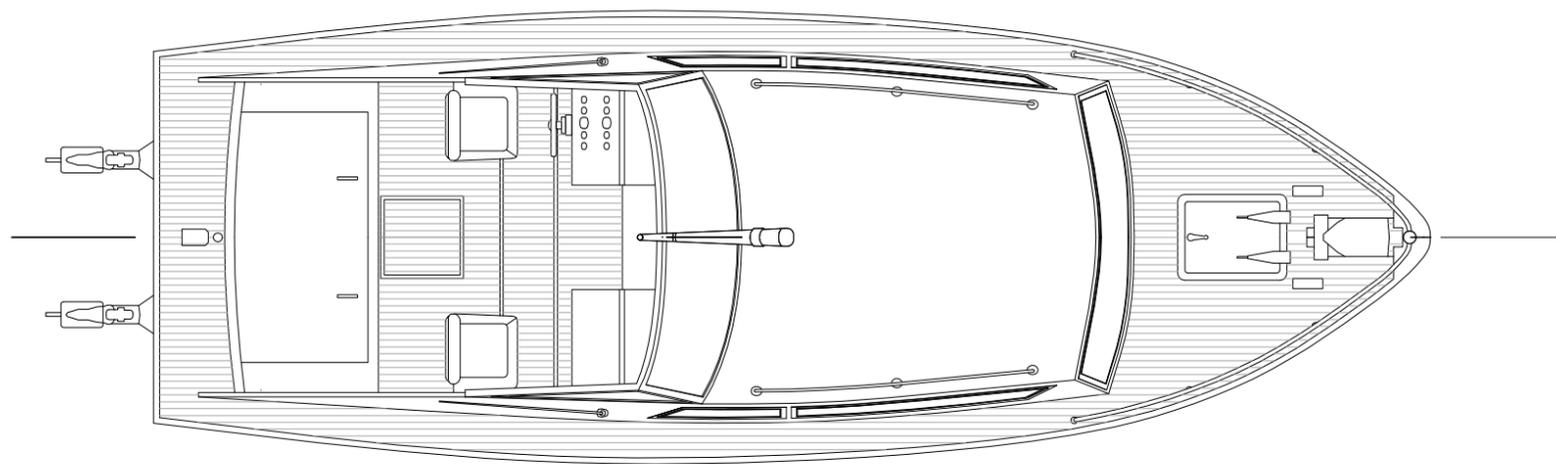
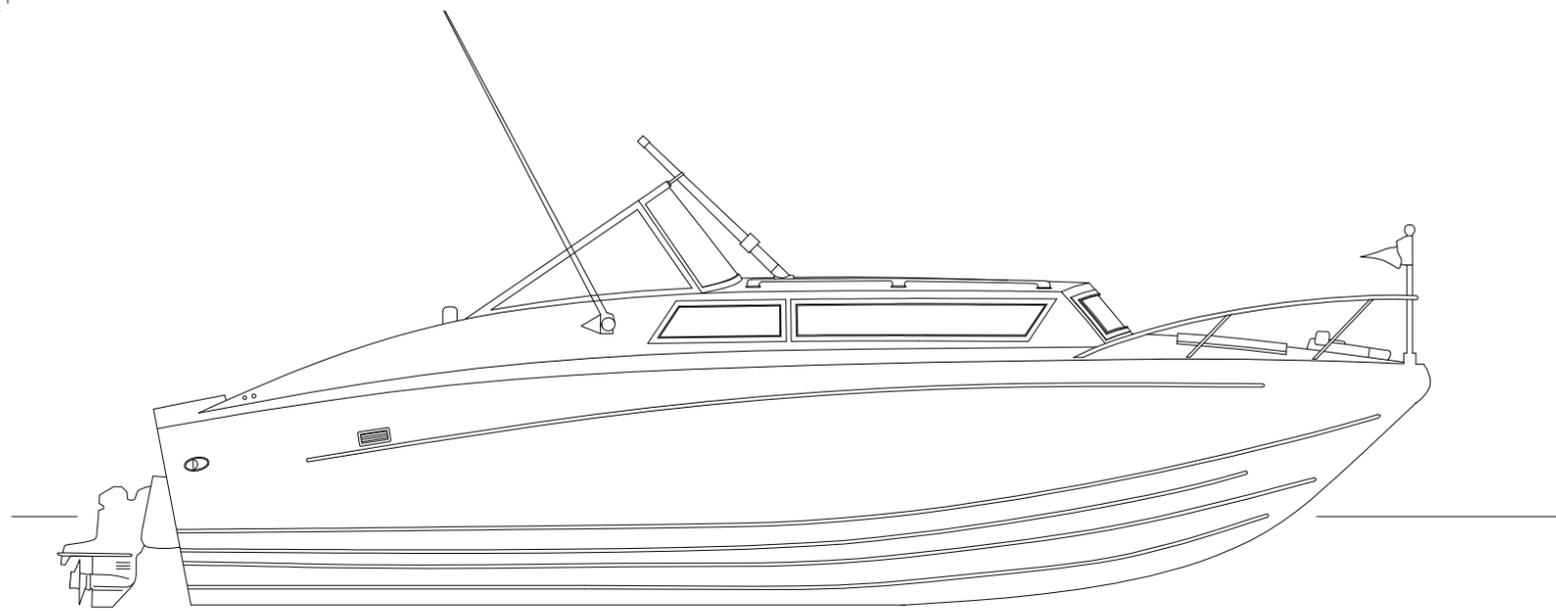


Pag.56

1. 'A Speranzella alla Cowes-Torquay
2. Ingresso in porto di 'A Speranzella
3. 'A Speranzella in navigazione



4. 'A Speranzella in navigazione
5. Locandina Miami - Nassau
6. Copertina Nautica 1963
7. Renato "Sonny" Levi (destra)



Anno di progettazione	1961
Cantiere	Navaltecnic
Designer	Renato "Sonny" Levi
Tipologia	Cabinato veloce
Lunghezza fuori tutto	9 m
Lunghezza al galleggiamento	8,15 m
Baglio massimo	3,15 m
Dislocamento	3 t ca.
Motori (2)	Crusader 300/600 Hp
Velocità massima (dichiarata)	oltre 70 km/h

600cv a 4400 giri/min. Con questa motorizzazione 'A Speranziella era in grado di raggiungere dai 36 ai 38 nodi di velocità a seconda del tipo di elica installata. La seconda scelta erano i motori Maserati ad iniezione che furono espressamente preparati nella versione marina per lo scafo di Levi. Erano in grado di erogare 300 cavalli cadauno e di far raggiungere i 38 nodi. Una delle particolarità era che montavano due diversi rapporti di riduzione dato che ambedue i motori avevano il medesimo senso di rotazione. La scelta dei motori Maserati fu poi abbandonata a favore dei più potenti Ford Interceptor di 7.000 cc in grado di sviluppare un totale di 800 cv di potenza a 4.800 giri/min. Con questa configurazione 'A Speranziella poteva raggiungere l'incredibile velocità di 43 nodi.

Bibliografia
 NAUTICA n.5 - Anno 1 - luglio 1962
 Milestones in my designs - Renato "Sonny" Levi
 Kaos Service srl Milano
www.altomareblu.com

Fonti immagini
 Milestones in my designs - Renato "Sonny" Levi
 Kaos Service srl Milano





1962: Anno del varo

Il 1962 è l'anno del primo Salone Nautico Internazionale. La manifestazione comporta un grande sforzo organizzativo che richiama un notevole concorso di pubblico e di interesse, con rilevante presenza estera.

Lo stesso anno si rivela innovativo anche per altri avvenimenti: tra questi si ricordano la messa in orbita del satellite per comunicazioni Telestar, che permette trasmissioni televisive dal vivo e telefoniche a lunga distanza, l'entrata in funzione a New York di un treno che funziona senza manovratore e il lancio, da parte del Canada, del suo primo satellite artificiale.

Nel 1962, inoltre, accadono anche due eventi significativi legati al mondo dello spettacolo: l'attrice e icona di bellezza Marilyn Monroe viene trovata morta nella sua casa a Los Angeles per presunta overdose, mentre, pochi mesi dopo in Inghilterra, esce il primo singolo a 45 giri dei Beatles.

Nello stesso anno viene progettato il motoscafo tra le più note creazioni di Carlo Riva, Aquarama, che gode di notevole fama in tutto il decennio tra gli anni Sessanta e Settanta, durante il quale diventa un simbolo.

Icona della cantieristica italiana in questi anni e del culto "Made in Italy", l'imbarcazione diviene un prodotto esportato e ricercato nel mondo.

Di proprietà di alcuni tra i più famosi personaggi dell'epoca, da uomini d'affari a molte star internazionali del cinema, Aquarama rappresenta un vero e proprio modello di lusso ed esclusività, celebre nell'immaginario collettivo.

Per velocità, bellezza delle forme e fama dei proprietari che l'hanno posseduta, l'imbarcazione ancora oggi rimane uno tra i più illustri e conosciuti motoscafi al mondo.

La storia del cantiere e il designer

I cantieri Riva nascono da un'avventura imprenditoriale che ha origine nel 1842 a Sarnico, sulla sponda occidentale del lago d'Iseo, ad opera del maestro d'ascia Pietro Riva.

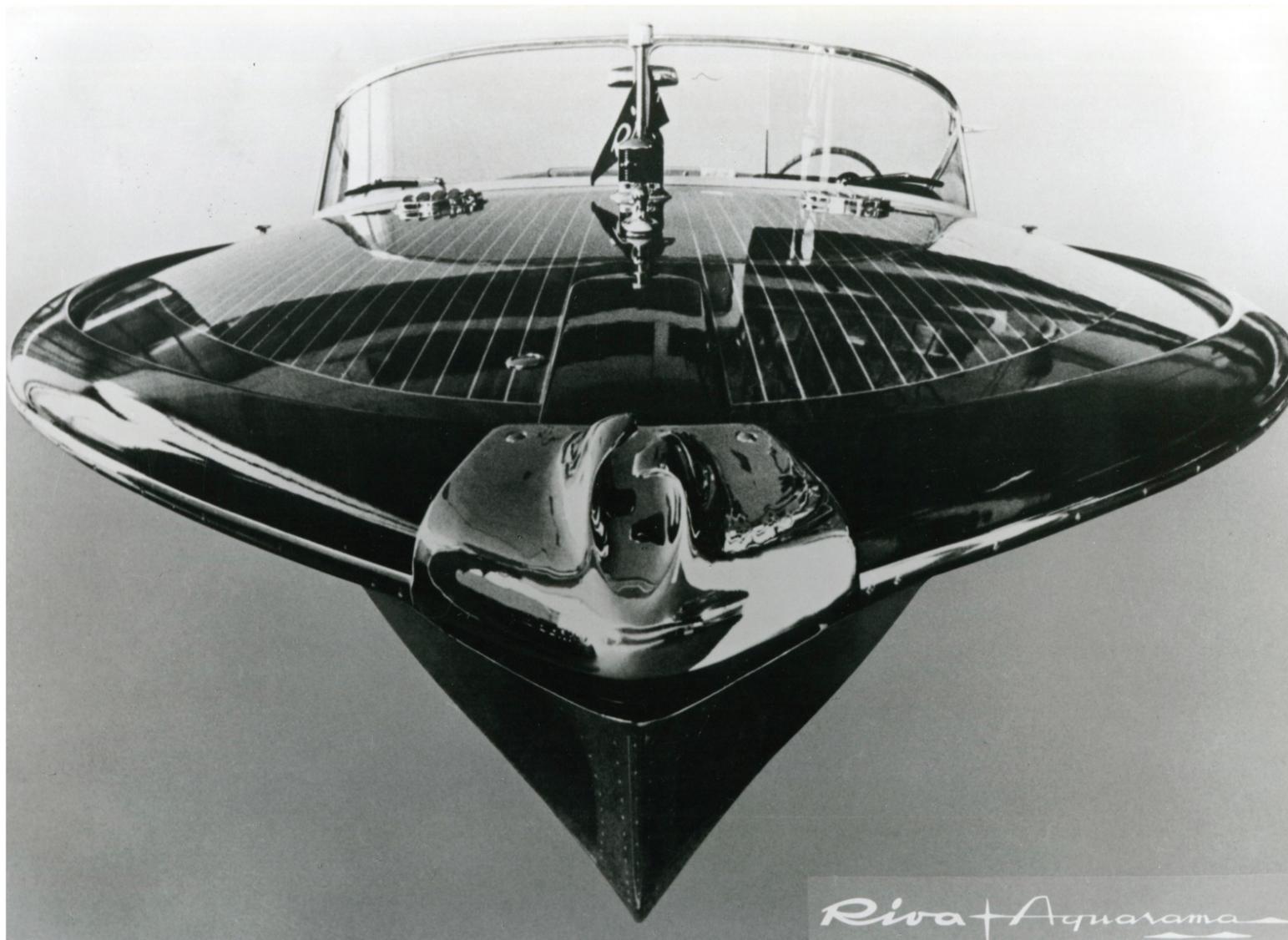
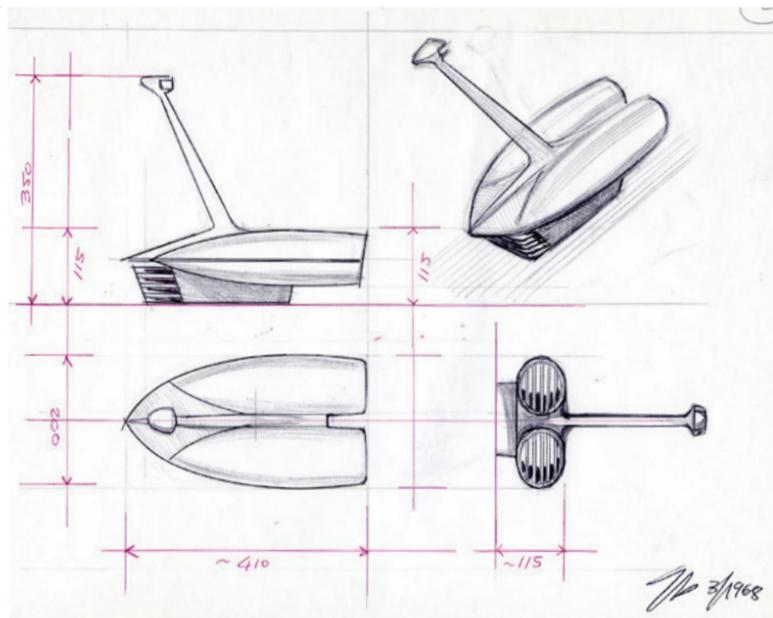
Negli anni Cinquanta è Carlo Riva, pioniere della nautica moderna, a concentrare la produzione sulla nautica da diporto, facendone un brand di lusso.

Animato fin dalla più giovane età da una passione sconfinata per le barche e il lavoro del cantiere, egli trasforma il marchio Riva in un emblema dell'immagine e dello stile "made in Italy", che raggiunge in breve tempo tutto il mondo.

Eleganza e raffinato artigianato hanno fatto di queste imbarcazioni in legno delle vere e proprie opere d'arte, modelli in cui si coniuga eccellenza costruttiva e cura dei dettagli, particolarmente apprezzati dai collezionisti.

Proprio il motoscafo Aquarama ha rappresentato il trionfo della filosofia produttiva di Carlo Riva, divenendo il simbolo stesso del cantiere e del nome di Riva nel mondo.

Possedere un Aquarama negli anni Sessanta significava non soltanto avere un oggetto pregiato dal punto di vista tecnologico, ma far parte di un mondo contraddistinto da stile, lusso e mondanità.



Genealogia

Il Lipicar (dai nomi delle figlie Lia, Pia e Carla) è l'Aquarama n°1 del 1962. E' stato costruito nella catena di montaggio del Tritone, di cui conserva la carena e le murate. Cambiano invece la coperta e gli interni del pozzetto. Le sedute anteriori sono ora separate e il cruscotto è in Honduras con gli strumenti sperimentali VDO.

La carena in un primo tempo è come quella del Tritone, ma viene modificata nel 1964 con una stellatura più dolce. Vi è poi una seconda modifica alla stellatura della carena e un maggiore slancio di prua dal 1966, con un conseguente allungamento dello scafo. La terza modifica alla stellatura della carena avviene nel 1967, mentre la carena definitiva, la quarta, con la modifica alla S dello spigolo tra la carena e le murate, per una navigazione oltre che più dolce, anche più asciutta, parte dal 316 del 1969 e non cambia più, fino all'ultimo Special del 1966.

Vengono prodotti quattro modelli del motoscafo:

Aquarama (1962-72)

Aquarama Lungo (1972)

Super Aquarama (1963-71)

Aquarama Special (1972-1996)

Tecnologia costruttiva

La produzione Riva per i materiali, i metodi costruttivi e la finitura, è considerata di particolare valore nel mondo.

Aquarama è costruito con legno pregiato. Le aggiornate tecniche impiegate per la realizzazione garantiscono al motoscafo un alto grado di finitura e solidità, che consentono una significativa durata nel tempo dell'imbarcazione. Ogni modello di Aquarama, sebbene costruito con cura artigiana, è perfettamente simile all'altro, secondo i criteri di produzione del cantiere. Tale perseveranza nella fabbricazione di modelli praticamente uguali da molti anni, ha portato ad un elevato grado di perfezionamento non soltanto del modello Aquarama, ma anche di tutte le altre imbarcazioni Riva.

Stile

Sole, mare, gioia di vivere, questo lo slogan che accompagna il motoscafo alla sua presentazione, in occasione del Terzo Salone Internazionale della Nautica di Milano, nel novembre 1962.

Il nome avveniristico dell'imbarcazione si ispira ai "cinerama", i grandi schermi cinematografici sperimentali americani, di cui il largo parabrezza ricorda la forma.

Agli inizi degli anni Sessanta il benessere economico non è più prerogativa d'élite, ma si sta estendendo ad una più vasta clientela di professionisti e industriali, che chiede un motoscafo con maggiori comodità e segni esteriori del benessere d'acquisto.

Viene così realizzato Aquarama, motoscafo con il medesimo scafo del precedente Tritone Aperto, ma con una serie di migliorie tecniche ed estetiche. Le più significative sono l'alloggiamento per l'ancora a prua, chiuso con uno sportellino, la falchetta al perimetro del trincarino di prua, il cruscotto e la

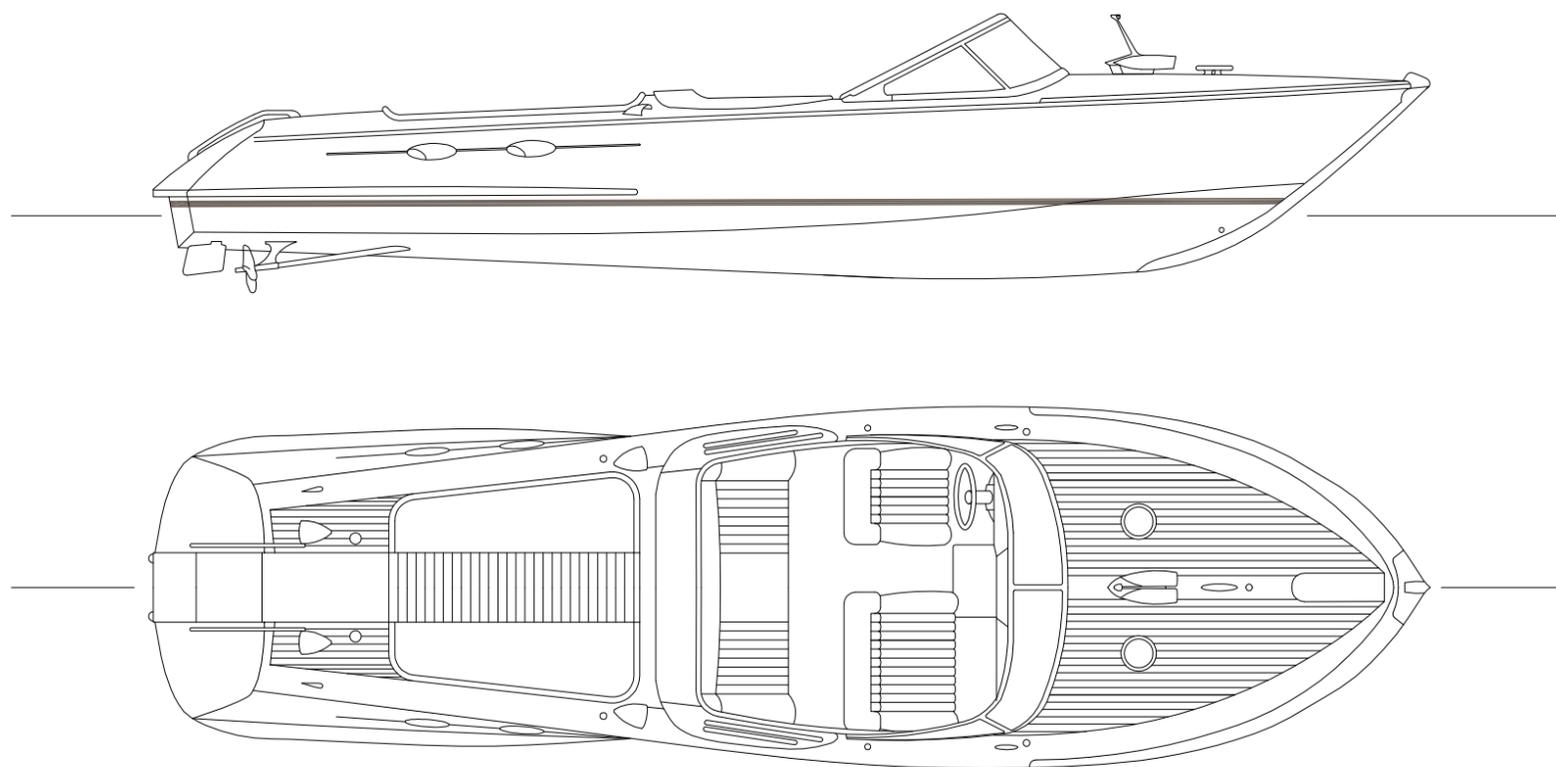


Pag.64

1. Aquarama in navigazione
2. Il cantiere Riva a Sarnico
3. Carlo Riva e Giorgio Barilani



4. Dettaglio, G.Barilani, 1968
5. Immagine pubblicitaria
6. Vista della prua



Anno di progettazione	1962
Cantiere	Riva
Designer	Carlo Riva _ Giorgio Barilani
Tipologia	Motoscafo
Lunghezza fuori tutto	8,02 m
Lunghezza al galleggiamento	7,07 m
Baglio massimo	2,62 m
Dislocamento	3 t
Motori (2)	Chris Craft 283/185 Hp
Velocità massima (dichiarata)	73 Km/h

sua cornice realizzata in legno di Honduras lucido. Il volante ha la semi-corona inferiore di colore arancione, la superiore di colore crema. I sedili di prua sono separati, con borsa sul retro schienale del pilota e tavolinetto ribaltabile sul retro dell'altro schienale. Il prendisole di poppa, incassato e leggermente più largo verso prua rispetto a quello del Tritone Aperto, è raggiungibile più agevolmente dalla scaletta da bagno, grazie ad un passaggio ribassato nella coperta di poppa. Lo scafo è, fino al 1971, con verniciatura trasparente brillante, mentre l'opera viva nella prima serie è a smalto bianco con due linee al galleggiamento. La tappezzeria è in vinile Resinflex, con fasce nere ai bordi e imbottiture con cuciture a canaloni orizzontali color crema e profilature color corallo; i materassini prendisole sono due, color corallo, in due pezzi pieghevoli.

Bibliografia

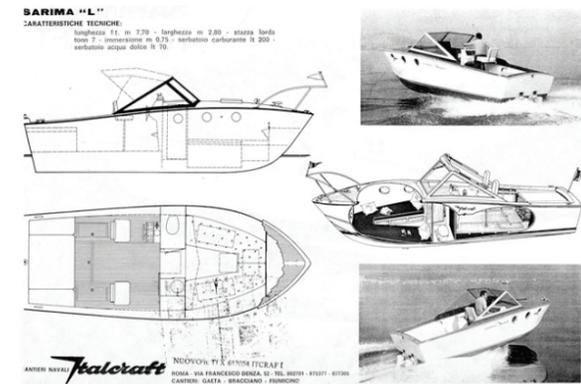
www.riva-yachts.com
 "Nautica", Anno 3, N.22, Gennaio 1964.
 P. M. Gibellini, Riva. Tutti i modelli dal 1950 a oggi, Mondadori Electa S.p.A., Milano, 2009.

Fonti Immagini

Archivio Riva
 Archivio Ferretti Group



SARIMA "L"
CARATTERISTICHE TECNICHE
 Lunghezza 14 m 1,70 - larghezza m 2,80 - stazza bordo
 toni 7 - immersione m 0,75 - serbatoio carburante lt 200 -
 serbatoio acqua dolce lt 70



Italcraft
 CANTIERI NAVALI
 ROMA, VIA FRANCESCO BRIDA, 51 - TEL. 06/2701 - 875377
 CANTIERI: GAIATA - BRACCIANO - FIUMICINO



LUNGHEZZA CON PIEDE m. 7,60
 LARGHEZZA m. 2,78
 VELOCITA' CON DUE MERCURISER DA
 28 HP COMPLESSIVI
 33 NODI EFFETTIVI (58 M.p.h. o 60 km/h)
 GARANZIA UN ANNO

MONOMOTORE LIRE 3.650.000
BIMOTORE LIRE 4.950.000
 PAGAMENTO
 FINO A TRENTA MESI
 A TASSI BANCARI

Italcraft
 CANTIERI NAVALI

Visitateci al SALONE NAUTICO
 INTERNAZIONALE DI GENOVA
 ATRIO D'ONORE

Direzione Generale - Salone esposizione:
 Roma, Via Genova, 52 - Tel. 06/2701 - 875377
 Stabilimento: BRACCIANO - Tel. 06/2126
 Cantiere: FIUMICINO, Viale Trilano n. 37

Ancora disponibili alcune zone libere per
 realizzazioni esclusive altamente qualificate.



1965: Anno del varo

E' l'anno della cultura: l'alta scolarizzazione spinge il mercato dell'editoria che vede il suo picco massimo di vendite. Con 350 lire si possono acquistare gli Oscar, i grandi libri della letteratura.

Sul Monte Bianco si inaugura il traforo come incentivo all' esportazione, la lira vince l'Oscar monetario e grazie ai decreti di Aldo Moro e La Malfa, l'Italia evita il tracollo.

La crisi scoppiata nell'inverno '63-'64 è passata ma la disoccupazione è in forte aumento.

L'italiano inizia a curare la propria persona, la propria casa, e la propria automobile. Sulla scena internazionale passerà alla storia il primo discorso di Papa Paolo VI alle Nazioni Unite, nel quale lancerà l'accorato appello "Cadano le armi, si costruisca la pace. Mai più guerre".

La storia del cantiere e il designer

La Cantieri Navali Italcraft è fondata da Sergio e Mario Sonnino Sorisio, inizia l'attività nel 1955 nella prima periferia di Roma progettando e costruendo motoscafi veloci per il diporto. Solo tre anni dopo l'attività si trasferisce a Bracciano Lago per poi ampliarsi nel Golfo di Gaeta(Latina) nel 1969. Gli stessi fratelli saranno anche tra i fondatori della rivista "Nautica" che nel 1962 pubblica il primo numero con lo slogan "È per chi naviga, per chi navigherà o per chi si dovrà accontentare soltanto dei sogni che è nata Nautica, una rivista nuova per un fenomeno nuovo".

La costante ricerca, innovazione e sperimentazione ha notevolmente influito sul progresso tecnologico della nautica mondiale, basti pensare negli anni 50' al modello "SEA SKIFF", prima carena in legno "tonda planante"; al pluri-decorato "X-1 ELICA D'ORO" che nella competizione Viareggio-Bastia-Viareggio del 1962, pur con mare proibitivo, ha ottenuto il primo,terzo,quarto, quinto e sesto posto in classifica finale. Successivamente arriva il successo del "SARIMA" con carena Hunt, prodotto in centinaia di esemplari. Nei primi anni 70' si assiste alla nascita del "DRAGO", la prima imbarcazione da diporto con trasmissioni con eliche di superficie, il più veloce cruiser diesel di produzione, un imbarcazione talmente innovativa da segnare un'epoca. Negli anni 70' iniziano le costruzioni in vetroresina, inizialmente con un imbarcazione di 7,50 metri e successivamente si arriva al primo vero e proprio motor yacht di 16 metri prodotto dall'azienda il "BLUE MARLIN".

Grazie all'esperienza del "DRAGO", il brevetto Italcraft costituito da eliche di superficie e timoni semi-tubanti, viene affiancato da costruzioni in Kevlar 49 con omologazione RINA (la prima in Italia) arrivando a produrre 118 imbarcazioni tra i modelli "AERMAR", "M74" e "FAST 35".

Tra la fine degli anni '80 e l'inizio dei '90 il settore nautico viene investito dalla crisi, Italcraft continua però la produzione di imbarcazioni da 38 a 73 piedi, veloci e sicure. A metà degli anni 90 il cantiere chiude l'attività per poi essere acquisito dai Cantieri Navali del Golfo. Solo nel '97 riattivata la produzione, si comincia a pensare al futuro in particolare alla commercializzazione del nuovo "SARIMA", dell' "IPANEMA" e successivamente del progetto "DRAGO '70".



Genealogia

All'epoca del progetto del "Sarima" Italcraft non è nuova a imbarcazioni di questo tipo: basti pensare all'Acapulco, realizzata sulla base del "Sea Skiff" vera icona del cantiere o al più celebre "X-1 ELICA D'ORO", sulla cui carena è stata concepita il "Portorotondo".

Sarima nasce proprio dall'esperienza del cantiere nelle costruzioni, ma rompe gli schemi estetici, proponendosi come un'imbarcazione totalmente nuova. Anche la carena planante Italcraft, largamente adottata e collaudata nei modelli precedenti, non trova riscontro nel Sarima, che deve rispondere a nuove esigenze dettate dal mercato.

Dato il grande successo di questa imbarcazione, il cantiere nel 1997 progetta, costruisce e commercializza una nuova "SARIMA" questa volta in vetroresina, lunga 12 metri che può raggiungere una velocità di 50 nodi.

Tecnologia costruttiva

La struttura si compone da una chiglia in mogano delle Filippine, affiancata sul fondo da due correnti longitudinali per lato, in mogano delle Filippine lamellato, che giungono fino a prua e che corrispondono ai pattini. La struttura trasversale si presenta invece composta da 9 ordinate distanziate di 47 cm circa l'una dall'altra sovrapposte dai paramezzali di supporto dei motori a poppa. Le 6 paratie, compreso lo specchio di poppa, oltre a rinforzare la struttura a livello del fondo, dividono il locale motore dai serbatoi, la postazione di guida dalla coperta e il gavone di prua dalla cabina. Le murate sono realizzate in un unico pezzo di lamellare corazzato da 9mm e il fondo sempre in lamellare corazzato questa volta da 12 mm. Lo scafo è quindi chiuso dalla coperta di compensato marino di Teak di iroko da 9 mm. Tutti i pagliolati sono di compensato marino rivestito di antisdrucchiolevole plastico mentre lo specchio, la coperta e i montanti del vetro sono trattati con vernici trasparenti.

Stile

Coraggiosamente il cantiere intraprende la strada dei semicabinati, una tipologia fino ad allora inesplorata, ma che esplose in un vero e proprio fenomeno nella seconda metà degli anni 60', introducendo nel mondo nautico imbarcazioni dotate di discreti spazi interni e una linea esterna filante priva di tuga. Italcraft con Sarima non solo entra in questo settore, ma ne diventa una delle pietre miliari, aggiudicandosi il premio di barca dell'anno nel 65' e ancora una volta la capacità del cantiere di precedere i gusti e le esigenze del pubblico ne fanno l'arma vincente, arrivando a produrne centinaia di esemplari.

La linea è pulita, la carena Hunt con il cavallino rovesciato offre spazi interni di assoluto rispetto per una barca lunga appena 7,50 metri. Sulla murata spiccano i tre oblò circolari segno distintivo del modello, mentre l'alto parabrezza appoggiato in coperta è composto da quattro cristalli spezzati dai montanti in legno. Conclude la poppa chiusa e squadrata rifinita da un ampio prendisole.

1 | 2

3

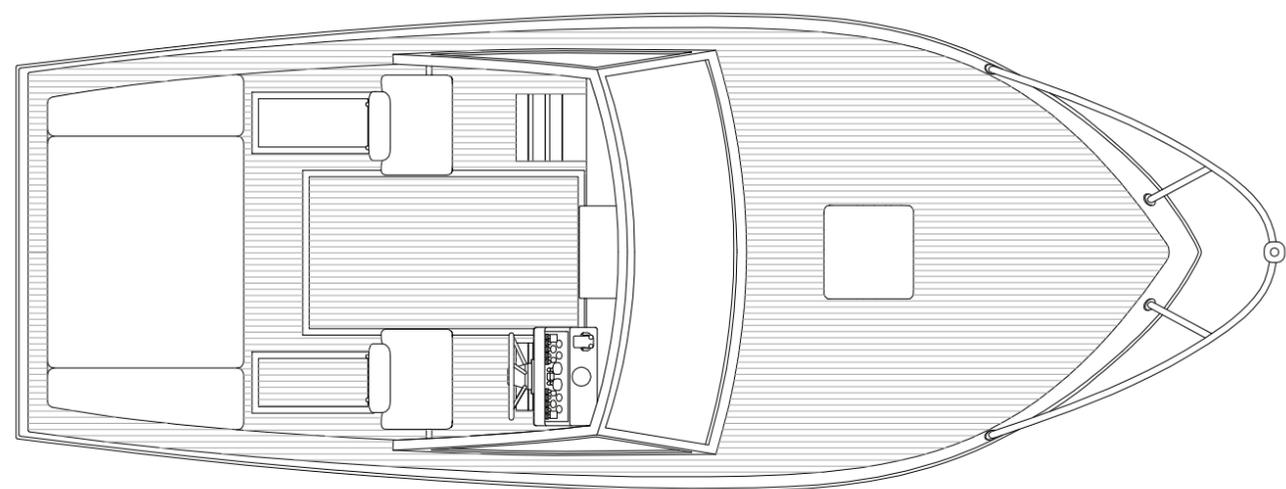
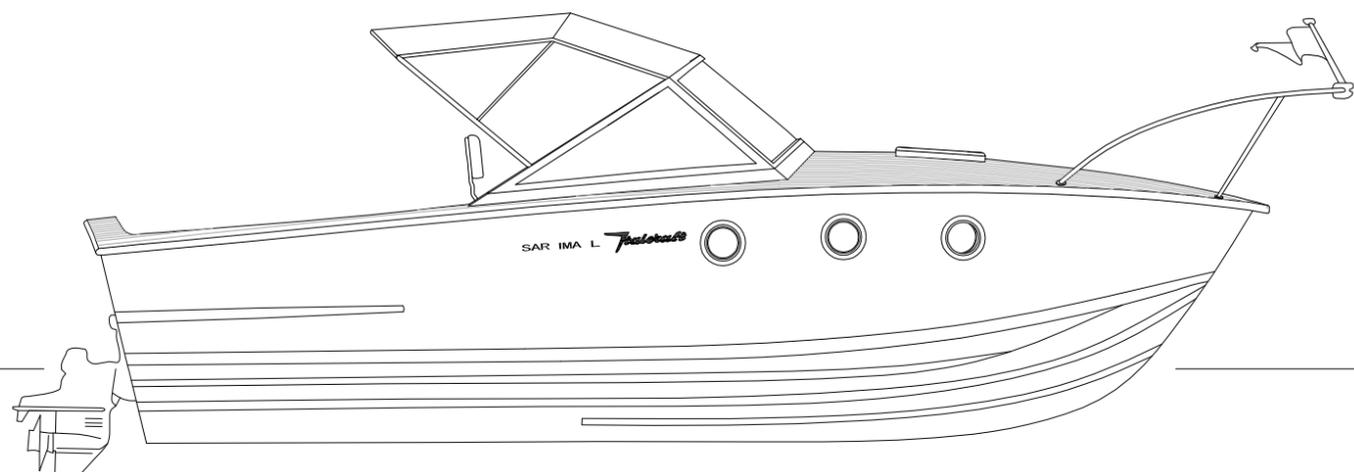
Pag.72

- 1. Pubblicità dell'epoca
- 2. Sarima in navigazione
- 3. Settimo Velo e Sarima

4 | 5

6

- 4. Vista degli interni
- 5. Plancia di comando
- 3. Il cantiere di Fiumicino



Anno di progettazione	1965
Cantiere	Italcraft
Designer	Studio tecnico
Tipologia	Semi-cabinato
Lunghezza fuori tutto	7 m
Lunghezza al galleggiamento	6 m
Baglio massimo	2,76 m
Dislocamento	3,5 t ca.
Motori (2)	Mercuriser 110 Hp
Velocità massima (dichiarata)	65 Km/h

Specifiche tecniche

Sarima offriva diversi tipi di motorizzazione, due motori Mercuriser 110hp a benzina con piede poppiero, due Mercuriser 150 hp per incrementare la potenza o installando un solo motore per ridurla. Il Mercuriser 110 hp è un due litri e mezzo 4 cilindri in linea, raffreddato ad acqua di mare, con presa sul piede poppiero ed è alloggiato in sala macchine a estrema poppa su supporti antivibrazione. Si tratta di motori che occupano poco spazio, soluzione più coerente con il tipo di barca e sicuramente più apprezzata, il giusto compromesso tra consumi, confort e velocità. Il piede poppiero è una trasmissione semplice, garantisce un'alta affidabilità e la possibilità di ridurre il pescaggio sollevandolo a mano o con un piccolo comando elettroidraulico, inoltre lo scarico dei motori è integrato nel piede e quindi completamente subacqueo. I serbatoi del carburante sono posizionati sotto il pagliolo del pozzetto a proravia dei motori, mentre le batterie in un apposito vano in sala macchine, a cui si accede dal cofano sotto il prendisole.

Data la leggerezza dell'imbarcazione, Sarima eroga bene la potenza installata a bordo; l'esperienza Italcraft sulle carene è dimostrata da un'ottimo assetto di navigazione longitudinale tanto da ridurre la velocità critica nel range di 200 giri motore. La sezione di poppa larga assicura una corretta superficie portante mentre la V profonda che accompagna tutte le sezioni fa sì che a prua si abbiano sezioni strette votate alla velocità e alla tenuta al mare.

Bibliografia

Nautica, test n°42
www.italcraft.it
www.altomareblu.com
www.velaemotore.it
www.corriere.it

Fonti immagini

www.altomareblu.com
 Archivio Arch. Gino Ciriaci
 Archivio Nautica Editrice
 Archivio Italcraft





1967: Anno del varo

Gli anni '60 sono ricordati come anni di importanti cambiamenti culturali e politici, spesso caratterizzati da momenti di rottura sociale molto forti e a tratti anche violenti. L'orientamento degli anni '60 ad un "divenire" repentino, è evidente anche per il 1967, anno di grande fermento sia sul piano nazionale che internazionale, e non solo perché è l'anno che anticipa le contestazioni operaie e studentesche del Sessantotto.

Nel 1967, la legge 977 regola il lavoro minorile in Italia, decolla il primo Boeing 747 e a Città del Capo il chirurgo Christiaan Barnard effettua il primo trapianto di cuore della storia.

I Beatles pubblicano *Sgt. Pepper's Lonely Hearts Club Band*, l'album più venduto della storia del rock e a Londra i Pink Floyd presentano il loro primo singolo *The Piper at the Gates of Dawn*.

Gli anni '60 sono un decennio ricco di contrasti ma anche di avvenimenti sorprendenti e di grandi scoperte, che sembrano destinati a giungere molto lontano nel tempo.

Influenzata dalle energie in movimento in quell'epoca, la produzione dei cantieri Baglietto sembra condividere le peculiarità più positive degli anni '60, di cui il Baglietto 16M50, con la sua innegabile carica innovativa, è un chiaro esempio di sintesi.

La storia del cantiere e il designer

"Siamo stati i primi. Restiamo i migliori": correva l'anno 1962 quando al primo Salone Nautico Internazionale di Genova i cantieri Baglietto si presentano con questo slogan, che senza giri di parole dichiara con fierezza l'identità storica di un cantiere che ha avuto la capacità di crescere e di arrivare fino ai vertici del settore.

Nel lontano 1854 troviamo Pietro Baglietto, appena quattordicenne, che fonda il suo cantiere nel capanno dell'orto della sua casa di Varazze a 100 metri dal mare. La curiosità inesauribile che lo spinge ad una costante ricerca di stimoli, elemento chiave che caratterizza la sua visione ed pilastro della filosofia produttiva del cantiere, lo condurrà sulla strada del successo e alla rapida affermazione nel mondo dello yachting.

I cantieri Baglietto possono fregiarsi di aver varato nel tempo importanti mezzi da diporto, a vela e a motore, di avere avuto una prospera stagione dedicata alle barche sportive e importanti produzioni militari durante le due guerre. L'altissimo livello tecnologico e l'innegabile senso stilistico delle barche di Baglietto arrivano addirittura a fare innamorare personaggi come Gabriele D'Annunzio, che nel '33 commissiona al cantiere la propria barca. Conclusasi la seconda Guerra Mondiale, i cantieri Baglietto entrano in una nuova fase in cui si convertono nuovamente alla costruzione di barche da regata e da diporto, forti dell'evoluzione tecnologica sviluppata durante l'ultimo conflitto.

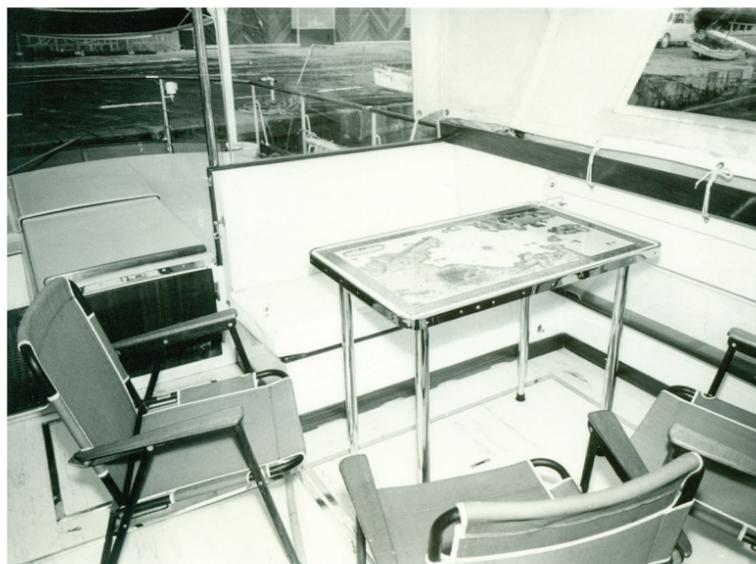
Negli anni '60, con l'avvento del compensato marino e la collaborazione con Paolo Calari, Baglietto consacra definitivamente il suo nome a nell'olimpo della cantieristica internazionale.

Paolo Calari (genovese, classe 1932), passerà alla storia come uno dei

BAGLIETTO 16,50

Cantieri Baglietto
Paolo Calari

'67



padri fondatori del Mediterranean style: dalla sua "Matita" sono usciti alcuni dei progetti più rivoluzionari e iconici della seconda metà del secolo passato.

Genealogia

Il Baglietto 16M50 è figlio della fortunata serie M, famiglia di motor yacht che nasce dalla sinergia instaurata tra Paolo Caliarì e l'ingegner Pietro Baglietto, grande progettista di carene e proprietario del cantiere. Caliarì ridisegna l'intera linea di produzione secondo i criteri industriali della catena di montaggio, basata sull'assemblaggio di componenti costruiti fuori opera.

La serie M è composta da 5 modelli, nel '64 viene varato il Baglietto 18M a cui seguono negli anni a venire il 16M, il 14M e finalmente nel 1967 il 16M50 e nel '69 il suo "fratello maggiore" il 20M. La serie M ebbe un grande successo anche a livello commerciale, si pensi solo alle 196 carene costruite in totale e in particolare alle 58, prodotte in 6 anni, del 16M50, e alle 72 del modello 20M.

Tecnologia costruttiva

Il 16M50 è uno yacht costruito in compensato marino, materiale che negli anni '60 provocò una vera rivoluzione nelle tecniche costruttive e che da un'impronta alla nautica di quegli anni. L'uso del nuovo materiale permette procedure fino ad allora impensabili, come la prefabbricazione degli interni e quindi la produzione di barche in serie.

Stile

Il Baglietto 16M50 non è solo una splendida barca ben inserita nel tessuto della contemporaneità di quegli anni: è un archetipo nel quale si vanno a definire le caratteristiche di quel linguaggio formale che passerà alla storia come Mediterranean style.

Tutta la serie M ha una foggia decisamente "militareggiante", stile molto caro a Caliarì, ed è proprio in questa serie che si introducono importanti innovazioni formali e strutturali che definiscono il modello che ancora oggi è la matrice della maggior parte dei prodotti presenti sul mercato. Ad esempio fa la sua comparsa per la prima volta nel Mediterraneo il flying bridge, in qualità di elemento per sfruttare in modo più funzionale il tetto della sovrastruttura. Ma è nel Baglietto 16M50 che avviene una vera e propria evoluzione dei canoni distributivi e formali: i motori sono disposti più a poppa ed il pozzetto è livellato, la cucina è disposta nel main deck, le cabine nel ponte inferiore ed un ampio ponte sole con controplancia è posizionato sul flying bridge.

Specifiche tecniche

Il Baglietto 16M50 dispone di tre cabine doppie per un totale di sei posti letto, di due bagni, più una cabina, sempre doppia, per l'equipaggio dotata di servizi. La velocità di crociera si attestava attorno ai 20/21 nodi.

1

2

Pag.80

1. Baglietto 16.50 in navigazione
2. Pubblicità studiata per il Salone Internazionale di Genova del '69, comparsa nel novembre dello stesso anno sulla rivista Nautica

3

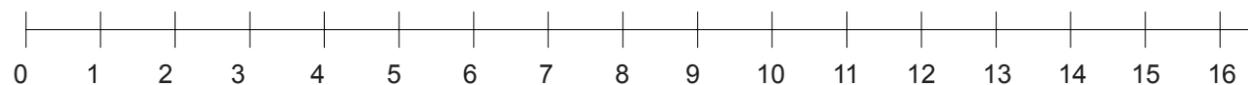
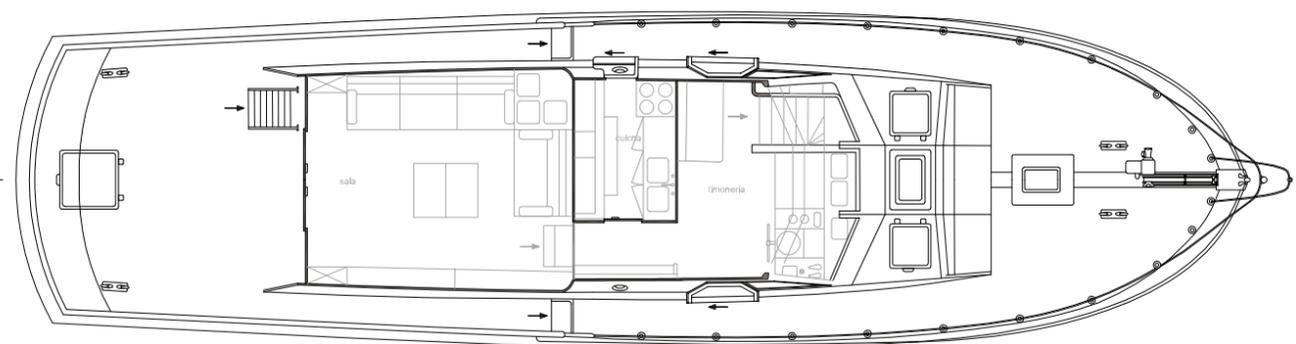
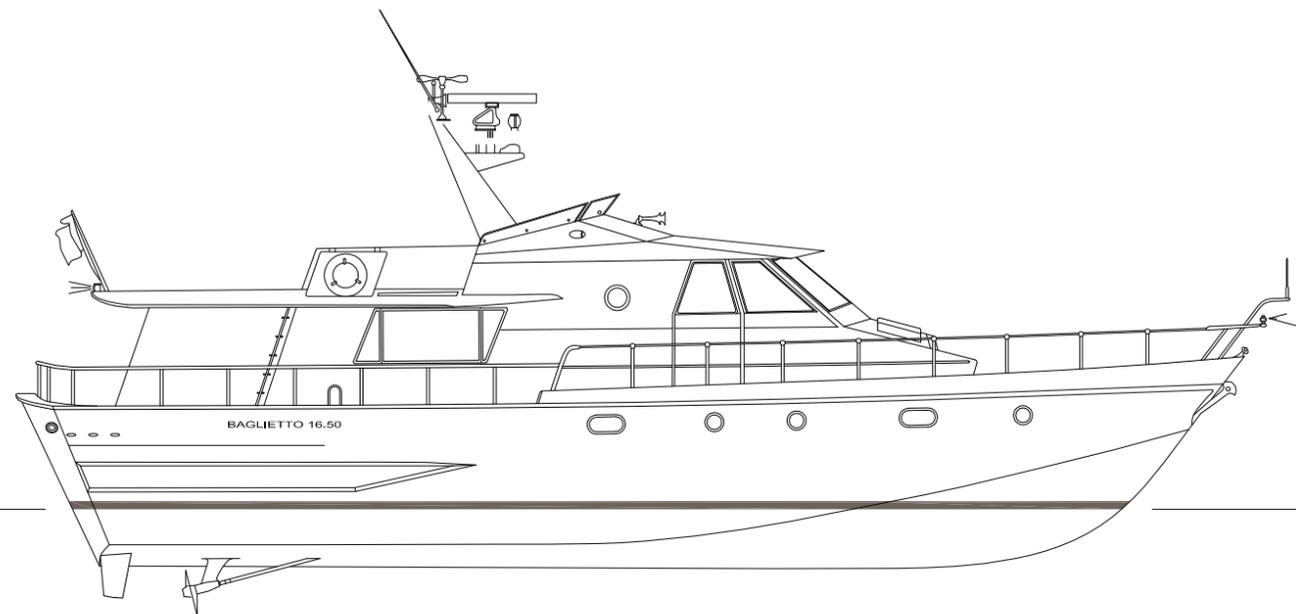
4

5

6

7

3. Baglietto 16.50 in navigazione
4. Paolo Caliarì, 1980
- 5/6. Cabina ospiti
7. Vista del Flying bridge



Anno di progettazione	1967
Cantiere	Baglietto
Designer	Paolo Caliarì
Tipologia	Flying Bridge
Lunghezza fuori tutto	17,31 m
Lunghezza al galleggiamento	14,25 m
Baglio massimo	4,40 m
Dislocamento	21 t
Motori	2
Velocità di crociera	37 km/h

Bibliografia

Silvia Minoia, tesi di laurea Magistrale, relatore Pier Federico Caliarì, A.A.2011-2012, *“Progetto di un'imbarcazione per la protezione e il recupero del patrimonio culturale subacqueo”*. Politecnico di Milano, Laurea Magistrale in Architettura d'Interni

Silvia Montagna, articolo per la rivista *“Barche-il mensile internazionale della nautica”*, Dicembre 2011, intervista a Pier Federico Caliarì *“Il mio mestiere è questione di forma”*

www.altomareblu.com, articolo apparso sul Bollettino n. 17 (ottobre 2003), *“Nautica: Pietro Baglietto, trentacinque anni di storia del diporto italiano.”*

www.businessgentlemen.it, articolo a cura di Roberto Magri, *“La storia della nautica a motore fa tappa a Varazze e a Pisa per raccontare la “nascita” delle grosse imbarcazioni da diporto Made in Italy”*

www.nauticareport.it, articolo del maggio 2013, *“Storia dei Cantieri Baglietto-Un mito dal 1854”*

Fonti immagini

Archivio Baglietto
 Archivio Paolo Caliarì
 Rivista Nautica, Dicembre 1969
 www.altomareblu.com





1969: Anno del varo

Il 1969 si apre con tante novità e inaspettati avvenimenti che segnano il corso della storia italiana ed internazionale. Avvenimenti rivoluzionari proprio come l'arrivo del *Tiger* nel mondo della nautica da diporto. A luglio esce il film *Easy Rider*. Da qui, il cinema non è più lo stesso, nasce il genere "on the road" segnando una tendenza ed un nuovo stile di vita. Questo film interpreta appieno il sogno di libertà dell'America di fine anni '60, che tenta di allargare i propri confini culturali e sociali. Ancora a Luglio esce l'album *Led Zeppelin II* che contiene la celebre *Whole lotta love*. Sempre a luglio, sbarca sulla Luna per la prima volta l'uomo. L'entusiastico annuncio del conduttore televisivo Tito Stagno comunica ai telespettatori che l'*Apollo 11* ha toccato il suono lunare. Sugli schermi dei telespettatori passano le immagini dell'astronauta Neil Armstrong, che, scesi lentamente i gradini della scaletta, tocca la superficie lunare ed inizia una storica passeggiata. Tre giorni di Rock estremo segnano l'anno, è il grande concerto di Woodstock: cultura hippie ed eccessi; non è un semplice concerto, ma un fenomeno sociale e di costume. Per la prima volta vengono collegati in remoto due computer, lo studente Charley Kline effettua il primo collegamento tra l'università della California e lo Stanford Research Institute. Da quel momento la comunicazione cambia dimensione e scala, per diventare poi trent'anni dopo globale.

La storia del cantiere e il designer

Nel 1969, Piero Picchiotti, classe 1928, riesce a convincere Paolo Caliarì a passare da Varazze, dove lavorava con Baglietto, a Viareggio, per dare vita ad una delle più straordinarie partnership tra un designer e una famiglia di costruttori navali del periodo leggendario del design nautico. La collaborazione è durata più di trent'anni e Paolo Caliarì per Piero Picchiotti ha disegnato barche importantissime tra cui il *Leopard* (1973) che ha originato l'attuale brand di famiglia. Il *Tiger*, dal canto suo, è l'atto fondativo dell'alleanza tra Paolo e Piero. Il *Tiger* viene costruito dal *Cantiere Picchiotti* e successivamente dal *Cantiere Navale Mario Maggini Limite sull'Arno*. Il *Cantiere Picchiotti* era uno stabilimento di costruzioni navali di antichissime tradizioni (1600) e ha sede nel cuore di Viareggio ma originario di Limite sull'Arno. Dai suoi scali sono nate navi di ogni genere, dai velieri alle navi militari fino alle imbarcazioni da diporto. All'inizio degli anni '90 il cantiere *Picchiotti* è stato acquisito dal gruppo *Perini Navi*.

Paolo Caliarì è stato uno dei padri fondatori dello yacht design contemporaneo e una delle maggiori espressioni del Made in Italy. Proveniente da una solida formazione tecnica presso il Politecnico di Torino ha iniziato la sua carriera professionale disegnando trattori per la FIAT sullo scorcio degli anni '50. Ha esordito non ancora trentenne, nel mondo della nautica nel 1961 collaborando con il cantiere *Baglietto* di Varazze. È stato in quell'ambito produttivo che la sua figura professionale si è sviluppata dando vita ad un prestigioso percorso che ha portato a cambiare il volto della nautica. La professionalità di Caliarì si è concretizzata nel progetto e nella realizzazione di imbarcazioni dai 10 ai 100 metri. Un'esperienza, che si è misurata con le

TIGER

paolocaliari



diverse fasi storiche della cultura, della società e del design, evolvendosi in un arco di tempo molto lungo e che nel 2012 ha raggiunto l'invidiabile soglia dei cinquant'anni di attività. Dopo numerosi riconoscimenti è stato insignito di una laurea in Yacht Design per il Fort Lauderdale Art Institute.

Diversi tra i più noti designers attualmente in attività, si sono formati nel suo studio dove hanno acquisito i fondamenti del mestiere, il senso "rivoluzionario" della progettazione nautica e l'attenzione per l'innovazione tecnologica. Nella sua lunga carriera ha istituito importanti e durature collaborazioni con cantieri italiani, americani e turchi. Con quest'ultimi, in particolare con i cantieri Protexan Turquoise, negli ultimi dieci anni ha realizzato barche di grandi dimensioni in acciaio, come i Vynidrea 39,50 e 52,20 e il Leo Fun di 53 metri.

Genealogia

Il *Tiger* è il frutto di un processo di rinnovamento dell'oggetto barca che Paolo Caliarì inizia alcuni anni prima, dal *GA40*, passando attraverso il *Baglietto 18M*, il *16,50* e così via. Dal *Tiger* in poi, si può affermare che la nautica non è più stata la stessa. Ciò in ragione della morfologia totalmente innovativa, dell'ardita distribuzione degli ambienti, della colorazione coraggiosa e delle finiture nere-opache, della coerenza tra forma e tecnologia nella costruzione in compensato marino: caratteristiche che non concedono niente al decorativismo. Prodotto rivoluzionario, il *Tiger* è uno spartiacque che ha generato una netta separazione storica tra un prima e un dopo. Rappresenta l'apice di un processo di sviluppo tecnologico, quello della barca a carena lignea, e l'inizio dello sviluppo della carena stampata nella classe di imbarcazioni tra i 10 e i 27 m, che troverà nel *C42*, nel *Cobra* e nel *Leopard Sport*, gli esempi più significativi nella produzione europea degli anni '70-'90.

Il "caso *Tiger*", ha trasformato come un fulmine al ciel sereno, la nautica a cavallo tra gli anni '60 e '70. Con questa imbarcazione si definiscono i caratteri genetici che identificano il *Mediterranean Style*: coerenza, razionalità e nessun decorativismo; forma, funzione e tecnologia. Questi elementi fanno della barca un prodotto valido a prescindere dal tempo. In questa tipologia di barche esiste una stretta relazione fra la vita all'aria aperta e quella all'interno. Grazie all'originale ribaltamento degli ambienti di comando (plancia), del soggiorno (quadrato) e la presenza di una vera e propria cabina letto. Ciò crea una relazione fra esterno ed interno aperta, diretta e livellata divenendo un vero *med-yacht*.

Si ebbero poi tre versioni successive: *Tiger N*, *Tiger S* e *Tiger F* (Cantieri Mario Maggini)

Tecnologia costruttiva

Carena a V profondo, struttura longitudinale e trasversale in mogano massiccio con fasciame del fondo e dei fianchi in compensato di mogano ad alta resistenza; sovrastruttura in compensato di mogano su struttura in mogano massiccio; isolamento termoacustici in poliuretano e lana di roccia, verniciature interne antirame e antimuffa; vernice esterna poliuretana.

1

2

3

Pag.88

1. Vista da prua
2. Tiger S in rada
3. Dettaglio della scaletta del Tiger S

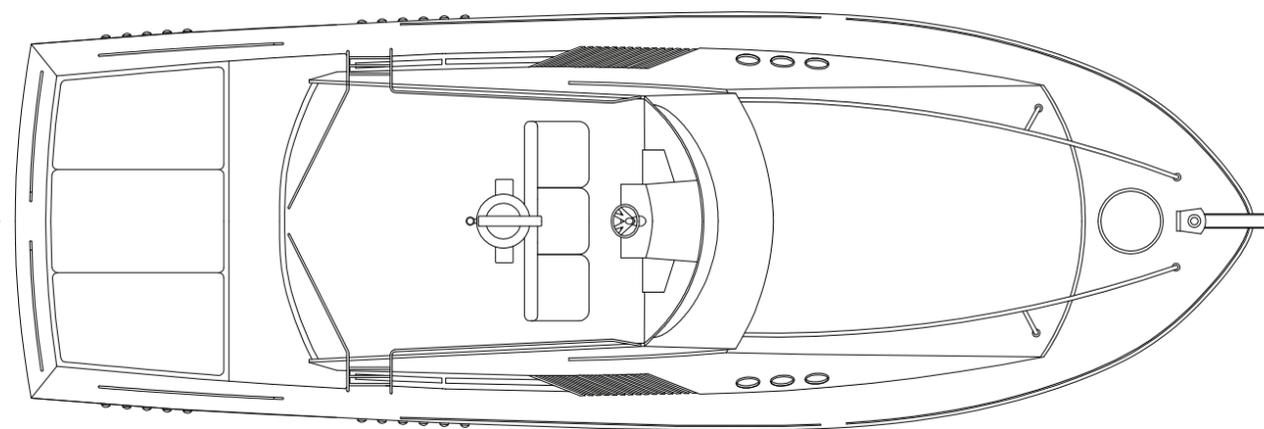
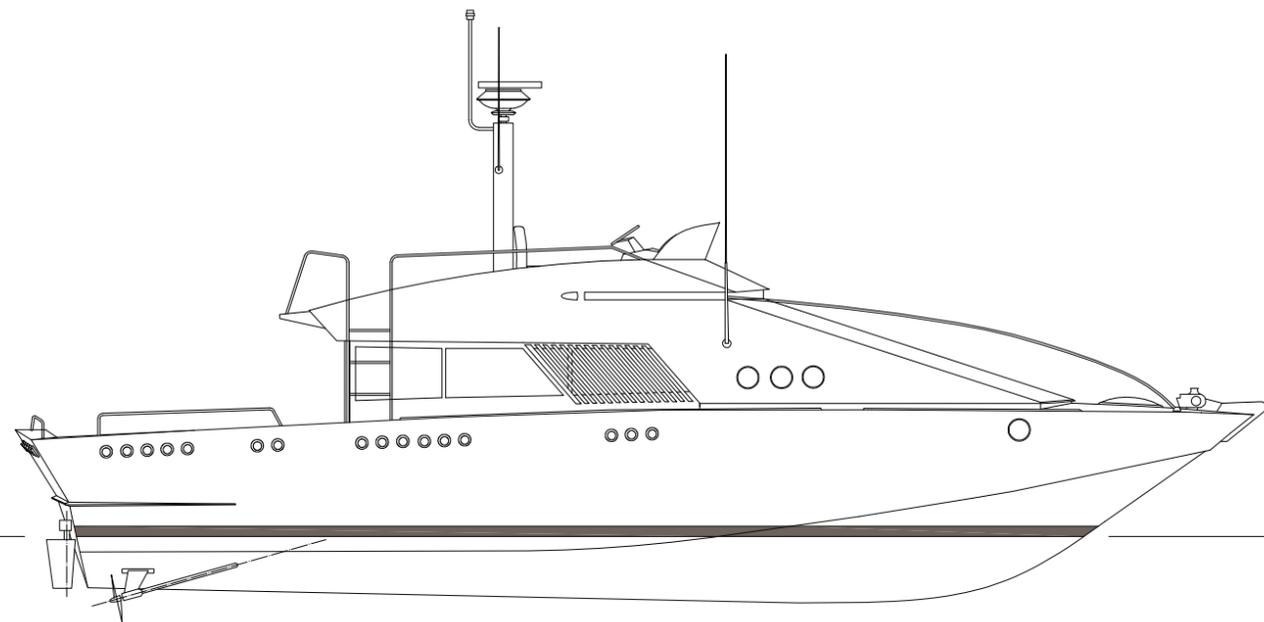
5

6

7

8

4. Poster pubblicitario dell'epoca 5/6. Tiger in cantiere
7. Tiger in navigazione
8. Tiger in rada



Anno di progettazione	1969
Cantiere	Picchiotti
Designer	Paolo Caliarì
Tipologia	Flying Bridge
Lunghezza fuori tutto	10,30 m
Lunghezza al galleggiamento	8,40 m
Baglio massimo	4 m
Dislocamento	6,5 t
Motori (2)	Mercuriser HP 325
Velocità massima (dichiarata)	52 Km/h

Rivestimenti interni in tessuto vinilico elastico, feltri sintetici e laminati plastici, soffitti e doghe rivestite in tessuto vinilico, moquette in fibra sintetica.

Stile

Il nome "*Tiger*" nasce da un carro armato tedesco, il *Panzerkampfwagen Tiger II*, come testimonianza della grande passione che Caliarì ha sempre manifestato verso la "forma necessaria", di tipo militare. Il *Tiger* è una sintesi geometrica di aggressività ed eleganza, di aerodinamica e performace. A queste connotazioni di "stile" associa un modello sociale esclusivo e sportivo assieme: il *Tiger* si è presentato sfacciatamente al pubblico come una *garçonnière galleggiante* con un'ardita distribuzione degli spazi. Propone infatti un living arredato in stile minimalista, con una cucina che altro non è che un bar per due. Sfacciata poi è l'unica cabina equipaggiata per la prima volta con un letto matrimoniale, collegata direttamente al bagno (per la prima volta completato con bidet). L'insieme, pensato come una vera e propria suite di albergo e in sintonia con atteggiamenti post sessantottini, ebbe il coraggio di denunciare pubblicamente l'ipocrisia dello yachting più conservatore. Per questo, suscitò scandalo all'epoca della sua realizzazione e presentazione al salone Nautico di Genova. Le forme degli accessori, disegnate maniacalmente in ogni dettaglio, presentano soluzioni che esaltano sia l'aggressività dell'insieme sia la semplicità formale: le prese d'aria motore costituite da una semplice successione di "buchi neri" richiamano alla mente gli aerei militari, mentre, il corrimano anteriore esalta un forte minimalismo caratterizzato da uno slancio verso prua che ricordava il becco di un uccello predatore.

Specifiche Tecniche

Dieci metri e trenta di lunghezza fuori tutto caratterizzano questa imbarcazione che grazie a due motori diesel riesce a raggiungere una velocità massima di 28 nodi. Esisteva anche una versione con due motori benzina (quella della foto introduttiva) che raggiungeva una velocità massima di 36, 38 nodi. Il baglio massimo di quattro metri assicura un comodo ed ampio spazio abitabile in confronto ad altre imbarcazioni di pari lunghezza.

Bibliografia

M. Musio-Sale, "*YACHT DESIGN_dal concept alla rappresentazione*", Ed. TecnicheNuove, 2009, Milano
 A.A.V.V., "*Spazi e Culture del Mediterraneo*", Ed. Kappa, 2006, Roma
 www.altomareblu.com, articoli di A. Soccol "*Linee d'acqua_Paolo Caliarì e la nascita del Mediterranean Style*" (06/10/11), "*Nautica Italiana: l'Epopea storica*" (17/07/2009)

Fonti immagini

Archivio Paolo Caliarì
 M. Musio-Sale, "*YACHT DESIGN_dal concept alla rappresentazione*", Ed. TecnicheNuove, 2009, Milano p.75



ALALUNGA IX

1 IM 1698 D

E 7818 D



1969: Anno del varo

Il Tiger Shark venne presentato al salone di Genova del 1969.

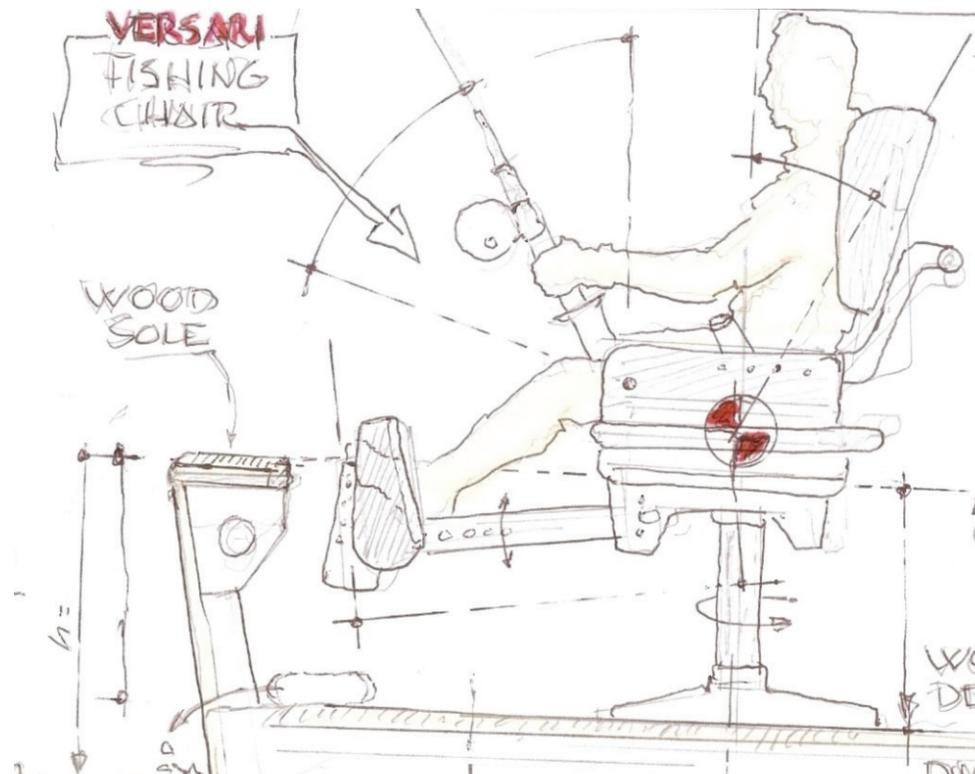
In questo periodo l'ottimismo maturato sull'onda della prosperità finanziaria del decennio precedente pareva già affievolito, infranto nella difficoltà delle aziende di far fronte alla razionalizzazione che le nuove esigenze socio-economiche imponevano: la crescita non si era tramutata in competitività in ambito internazionale, dove la concorrenza aveva raggiunto già da tempo una completa organizzazione industriale. Erano i primi segnali della crisi economica che si sarebbe materializzata dopo appena un lustro. In quegli anni l'Italia visse una fase transizione: dall'entusiasmante impeto produttivistico degli anni 50, fino al raggiungimento della completa evoluzione – nell'equilibrio tra istanze d'ordine produttivo e sociale – propria di una moderna civiltà industriale.

La storia del cantiere e il designer

Il cantiere SAI Ambrosini di Passignano sul lago Trasimeno (PG), fondato nel 1922 dall'ing. Ambrosini, era specializzato nelle costruzioni aeronautiche civili e militari: dal 1939 su licenza Macchi realizzava i C200, i caccia utilizzati dall'Italia nella seconda guerra mondiale. Negli anni 60 il cantiere si era poi specializzato nelle costruzioni metalliche su scali rotanti, adottando, inoltre, sistemi di saldatura avanzati ed evoluti procedimenti costruttivi volti a perfezionare la tecnologia della lega leggera applicata alle strutture anulari. Questo patrimonio tecnologico favorì, nel '65, l'inizio della collaborazione tra il cantiere e l'architetto Franco Haraauer, che interpreta il progetto architettonico navale quale sintesi degli aspetti estetici, strutturali e dinamici, ottimizzati attraverso l'applicazione di tecnologie innovative provenienti anche da altri settori, quello aeronautico in primis. Dalla sinergia tra le differenti competenze, nascevano numerosissimi progetti nei quali idrodinamica, funzione, struttura, forma e aerodinamica si fondono in un unico organismo. Da tale collaborazione nacquero anche, nell'88, i catamarani veloci SAI 70 Squid Bone e 60 Sting Ray, che presentavano, per la prima volta, dei sofisticati sistemi per il controllo del flusso d'aria tra le due carene. Tutte queste opere evidenziano una determinata filosofia progettuale, per la quale "le pochissime concessioni di carattere estetico sono rigidamente funzionali, e danno una precisa giustificazione tecnologica ad ogni linea e ad ogni particolare. Questi canoni progettuali danno sempre come risultato delle linee equilibrate, delle linee pure, e quindi naturalmente belle". (F. Haraauer: *Le barche del futuro*. Nautica n°335, marzo 1990).

Genealogia

La linea di produzione del Tigershark fu approntata dal cantiere SAI contemporaneamente a quella del Blueshark 950, un'altra imbarcazione ideata da Haraauer, simile, nonostante le differenti dimensioni, per l'impostazione concettuale: il materiale di costruzione, l'organizzazione della sovrastruttura, la tipologia della carena rispecchiavano gli intendimenti del progettista riguardo le peculiarità caratterizzanti un'imbarcazione da pesca sportiva.



Benché il progetto fosse concepito per la costruzione seriale, venne di fatto realizzato in pochissimi esemplari; uno di questi fu esposto all'Expo di Osaka nel 1970, al fianco della Ferrari Modulo, quale espressione dell'innovativo design italiano.

Attualmente è possibile ammirare nella sua originaria bellezza l'Alalunga IX, varata nel '70, che, tuttora perfettamente efficiente, è ancora impegnata in battute di pesca fra le onde dei nostri mari.

Tecnologia costruttiva

Il Tiger Shark era realizzato in Peraluman 35, una lega leggera utilizzata per la costruzioni aeronautiche. Gli scafi, come le fusoliere degli aerei, venivano costruiti capovolti su "scali" che utilizzavano parte degli elementi strutturali dell'imbarcazione, quali "seste" di supporto. La struttura era di tipo longitudinale, con correnti a contatto con il fasciame e strutture trasversali interne: per primo venivano posti in opera i correnti longitudinali, quindi gli elementi interlongitudinali, infine, le lastre di fasciame, saldate esclusivamente ai primi. L'utilizzo di questo metodo di assemblaggio, oltreché precisione e rapidità di lavorazione, assicurava l'assenza degli "infestamenti" nei pannelli di fasciame: ovvero di quelle particolari deformazioni causate dalle saldature verticali ed accentuate successivamente dai carichi dinamici; si trattava di un accorgimento mirato alla riduzione delle resistenze idrodinamiche e, per l'estetica, dei costi per la stuccatura e la rasatura delle superfici.

Stile

Dal punto di vista estetico il Tiger Shark è caratterizzato dalla fusione di elementi tradizionali ed innovativi: lo scafo, per esempio, presenta l'insellatura rovescia con il flexo nel quarto poppiero, tipico dei fisherman d'oltreoceano, per un pozzetto basso di bordo; peraltro, nella parte prodiera la delfiniera non è un corpo aggiunto, come da tradizione, ma è integrata nella fascia superiore dello scafo, distinta da una scanalatura, con una rastremazione ridotta a proravia, ivi terminante con un raccordo sfaccettato: un accorgimento estetico che avuto ampio seguito nei progetti di Harrauer e che trova tuttora riscontro, seppur con proporzioni differenti, in diverse imbarcazioni di recentissima produzione.

La sovrastruttura, come lo scafo, riprende il connubio di elementi tradizionali ed altri stilisticamente più arditi: se da una parte il *fly* aggettante rispetto alla tuga era scelta usuale, d'altro canto le sue linee tese e cuneiformi, così come la porzione anteriore della sovrastruttura, richiamavano ad inedite ispirazioni di tipo aeronautico e automobilistico. Tali influenze sono ben evidenti anche nel taglio delle finestrate e nella particolare forma della struttura di avvistamento, il cui supporto si materializza come una propaggine del montante posteriore della finestrata intermedia. Frontalmente la superficie scalettata dello scudo del *fly* esalta il piglio aggressivo rievocato nel nome della barca.

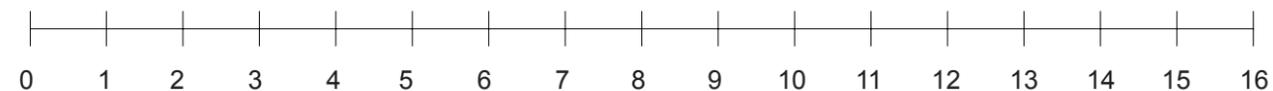
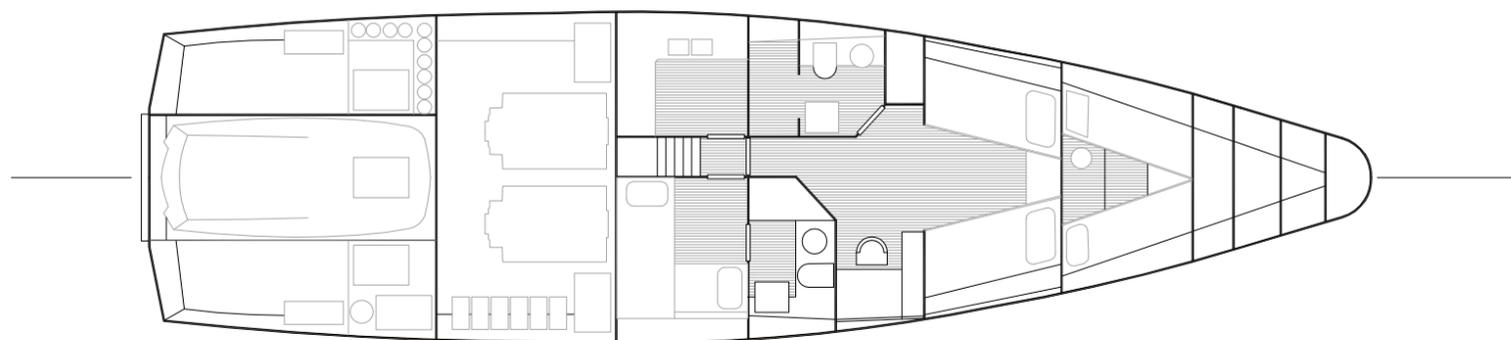
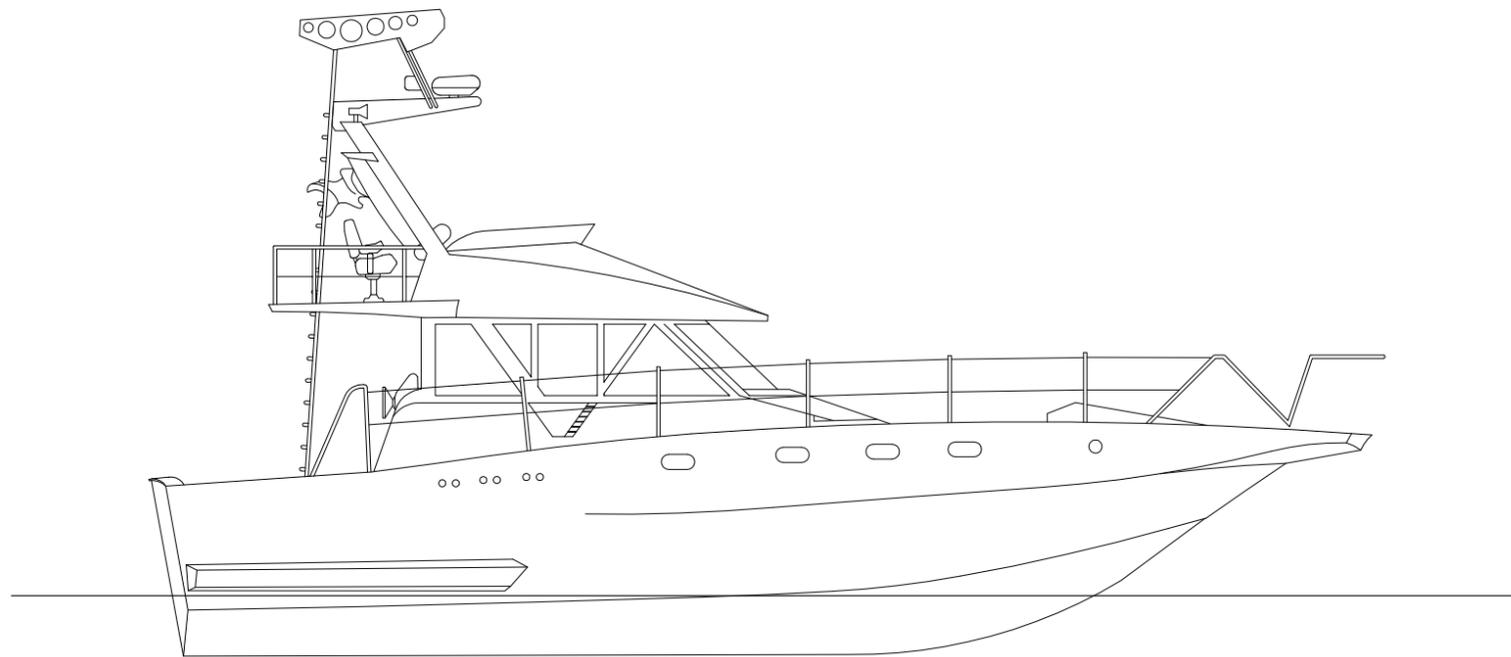


Pag. 96

1. Tiger-shark in cantiere con un aereo SAI Ambrosini
2. Varo del 1969
3. Vista della prua del Tiger-shark



4. Tiger-shark in navigazione
5. Vista da poppa
6. Dettaglio della poltrona del Tiger-shark in uno schizzo di Franco Harrauer



Anno di progettazione	1969
Cantiere	SAI Ambrosini
Designer	Franco Harrauer
Tipologia	Sport fisherman
Lunghezza fuori tutto	17,70 m
Lunghezza al galleggiamento	13,17 m
Baglio massimo	4,80 m
Dislocamento	18,5 t
Motori (2)	diesel Caterpillar 820 CV
Tipo motorizzazione	entrobordo linea d'asse

Specifiche tecniche

Imbarcazione pensata per la pesca sportiva d'alto mare: la carena è del tipo a V profondo; il layout esterno prevede un pozzetto basso di bordo e dotato di tuna-door, vasche per il pescato e compartimento per il vivo. Nella sala macchine, alta 1,90 m, è alloggiato anche il generatore. Le tre timonerie sono tutte esterne. Internamente: la zona living è al main deck, mentre nel lower deck si trovano rispettivamente, nel lato sinistro, la cucina ed il bagno comune; le due cabine doppie nel lato dritta e la cabina armatoriale a proravia. Il locale marinaio a prua ha l'accesso dall'osteriggio. Le due ancore sono tipo Danforth, su apposito alloggiamento al mascone.

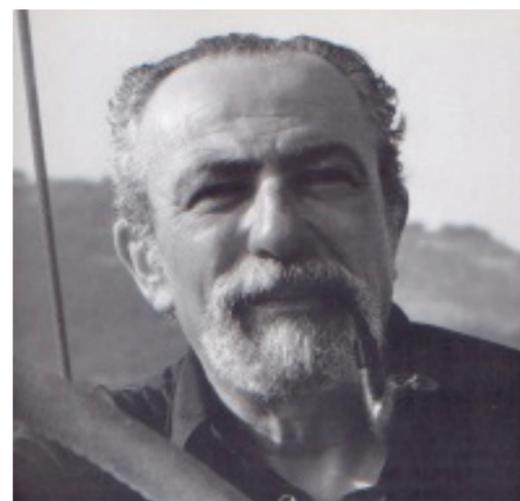
Bibliografia

Nautica, numero 335, marzo 1990
www.altomareblu.com

Fonti immagini

www.altomareblu.com-
 Dott. G.F. Rainone (Armatore Tiger Shark "Alalunga IX")
 Archivio Franco Harrauer





1972: Anno del varo

Nel 1972 si aprono a Sapporo (Giappone) i giochi della XI Olimpiade invernale e si aprono a Monaco i giochi della XX Olimpiade estiva.

I Deep Purple pubblicano *Made in Japan*, album registrato dal vivo nel mese di Agosto e considerato uno dei più importanti dischi della storia della musica rock, nonchè il *live* più bello di sempre. Inizia a Parigi la costruzione del Centre National d'Art et de Culture George Pompidou (Beaubourg), progettato da Renzo Piano e Richard Rogers.

Il MoMA di New York organizza una grande mostra di design dal titolo "Environments and Counter Experimental Media in Italy: The new Domestic Landscape – MoMA 1972", curata da Emilio Ambasz che accosta i maestri e la nuova generazione nata dai movimenti di avanguardia. dove vengono esposti arredi, televisori, radio, giradischi e lampade. In questa occasione nasce la Kar-a-sutra di Mario Bellini, che diventa il prototipo di ogni successiva monovolume.

L'evento segna un momento molto importante perché rappresenta un'occasione di promozione internazionale del prodotto industriale italiano e al contempo una riflessione sui nuovi fermenti intellettuali nel campo progettuale che risentivano del clima politico e sociale che l'Italia stava vivendo.

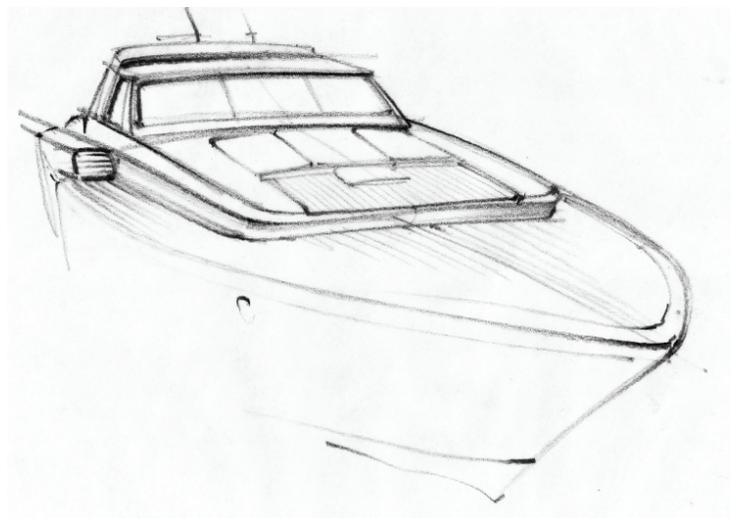
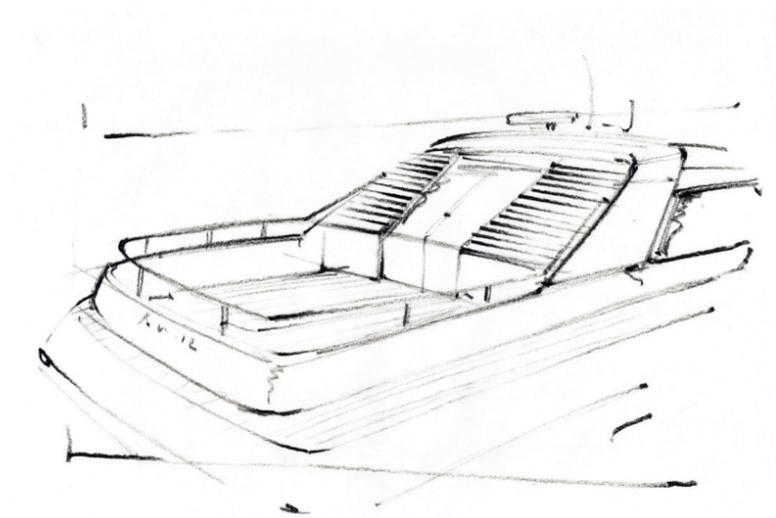
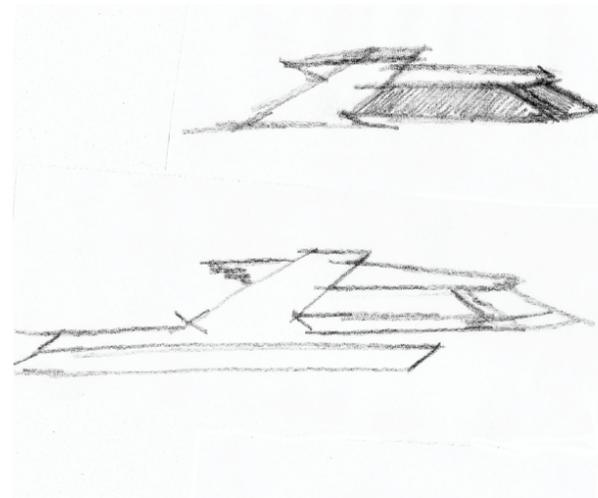
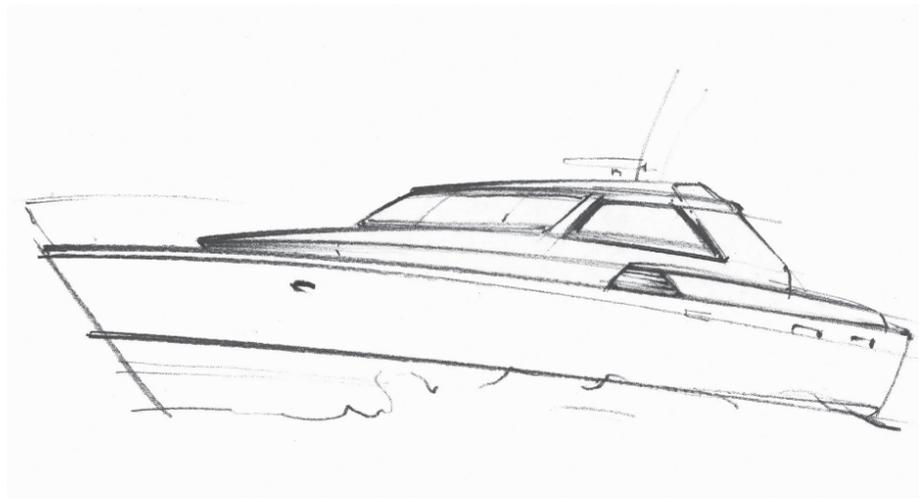
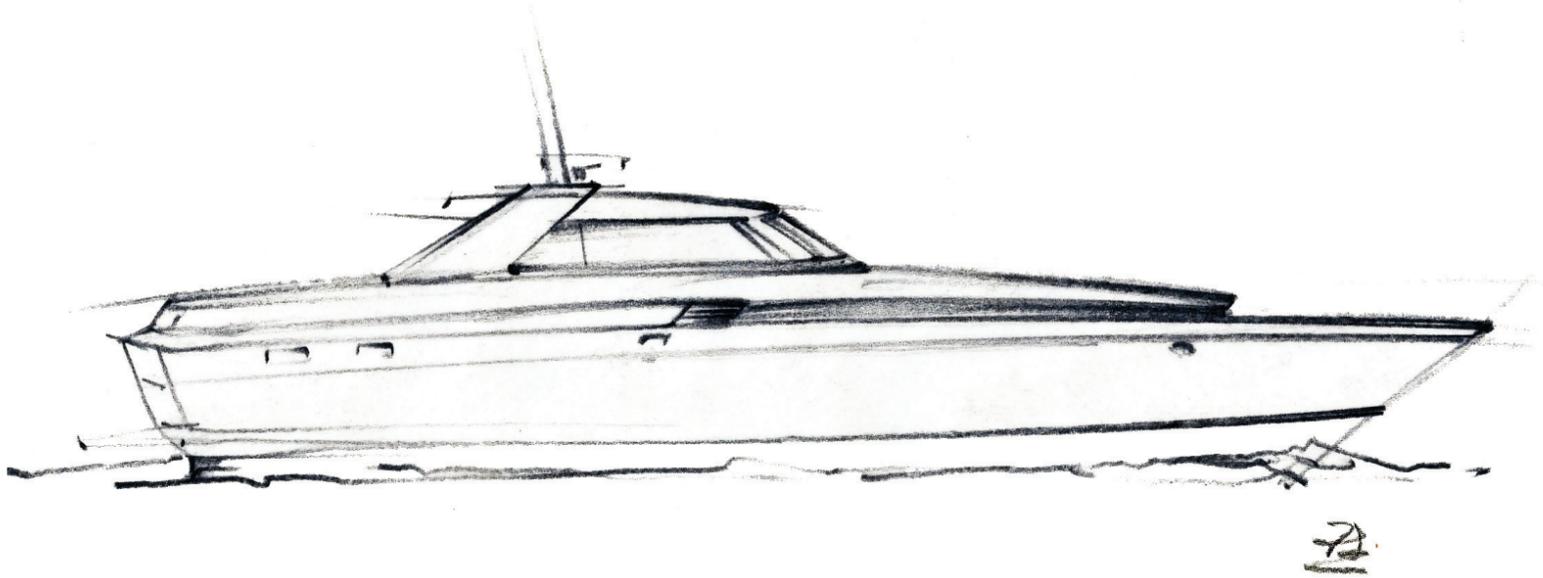
La storia del cantiere e il designer

E' il 1945 quando due dipendenti dei prestigiosi cantieri Picchiotti, Gino Bini e Antonio Sostegni, decisero di rimettere in sesto un bombardato cantiere di Limite sull'Arno dove era fiorente un' importante attività di cantieristica navale. Inizialmente, come è accaduto per la maggior parte dei cantieri, la fecero da padrone le commesse militari che, a cavallo degli anni cinquanta, impegnarono il cantiere nella costruzione di motovedette per la Guardia di Finanza.

Fu nel 1956 che i soci decisero di ampliare la produzione e di trasferire lo stabilimento nell'attuale darsena pisana ed il cantiere acquisì il nome di "Cantiere Navale Italiano di Porta a Mare" che si trasformerà in "Cantieri di Pisa". I primi progetti furono le barche a vela, "Tyrsa", "Kerilos", "Kalea" e "Symphony", un ketch di 17 metri che ebbe il privilegio di essere esposto, in una vasca d'acqua appositamente predisposta, alla fiera campionaria di Milano del 1960.

Ma è con i cabinati a motore che i Cantieri di Pisa conquistano il mondo della nautica. All'inizio con medi cabinati quali gli "Jupiter" ed i "Polaris", e poi ancora con i "Saturno" e "Atlas". Il "Kitalpha", poi, realizzato in due dimensioni di quattordici e quindici metri ricalcava lo stile americano dei fisherman.

E' con il 1972, che i Cantieri di Pisa sembrano rilevare il "testimone", e con esso l'onore e l'onere, di rappresentare nel mondo il "Made in Italy" della nautica da diporto e grazie al felice incontro con l'architetto Pier Luigi Spadolini: nasce "Akhir", un importante yacht a motore, inizialmente di circa 16 metri poi rapidamente in crescita sino a raggiungere e superare i quaranta metri.



Pier Luigi Spadolini, fratello del noto uomo politico Giovanni Spadolini, fu uno dei maggiori esperti nel campo della produzione edilizia industrializzata, della progettazione per moduli e della costruzione con pannelli in architettura. Nasce a Firenze, dove frequenta la Facoltà di Architettura lavorando contemporaneamente nello studio di Raffaello Fagnoni. Si laurea nel 1952 e comincia la sua attività autonoma come architetto realizzando numerosissime opere, singolarmente o come responsabile della progettazione nel settore dell'edilizia pubblica e privata.

E' consulente progettista di disegno industriale per apparecchi radio, televisori ed elettrodomestici di numerose aziende; per apparecchiature elettromedicali della OTE Biomedica; per mobili della Arflex, della Kartell e della 1P. E' Ordinario di Composizione Architettonica e Direttore dell'istituto di Costruzioni e di quello di Tecnologie Speciali e ha determinato l'istituzione della cattedra di Progettazione Artistica per l'industria presso la Facoltà di Architettura di Firenze. Ricca è anche la sua attività teorica, che ha trovato sistemazione in numerose pubblicazioni. Spadolini fu anche un importante designer sulla scena internazionale, soprattutto nel campo delle costruzioni navali collaborando con i Cantieri di Pisa.

Genalogia

L'Akhir 16, un cabinato di circa 16 metri, è il primo della gamma Akhir e risale al 1972. Il successo ha spinto nel 1976, lo sviluppo della più grande Akhir 18 e l'Akhir 20, simili nell'aspetto, ma con un layout interno più spazioso. Successivamente l'Akhir 30 - uno yacht di 30 metri che ha fatto il suo debutto nel 1977 - ha confermato la padronanza di Pierluigi Spadolini delle dinamiche di progettazione e ha creato ancora un altro punto di riferimento per il mondo dello yacht design.

Nel 1986, al fine di soddisfare le diverse esigenze del mercato, è nato il 22S Akhir. Questo yacht sportivo, insieme alla sorella Akhir 22, con la stessa carena in vetroresina e la sovrastruttura in compensato marino, conservano l'inconfondibile stile di Cantieri di Pisa e di equilibrio che Pierluigi Spadolini aveva creato nel 1977 con l'Akhir 30.

Il progetto evolve poi nell'Akhir 40, il cui scafo è stato costruito interamente in legno e poi utilizzato per creare lo stampo per costruire le successive imbarcazioni in materiale composito.

Dall'Akhir 40, risalgono soluzioni progettuali che sono ancora in uso oggi, come le terrazze di poppa, per esempio, che sono la caratteristica principale nella maggior parte dei grandi yacht.

Negli anni '90, il mondo Akhir continua la sua produzione con altri modelli mantenendo per lo più il layout che ha caratterizzato fin qui i progetti precedenti. Nel 2005 in seguito alla richiesta di un armatore, si è delineato un nuovo layout, una nuova tendenza di design che ha contribuito a rafforzare lo spirito di continua innovazione dei progetti dei Cantieri di Pisa.

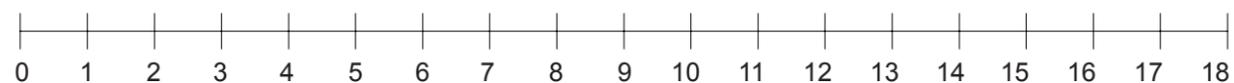
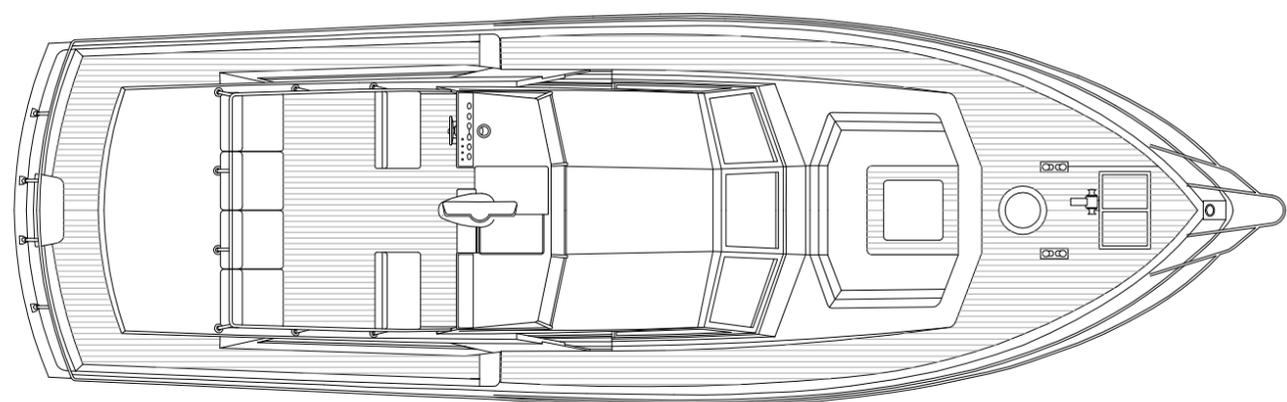
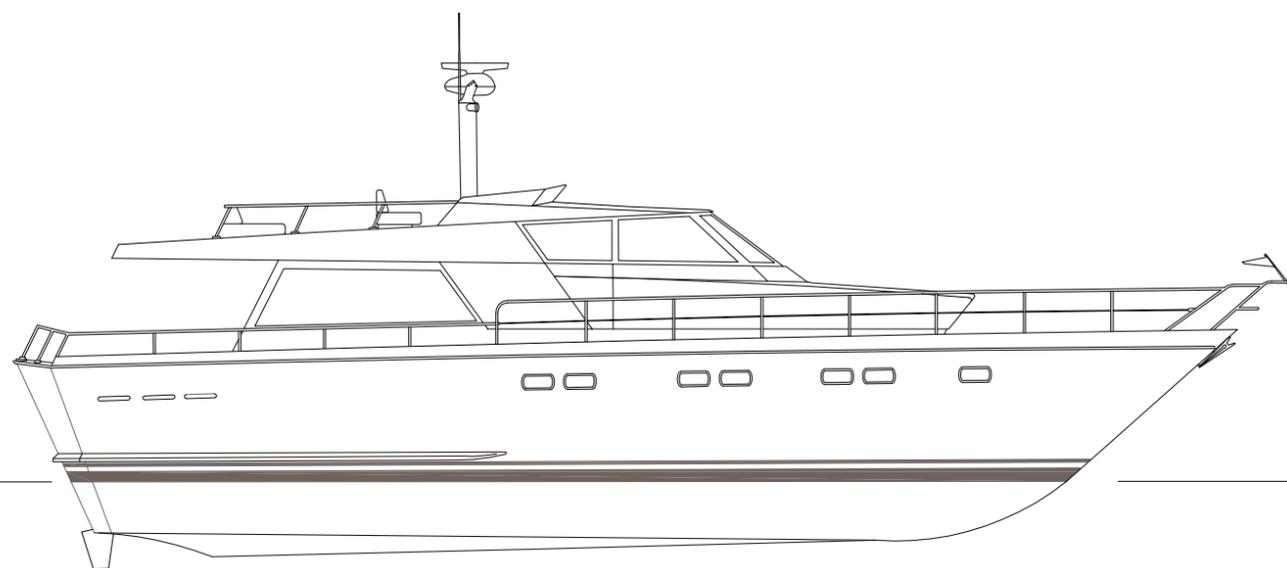
Nel 2008 l'uscita del nuovo Akhir 135, progettato da Carlo Galeazzi, e negli stessi anni il 90, il 108, il 118, il 153, ribadiscono ancora una volta la modernità dello stile che le caratterizza, reinterpretando gli stilemi della serie creata da Pierluigi Spadolini negli anni '70.



- Pag.104
 1. Akhir in rada
 2. Vista da poppa
 3. Pierluigi Spadolini
 4. Dinette
 5. Plancia di comando interna



- 6/7/8/9/10. Schizzi autografati dell' Akhir 18 Sport



Anno di progettazione	1972
Cantiere	Cantieri di Pisa
Designer	Pierluigi Spadolini
Tipologia	Cabinato a motore
Lunghezza fuori tutto	16,30 m
Lunghezza al galleggiamento	12,7 m
Baglio massimo	5,09 m
Pescaggio	1,40 m
Motori (2)	670 Hp
Velocità massima (dichiarata)	48 Km/h

Dal 1972, quando il primo Akhir è stato lanciato, i Cantieri di Pisa sono rimasti fedeli al loro concept originale, uno stile che rimane contemporaneo e inconfondibile ancora oggi.

Il mondo Akhir è particolarmente ricco, non solo in termini di numero di imbarcazioni prodotte, ma anche, con quelle variazioni su un tema che Cantieri di Pisa sono in grado di offrire ai propri clienti di volta in volta.

Tecnologia costruttiva

Il materiale di costruzione dello scafo dell' Akhir 16 è triplo fasciame in compensato di mogano; la sovrastruttura è in legno e la coperta in teak. Dal 1980 la nuova tecnologia della fibra di vetro è stata abbracciata dai Cantieri di Pisa che però ha sempre saputo farla coesistere con la costruzione in legno, garantendo una produzione equilibrata realizzando le barche successive della serie con carena in vetroresina e sovrastruttura in compensato marino.

Stile

L' Akhir, è caratterizzato da uno stile potente, in cui la netta linea nera lungo la murata, contenente le finestrate e le prese d'aria, segna la separazione della tuga dal flying bridge.

Ne risulta un profilo allungato il cui volume della sovrastruttura è alleggerito visivamente: un dinamismo implicito e che diviene ben presto il nuovo standard per la nautica da diporto.

L'interno rappresenta anch'esso, l'eccellenza e l'avanguardia delle capacità di designer di Spadolini: la plancia di comando e il tavolo da carteggio sono integrati in un'unica zona dedicata alla comunicazione, dotata anche di tavolo, divano e cucina. Le finiture interne sono di qualità particolarmente elevata, e la volontà di amplificare lo spazio, è delineata dal layout stesso della zona sotto coperta.

Il concetto originale e il design delle linee esterne sono rimasti invariati negli anni, anche nella sua rappresentazione più moderna, rimanendo fedele alle sue radici.

Specifiche tecniche

Akhir 16 è dotato di due motori in linea d'asse, la cui potenza è di circa 450 hp / 700 hp l'uno, con i quali può raggiungere una velocità di crociera di 20 nodi con picchi fino a 28 nodi.

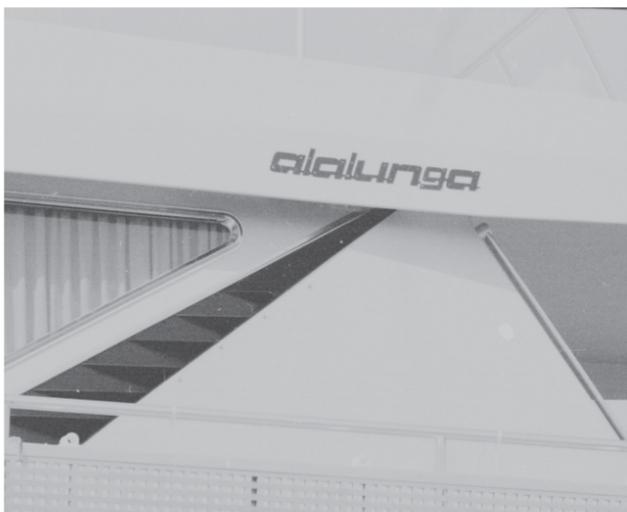
Bibliografia

www.boatmatch.com
www.businessgentlemen.it
www.navigare.it
www.cambiaste.com
 F.Gurrieri, "Pierluigi Spadolini: architettura e sistema" Ed. Dedalo, 1985
 M. Ruffilli, L. Giraldi, "Design a mano libera", Alinea Ed., 2010

Fonti immagini

Archivio Tommaso Spadolini





1975: Anno del varo

Nel 1975 l'Italia fu segnata da un evento drammatico, infatti, il 2 Novembre venne ritrovato il corpo di Pier Paolo Pasolini, il cui assassinio rimane uno dei casi irrisolti della storia italiana. *“Abbiamo perso un poeta, e di poeti non ce ne sono tanti nel mondo, ne nascono solo tre o quattro dentro un secolo”*. Così commenterà la tragica scomparsa lo scrittore Alberto Moravia. Sul fronte tecnologico inizia la grande sfida tra il giovane Bill Gates e il grande rivale Steve Jobs, infatti, nel 1975, viene fondata la *Microsoft*. *“Nel futuro vedo un computer su ogni scrivania e uno in ogni casa”* così Bill Gates s'immaginava il domani nel momento in cui dava vita alla sua *creatura*.

La storia del cantiere e il designer

Mario Spertini fondatore, nel 1961, del cantiere navale di Santa Margherita è considerato tra gli uomini chiave nello sviluppo del motor yachting, tanto da ricevere, nel 2011, il premio “I Grandi della Nautica”. Esordisce costruendo gozzi da pesca e si afferma, in questo segmento di mercato, con il varo, nel 1964, della prima imbarcazione *Sport Fisherman* di 14 metri realizzata grazie ai suggerimenti di Ferdinando Schiavoni, editore di *Mondo sommerso*, la bravura di Balestrino e la matita magica di Franco Harauer; *una macchina da pesca perfetta, elegantissima e funzionale, da far invidia ai cantieri americani maestri in materia*.

Il varo del 14 metri determina la nascita del famoso marchio **Alalunga**.

Il primo *motor yacht* prese il mare nel 1975; a questa fecero seguito una lunga serie di modelli costruiti in legno.

Spertini ha stretto collaborazioni di successo con architetti di fama internazionale: Paolo Caliarì che realizzò gli esemplari *Panther*, e successivamente Aldo Cichero.

Il punto di forza delle barche di Spertini è riscontrabile nel comfort e nella sicurezza di navigazione in velocità: *“con mare formato di prua, su un Alalunga vai dritto, tieni la rotta e mantieni una manovrabilità straordinaria; con molte altre barche, invece, è meglio virare subito e prendere il mare al mascone”*.

I materiali di costruzione hanno trainato lo sviluppo della cantieristica nautica nazionale; una storia che ha inizio il 27 Gennaio 1962, data inaugurale del primo Salone Nautico di Genova. Il progressivo passaggio *dal legno al carbonio* ha determinato straordinari cambiamenti che hanno coinvolto l'intero comparto produttivo.

Il materiale è divenuto sempre più l'elemento caratterizzante di un'imbarcazione: gli conferisce un'identità propria, quella che viene definita da Sciarelli *l'anima della barca*, la contestualizza in un punto preciso della storia dello yachting, riflette le qualità prestazionali ed estetiche.

I progettisti sono stati gli artefici del successo e dell'importanza acquisita dallo yacht design italiano negli ultimi quarant'anni. Hanno saputo interpretare le potenzialità offerte dai materiali giungendo di volta in volta ad una sintesi compositiva-formale frutto del compromesso fra le proprietà di lavorazione intrinseche e le abilità degli artigiani.

Aldo Cichero annoverato tra i grandi della *linea italiana*, è stato un esperto

Cantieri di Santa Margherita
Aldo Cichero

'75

ALALUNGA 21,50



nei processi di produzione *leggeri*; ha realizzato le sue prime barche in compensato marino e fu tra i primi a progettare unità da diporto in composito. Negli anni '70, ha depositato anche il brevetto 'Triplast', di grande valenza tecnologica, tuttora all'avanguardia, con cui sono state costruite imbarcazioni come il Lamborghini Quetzal e catamarani da 35 mt.

La conoscenza dei materiali e la bravura nell'applicazione al progetto arricchita dall'attività lavorativa come industrial designer, gli hanno consentito di realizzare scafi di indiscussa valenza stilistica.

Inizia la sua attività, negli anni '60, presso i celebri Cantieri Baglietto di Varazze, dove acquisisce l'esperienza fondamentale per la sua futura carriera. Qui lavora, per 3 anni, alle costruzioni dei primi motor yacht e poi, per 6 anni, nell'ufficio tecnico al fianco di Pietro Baglietto e di Gian Battista Franzi per la progettazione delle linee, delle strutture e degli interni. È stato allievo di Paolo Caliani, dal 1969 al 1971, con il quale apprende i canoni estetici applicati al mestiere, quelli che il giornalista Antonio Soccol definisce *i capisaldi morali del paradigma professionale del maestro* ovvero: il senso *rivoluzionario* della purezza della linea e l'importanza dell'attenzione per l'innovazione tecnologica.

Negli stessi anni, Cichero amplia i propri interessi lavorando per conto di aziende del furniture design, dei componenti e degli accessori per l'arredo. Tale esperienza gli consente di incontrare Cesare Cassina e artisti del calibro di Gaetano Pesce e Alessandro Mendini con i quali sviluppa, a Genova, "Bracciodiferro" una linea di prodotti di design.

Cichero è un progettista dinamico e aperto alle contaminazioni che arricchiscono il progetto.

Genealogia

Le ottime caratteristiche di tenuta al mare e di manovra dell'Alalunga 21,50 sono il frutto dell'esperienza acquisita dal Cantiere di Santa Margherita nella costruzione degli Sport Fisherman.

L'Alalunga 16,80 è il primo esemplare disegnato da Cichero nel '72 al quale hanno fatto seguito l'Alalunga 17,50 ('72), 18,30 ('73), 23,60 ('73), 19 ('74), 28 ('75): questi scafi sono i precursori del M.Y. 21,50; le similarità emergono nel disegno del profilo. Sono seguiti l'Alalunga 30 in acciaio ('75) e in legno Alalunga 31 ('76), 26 ('78), 30 ('79).

La ricerca avviata da Spertini volta al continuo miglioramento delle barche sul piano tecnico e su quello stilistico da Cichero ha prodotto, in quegli anni, numerose soluzioni. Nelle Alalunga 16,80, 18,30, 19, 21,50 e 22, le prese d'aria del locale motori vengono realizzate in lega leggera piegata e autoportante innovazione che caratterizza la linea di questi motor yacht. Per gli altri modelli, le prese d'aria sono divenute elementi di stile integrate nella sovrastruttura con funzione di struttura portante del tetto; discorso analogo per l'albero porta radar e le antenne, disegnati per conferire carattere al design della barca.

Stile

È probabile che Aldo Cichero venne influenzato dagli insegnamenti del

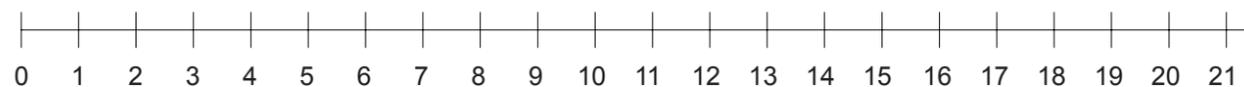
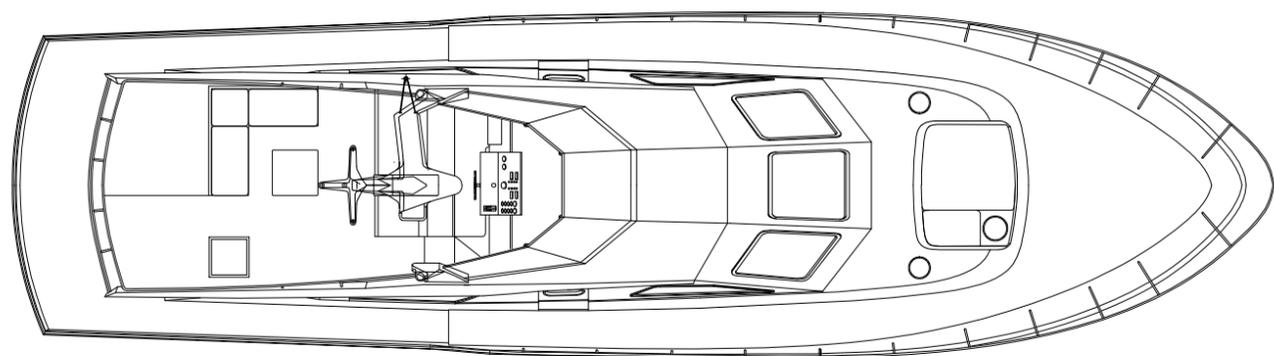
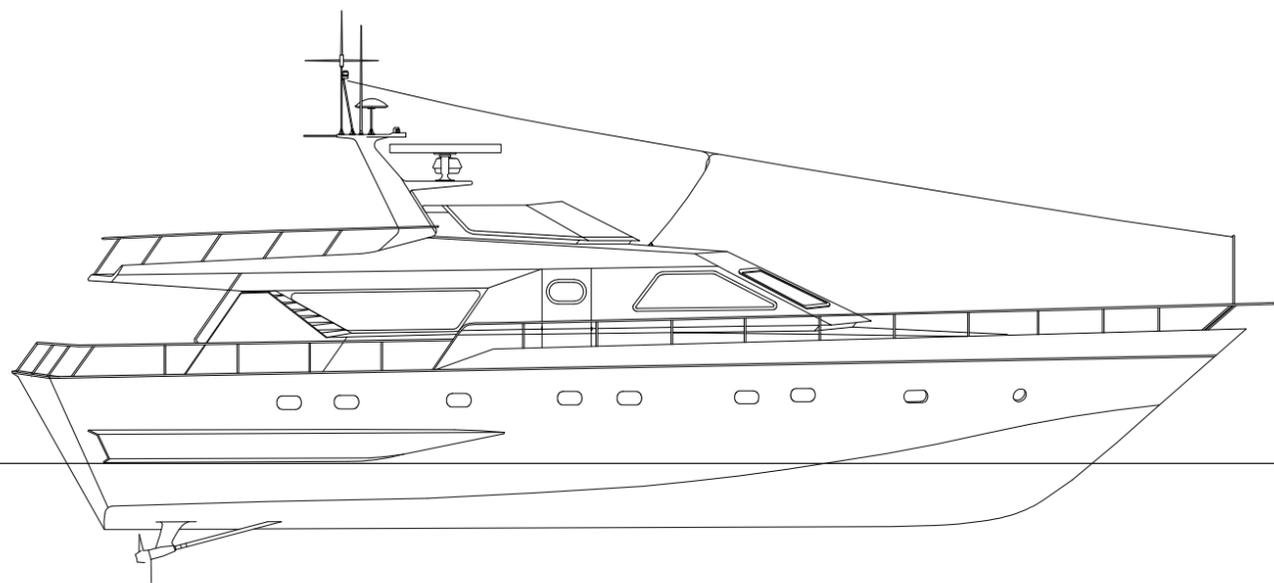


Pag.112

1. Aldo Cichero nel suo studio
2. Alalunga 21,50 in navigazione
3. Dettaglio del nome Alalunga
4. Alalunga 21,50 in cantiere
5. Acquerello di Milvio Cereseto



1. Salone d'ingresso
2. Plancia principale di comando
3. Main deck
4. Galley



Anno di progettazione	1975
Cantiere	Santa Margherita SPA
Designer	Aldo Cichero
Tipologia	Motoryacht mediterraneo
Lunghezza fuori tutto	21,80 m
Lunghezza al galleggiamento	17,4 m
Baglio massimo	5,95 m
Pescaggio	1,80 m
Motori (2)	M.T.U. 12 V.331 TC 81 HP 1350
Velocità massima (dichiarata)	72.2 Km/h

maestro Paolo Caliarì la cui imbarcazione *Tiger* fu l'espressione del nuovo stile che si andava definendo nelle imbarcazioni: *sintesi geometrica di aggressività ed eleganza, di aerodinamica e performatività*.

Il materiale di costruzione, ovvero il compensato marino, contribuì non poco alla definizione dello stile. La sua caratteristica spigolosità creò subito un nettissimo distacco con i design precedenti.

Affiora, in questa imbarcazione, una nuova tendenza che consiste nel mettere in evidenza particolari tecnici prima nascosti (prese d'aria, alberotti, ecc.), fino a farli diventare elementi distintivi del carattere dello yacht.

L'Alalunga 21,50 rappresenta, per stile e qualità, un grande classico della tradizione cantieristica italiana, esempio unico di eleganza e *sapore di mare*.

Tecnologia costruttiva

L'Alalunga 21,50 è un'imbarcazione in legno. Il fasciame dello scafo è stato realizzato con tre strati di mogano lamellare e la sovrastruttura in compensato marino. Il ponte di coperta e il pozzetto sono con coperta e rivestimenti in teak.

Le essenze legnose caratterizzano gli allestimenti interni.

Il compensato fu introdotto sul finire degli anni '50 per sostituire la costruzione in legno massello. Questa nuova tecnologia consentiva di ridurre i costi del prodotto finito e contestualmente di incrementare la produzione annua dovuta alla maggiore facilità e rapidità di lavorazione del materiale. I primi esemplari si ebbero con la 16,50 nuova versione dei Cantieri Baglietto, nel '67, ai quali partecipò anche Aldo Cichero.

Specifiche tecniche

Gli esemplari Alalunga 21,50 sono stati oggetto di refitting nel corso degli anni; interventi mirati all'aggiornamento tecnologico della sala macchine e della strumentazione di bordo, le modifiche alla compartimentazione e gli arredi. Originariamente lo scafo semi-planante era dotato di due motori M.T.U. 12 V.331 TC 81 HP 1350 che assicuravano una velocità di crociera di 35 nodi.

Lo schema interno è organizzato su due livelli. Sul ponte superiore si trova la zona giorno. Verso prua si trova la plancia principale di comando mentre a dritta si sviluppa la zona pranzo.

Nel livello inferiore si concentra la zona notte con quattro cabine complete di bagni. A prua, doppia cabina padronale, una a sinistra con letto singolo e una a destra con letto matrimoniale comunicanti tra di loro e servizi contro la parete alloggio equipaggio.

Bibliografia

Annuario della Nautica 1981 - *Le tendenze del design* - di Aldo Cichero; altomareblu.com - *Nautica Italiana: l'epopea storica* - di Antonio Soccol; altomareblu.com - *Linee d'acqua. Paolo Caliarì e la nascita del mediterranean style* di Antonio Soccol, Pier Federico Caliarì, Massimo Musio Sale.

Fonti immagini

Archivio Aldo Cichero





1975: Anno del varo

Nel 1975 in Italia imperversava la crisi economica, che aveva portato ad un incremento del costo della vita di oltre il 50% nel solo triennio 1973-1975; nonostante ciò fu un anno di grandi decisioni istituzionali.

Venne abbassata la maggiore età a 18 anni, raggiunti i quali si poteva votare e sposarsi senza il consenso dei genitori.

Venne riformato il "Diritto di famiglia" con l'abolizione dell'istituto della dote e il riconoscimento della legittimità dei figli naturali e della patria potestà di entrambi i genitori.

Nella comunicazione avvenne la storica svolta con la legge 103/75 che istituiva la regolamentazione del servizio radiotelevisivo pubblico e legittimava le reti private, dando il via alle prime radio libere.

Il 1975 fu in generale un anno ricco di cambiamenti a livello culturale e sociale: la crescita del livello di istruzione, dovuta ad una diffusione sempre più ampia di giornali, libri e riviste negli anni precedenti, aveva portato ad una maggiore maturità nel modo di pensare e di agire delle persone.

La storia del cantiere e il designer

La storia dei Cantieri Ferretti nasce nel 1968 a Bologna, quando i fratelli Alessandro e Norberto Ferretti, già proprietari di diverse concessionarie di auto, decisero di allargare l'attività di famiglia alle barche, creando la divisione "Ferretti Nautica" e diventando rivenditori del marchio statunitense Chris Craft.

Nel 1971, dopo soli tre anni di attività, presentarono al salone di Genova la loro prima imbarcazione, un motorsailer di 10 metri in legno, con la quale ottennero successo e visibilità internazionale.

Nel 1975 inaugurarono il cantiere di San Giovanni in Marignano, dove la produzione di motorsailer venne portata avanti fino agli anni Ottanta quando, con grande lungimiranza, decisero di puntare sulle imbarcazioni a motore. Nel 1982 presentarono la prima barca a motore, dando avvio alla progettazione e realizzazione di imbarcazioni di tipo sport fisherman, open e flying bridge.

Nel 1987 venne inaugurata la nuova sede di Forlì, tuttora sede del cantiere. Il Gruppo Ferretti attualmente si compone di marchi tra i più prestigiosi della nautica mondiale, come Ferretti Yachts (che si è specializzato nelle imbarcazioni flying bridge dai 15 ai 29 m), Pershing, Itama, Bertram, Riva, Mochi Craft, CRN e Ferretti Custom Line.

Genealogia

La produzione degli Altura ha rappresentato il primo giro di boa per il neonato cantiere. Dopo il successo dei primi Saloni Nautici, Norberto, che puntava alla produzione in serie, si rivolse all'ingegner Carlo Moschini per passare dagli scafi in fasciame di iroko a quelli in vetroresina. Nel 1973 entrò in produzione l'Altura 33, un motorsailer dalla poppa a canoa, del quale vennero venduti ben 61 esemplari.

Nel 1975 venne messa in produzione l'Altura 42 sul progetto di Alberto Mercati, che Norberto ancora oggi reputa uno dei progettisti più creativi e

Altura 33
 Lunghezza m 9,80
 Larghezza m 3,38
 Superficie velica mq 51
 Posti letto 6+1
 Zavorra qj 25
 Dislocamento t 5,5
 Motore Alfa 90 HP
 Costruzione vetroresina
 ANCHE IN VERSIONE GUSCIO

NOVITÀ
Altura 42
 Lunghezza m 12,50 f.t.
 Larghezza m 3,90
 Superficie velica mq 73
 Zavorra qj 50
 Dislocamento t 11
 Motore Fiat Alfa 135 HP
 Costruzione vetroresina
 ANCHE IN VERSIONE GUSCIO
 PROGETTO Architetto ALBERTO MERCATI

NOVITÀ
Altura 53
 Lunghezza f.t. m 16,00
 Larghezza m 4,35
 Superficie velica mq 125
 Zavorra qj 75
 Posti letto: da 6 a 10 in 5 cabine
 Motore Fiat Alfa 200 HP
 Costruzione in legni pregiati
 PROGETTO Architetto ALBERTO MERCATI

La FERRETTI NAUTICA s.a.s.
 Via de' Carracci, 6 - Bologna - Tel. 374212 • VI INVITA AL SALONE DI GENOVA
 17-27 OTTOBRE - STAND 24-25 ALL'APERTO PER PRESENTARVI LE NOVITÀ '75/'76



capaci con cui abbia lavorato. La storia del loro incontro è piuttosto curiosa e Ferretti la ricorda così: *Chi è quel folle che ha disegnato quell'orrore di barca? Stavo pensando ad alta voce guardando una barca esposta al Salone... Io! Sentii qualcuno rispondermi con tono inacidito, quasi di sfida. Era Alberto Mercati.* (N. Ferretti, 1971).

Nonostante un inizio non proprio felice, i due gettarono le basi del progetto e della propria collaborazione proprio in quell'occasione, con uno schizzo disegnato sulla tovaglia durante il pranzo, al termine del quale Ferretti si portò a casa il pezzo di stoffa.

Dal 1975 al 1985 ne sono stati realizzati e venduti 79 esemplari, un numero che è indice tangibile del suo successo.

Nel 1977 entrò in produzione l'Altura 10 e nel 1979 l'Altura 53, che prendeva spunto da un progetto disegnato da Mercati.

Con quest'ultimo progetto, la sensazione di aver ridotto il margine di sperimentazione, avendo raggiunto l'obiettivo prefissato in termini di comodità e sicurezza, spinse i fratelli Ferretti a cambiare rotta verso le imbarcazioni a motore.

Tecnologia costruttiva

Con gli Altura inizia la produzione in vetroresina dei Cantieri Ferretti, che permise di realizzare la serializzazione del prodotto, obiettivo fortemente sostenuto da Norberto Ferretti. L'attività di stampaggio, affidata a Moschini, e quella di allestimento e di manodopera avveniva in due capannoni affiancati. Il successo del marchio Ferretti è da sempre il risultato di forti sinergie, in primis tra i due fratelli, Norberto e Alessandro, che si erano divisi tra l'attività in cantiere e la gestione commerciale; ma ciò che ha garantito il successo di ogni modello, è stata soprattutto la capacità di Norberto di creare sempre un clima di armonia, crescita e confronto non solo con i progettisti, ma anche con tutti i collaboratori e lo staff.

Stile

L'Altura 42, che Ferretti ancora oggi definisce una "pietra miliare", rappresenta la volontà del marchio Ferretti Craft di fare chiarezza nel mondo del motorsailer, fino ad allora un brutto ibrido tra vela e motore.

L'elemento di innovazione che la caratterizza è dato dalla novità di avere una timoneria interna su una barca a vela, mentre quella esterna veniva posizionata lateralmente sulla tuga, su un cruscotto leggermente a sbalzo. Gli interni sono contraddistinti da una netta suddivisione tra zona giorno e zona notte. Si scende infatti in un ambiente unico, molto arioso e luminoso in cui sono disposti l'ampia dinette e la cucina a murata. Più avanti, sotto un rialzo completamente vetrato della tuga, si trovano la postazione di guida interna e quella del copilota, mentre centralmente si scende verso la zona notte con le due cabine simmetriche e l'armatoriale a prua.

Gli esterni presentano diverse zone prendisole; sulla tuga più bassa a poppa si forma una zona protetta per contenere la cuscineria, mentre a prua, dove la tuga scende in due ali laterali, si crea uno spazio centrale adatto a disporre il tender.

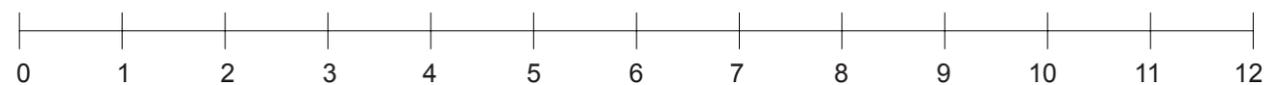
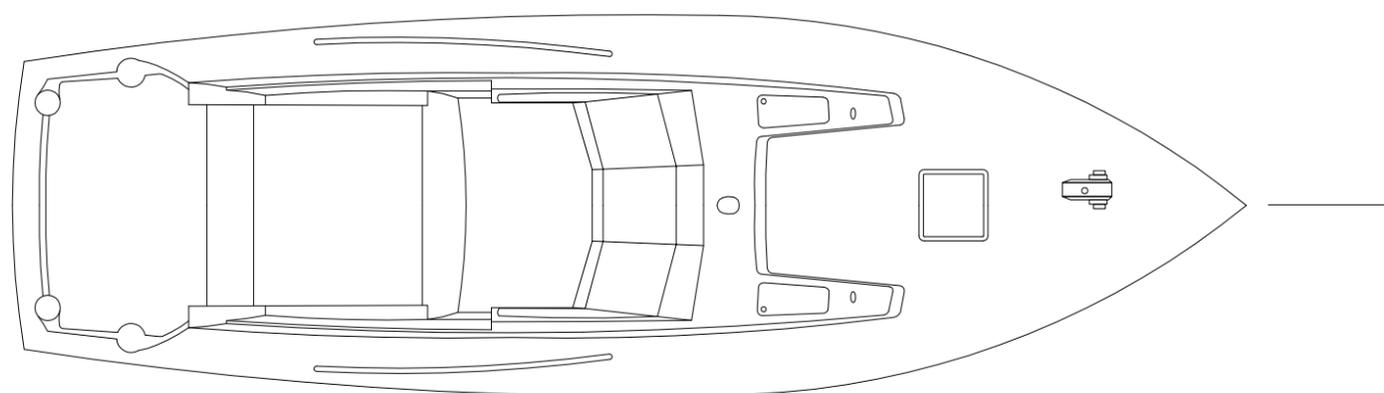
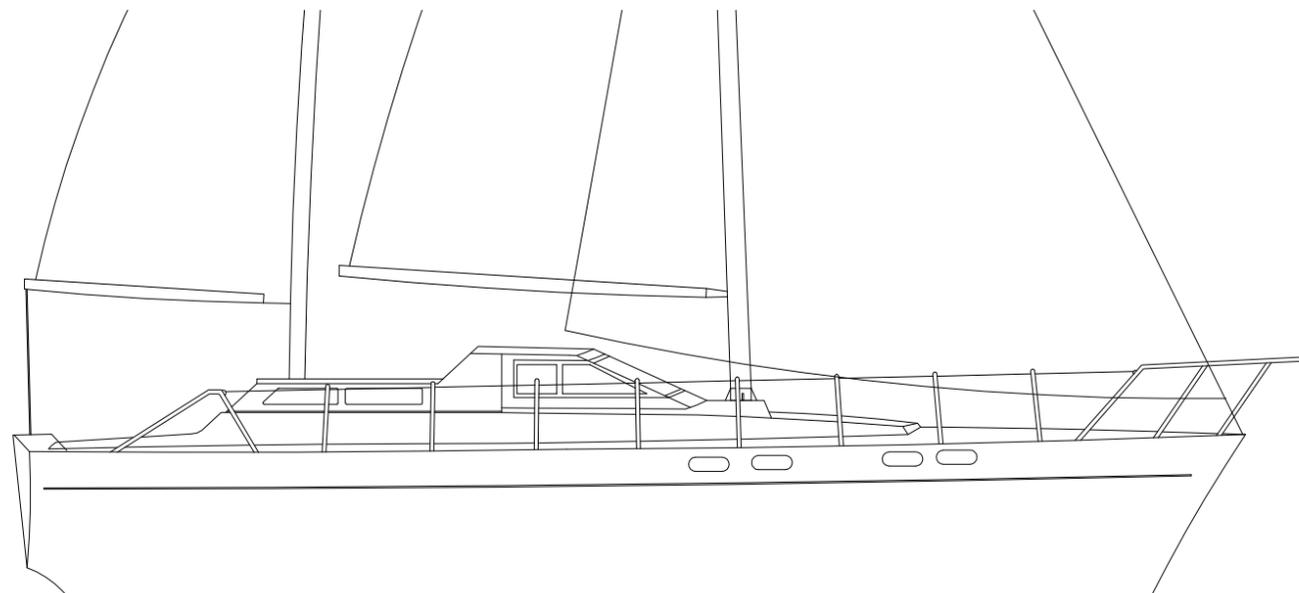


Pag.120

1. Altura in allestimento
2. Altura in navigazione
3. I fratelli Ferretti



4. Pubblicità sul giornale "Nautica"
5. Vista del pozzetto
6. Plancia di comando interna



Anno di progettazione	1975
Cantiere	Ferretti
Designer	Alberto Mercati
Tipologia/armamento velico	Motorsailer/Ketch
Lunghezza fuori tutto	12,75 m
Lunghezza al galleggiamento	10,60 m
Baglio massimo	3,80 m
Dislocamento	12,5 t
Motori (2)	Fiat aifo 806AM-135 Hp
Superficie velica	88 mq ca.

Specifiche tecniche

L'Altura 42 appartiene alla tipologia dei motorsailer, barche progettate sia per la navigazione a vela che per quella a motore, nelle quali le prestazioni veliche sono un po' sacrificate per dare maggiore peso alla vita a bordo e all'abitabilità.

La barca, armata a ketch, presenta uno scafo a chiglia lunga dalle linee classiche simili alle barche del Nord Europa, ma con una tuga moderna.

L'Altura 42 rappresentava esattamente l'emblema della filosofia Ferretti: non certamente destinata ai velisti puri, si rivolgeva ad appassionati del mare, alla ricerca di garanzie di affidabilità e comfort piuttosto che di prestazioni veliche, ponendosi al di sopra dell'antitesi tra vela e motore.

Bibliografia

Nautica, ottobre 1975
www.ferretti-yachts.com
www.ferrettigroup.com

Fonti immagini

Archivio Ferretti Group