

vismara



Fare Vela del 10/08



di CARLO MARZANO

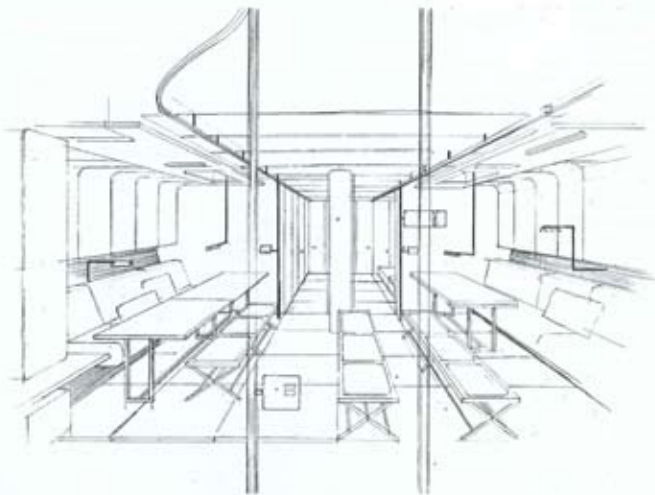
Cosa determina la linea, la scelta estetica e architettonica di un'imbarcazione? Come si evolve il design nelle barche a vela? E da quali fattori viene influenzato? Dalla classe di appartenenza, dal tipo di navigazione e di mare, dalla scelta dei materiali? Dalla moda del momento? Dalla richiesta di un armatore, anche se poco esperto? O dalle esigenze di sua moglie? Intanto dobbiamo capire cosa vuol dire design. Con questo termine si possono intendere diversi significati: progettazione, disegno industriale, profilo estetico di un oggetto... a volte il termine viene usato anche per definire un prodotto di qualità o di ricercata personalità estetica.

Secondo noi è di design un oggetto che riesce a fondere la funzionalità dallo strumento con il gusto estetico. In pratica, una sedia bella e scomoda non è un oggetto di design. Stessa cosa per un utensile pratico ma esteticamente poco ricercato. Lo spruzzi agrumi di Philippe Starck che non spruzza non è design, ma un prodotto firmato, che vende perché di tendenza... La differenza con il concetto di arte pura è che questa non deve soddisfare alcun bisogno o funzione naturale, mentre il design deve restare nel limite del funzionale. Se l'arte è emozione, il design è la funzione di un'emozione.

Nuovi materiali, programmi, richieste degli armatori e del mercato. La vela si evolve in soluzioni un tempo impensabili

L'evoluzione del Design

primo piano/design



Cerchiamo allora di capire cosa sia il design nautico e quali scopi deve soddisfare, come si è evoluto nel tempo e quali potranno essere le tendenze di domani. Ci siamo rivolti ad alcuni ingegneri, progettisti, cantieri, restauratori e professori universitari che rappresentano, secondo noi, l'élite della nautica a vela, non solo in Italia.

«In genere quando si dice design ci spingono Claudio Lazzarini e Carl Pickering, dello studio LazzariniPickering, si intende industrial design. Produzione di oggetti riproducibili in serie. Con metodi industriali. Oppure una creazione ancora a livello artigianale. Nella produzione di barche di serie, in tutto il mondo della nautica, siamo molto più vicini a questa seconda situazione. Per noi il design è un prodotto funzionale legato ad alcuni processi produttivi. L'invenzione nasce o da una nuova funzione a cui l'oggetto di una risposta, o da una nuova tecnologia o da un nuovo materiale. È comunque, nella nostra ottica, un atteggiamento di ricerca e non di stile. Oggi la maggior parte dei prodotti sono variazioni stilistiche in cui si fanno delle scelte di gusto, di moda, ma non si inventa nulla di nuovo. Oggi la maggior parte dell'industria fa stilismo. Spesso c'è solo attenzione alla ricerca estetica e non viene rispettata la funzionalità. Ci sono casi di industrie anche famose che seguendo un marketing demenziale producono, per esempio, uno spazzolone per il bagno e lo chiamano "mandolino". È un po' il tradimento di quello che secondo noi è il concetto di design e di ricerca».

Il "c'era una volta il design" della nautica sembra molto semplice. Secondo Luca Bassani, il creatore dei Willy, tutto ruota intorno alla paura del mare grosso. «La barca», dice Bassani, «deve essere funzio-

Sopra e a lato: un disegno e gli interni di Roma, dello studio LazzariniPickering. Per lo sviluppo della linea Willy 80, Lazzarini e Pickering hanno ricevuto il compenso d'oro, premio assegnato dall'associazione dei designer italiani

nale, doveva soprattutto reggere alle condizioni estreme che il mare ogni tanto presenta. Rod Stephens, che allora rappresentava un modello da seguire, e che negli anni '60 e '70 era il vero guru dei disegnatori di barche a vela, per prima cosa ti insegnava cosa fare quando eri alla capra, quando c'era tempesta. Con quei criteri, una barca era disegnata in modo tale che dal pozzetto non doveva essere buttato in mare da un'ondata. Era la base di tut-

to. Poi, diceva, devi decidere se andare in crociera o in regata. Tutto partiva da lì. «Le barche moderne» commenta Gianni Freri, storico progettista, tra le altre, del *Mare di Venezia* e dello *Squali* di Gianni Agnelli, «si sono evolute in base a esperienza, conoscenza e intuizioni. Oggi è molto più facile renderla più sicura. Con maggior conoscenza, risultati dell'esperienza e programmi che permettono di studiare il comportamento in mare da un computer».

«Credo che non sia corretto pensare, afferma Umberto Felci, titolare della Felci Yacht Design, «che le imbarcazioni di un secolo fa fossero oggetti pensati in maniera funzionale per rispondere a requisiti di sicurezza, mentre le imbarcazioni attuali abbiano introdotto il design, cioè il fatto estetico, come nuova componente dell'alchimia. Credo che



molte imbarcazioni e molti oggetti progettati e costruiti dall'uomo abbiano sempre costituito un tentativo di sintesi tra la funzione dell'oggetto, i materiali con i quali veniva realizzato e la sua forma finale. Logicamente i tempi sono cambiati e quindi le risposte che i progettisti hanno dato con i loro lavori sono diverse. Inoltre sono cambiate e stanno cambiando velocemente le nostre esigenze. Quello che poco tempo fa ci sembrava un lusso è ora una cosa alla quale nessuno pensa di poter rinunciare. Quello che ci sembrava estremamente moderno e tecnologico nel giro di pochi anni sembra superato sotto ogni punto di vista. Anche in relazione a queste mutazioni si muove lo sviluppo tecnologico con le molte nuove pos-

“prodotti, anche le barche, sono in evoluzione. Credo che un buon progetto abbia sempre avuto in sé una completa e attuale sintesi di funzione, forma e materiali”
Umberto Felci

sibilità materiche, tecniche e quindi formali. I prodotti, anche le barche, sono in evoluzione ma credo che un buon progetto abbia sempre avuto in sé una completa e attuale sintesi di funzione, forma e materiali. Un progetto valido, che è riuscito con la sua sintesi a fornire una risposta, è tanto più valido quanto più questa sembra univoca».

«Per ripercorrere la storia del design nautico», ci dice Federico Nardi, dei Cantieri Navali dell'As- genario, «basterebbe leggere *Lo Yacht*, il libro di Carlo Sciarrelli. In pratica il design si evolve insieme con le regole di stazza. Una tappa importante è stata la riunione internazionale a Londra, nel 1906, dove, nonostante il New York Yacht Club decise di non esserci, definirono

vismara



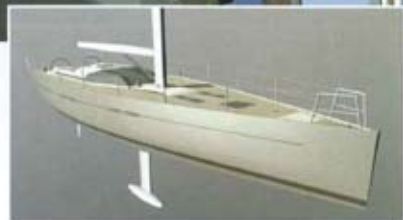
una nuova regola di stazza uguale per tutti dando vita così al regolamento di Stazza Internazionale. Venne definita la stazza metrica e tagliarono la testa di barche come *Bonafide*. Per tanti anni il design è stato quasi una conseguenza e le barche erano fatte per camminare. Una volta il problema che limitava la creatività era dato dai materiali, ma non per questo possiamo dire che nessuno pensava ad apportare delle innovazioni nelle forme. A Beitoul, nel manico dedicato a Herreshoff, si possono vedere certi oggetti in legno che per l'epoca erano sperimentali. Essendo fatti in legno erano inverosimili, non stavano insieme, ma questo dimostra come la ricerca di barche sempre più avveniristiche è esistita costantemente». «Le barche negli anni 60», continua Nardi, «verso poppa nemmeno erano abitabili, non c'era niente. In realtà il primo grande passaggio lo abbiamo vissuto nei negli ultimi anni. Basta mettere vicino barche degli anni 20, degli anni 60 e 70 e analizzare i volumi di uscita della carena. La progressione nell'abbattimento dei record di velocità oggi, rispetto al passato, non è una curva, ma è diventata una linea costante. E se continua così, nei prossimi 10 anni attraverseremo l'Atlantico a vela a medie di 50 nodi. È questo che stiamo vivendo noi, il più veloce punto di svolta nella rea-

lizzazione delle barche. È la grande rivoluzione della vela. Guardiamo la Volvo Ocean race. Negli anni '70 andavano sul Pen Duick a medie di 8, ora vanno a 22. Ma 8 nodi li hanno fatti per cent'anni. Il look avveniristico forse si può far risalire allo *Stabil* (dal nome del famoso aereo da guerra invisibile). Agnelli è stato un grande. Andate a vedere *Agata*, *Capriola*, ha sempre avuto giocattoli straordinari. Poi è venuto fuori con lo *Stabil*. Dietro c'è stato lo zampino di German Frers. E del cantiere Green Marine. È stato un altro grande passaggio, con una bozza di novità estetica veramente notevole. Totalmente innovativa. Quando uscì quella cosa nera ha fatto subito tendenza». Una volta la differenza di base, che ancora esiste, nei concetti e nel design, era tra barche nordiche e barche mediterranee. Le prime con interni calorosi, alti standard di costruzione, predominio del teak, fatte per navigare a lungo, in condizioni impegnative, stabilità. Possiamo trovare almeno due archetipi apparentemente antitetici ma con più punti in comune di quanto possa sembrare. L'Hallberg-Rosy e Nautic's Swan. La barca mediterranea invece, più moderna, più spazi da vivere all'esterno, pozzetti più grandi, zone preshiole. Fatte per fare il bagno, ma con tanta potenza per sfruttare, le leggere brezze estive.

A sinistra: la coperta di un Wally, in cui si può notare lo studio che ha condotto alla realizzazione della coperta pulitissima. Una tendenza al ritorno al passato? Qui accanto: gli interni e una foto aerea del Wallypower. Lun, spazio, soluzioni avveniristiche per un motoscafo che sembra una barca a vela senz'albero

Poi arriva il periodo della sperimentazione e della creatività. Scafi, vele, interni. Secondo Guido Spadolini, titolare della cattedra di design nautico all'Università di Firenze, tutto nasce dalla sperimentazione. Le regate testano i materiali, si battono i record, il mercato segue, osserva e propone soluzioni. Ed è molto importante il discorso mediatico. Che influenza nel design, visto che nasce sempre da una richiesta di pubblico. Il design per anni si è riposato dove c'erano una serie di barche che di fatto non si facevano concorrenza sulle prestazioni, perché le velocità maxime in certe andature se non erano otto erano 10 nodi e mezzo. Adesso a una scelta architettonica può corrispondere un aumento o un decremento sostanziale delle prestazioni. Prima il tavolo da carteggio veniva usato ogni minuto. Si navigava con le rilevazioni, anche nelle regate poco più che costiere. Si usava il sestante. Oggi il carteggio, per quello che costa, anche in termini di spazio, si potreb-

primo piano/design



sono andati al Farnet. Poi ancora Vallicelli e la sperimentazione del legno lamellare. Forte rigidità e salto prestazionale. Si lascia il cantiere Benello e si lavora con De Cesaris e Vallicelli e arrivano i primi Two Tonner e il *Cania alla Fôpe*. Era l'era di Peterson. Questo è già design. Peterson è stato il punto di rottura. Doug Peterson spinge anche Vallicelli, alle prime armi come progettista, a compiere un vero cambiamento. Viene fuori questo Koala Two Tonner, si insiste sul lamellare. Poi scoppia Vismara e inizia la sperimentazione nei compositi in carbonio, kevlar. Coerenza. Questo è design. Poi le prestazioni. Sul Koala

“Il design di oggi, se lo osserviamo sopra le righe, sta facendo enormi passi avanti, rendendo più marine le barche per persone meno marine”
Alessandro Vismara

bi tecl del '99... 13 metri con feno, due tagni, caline , 5000 kg, quando l'ho portata sui campi di regata era un aniale. Leggerezza e arredamento di design”.
 E oggi? Oggi cambiano le priorità e i nuovi materiali hanno modificato radicalmente la progettazione. Oggi puoi fare quello che vuoi e le cose si sono evolute molto velocemente. Secondo Freers «Non si può dire se è giusto o sbagliato, lo penso che dipende dal modo di vivere e dalle diverse personalità. Il vecchio lupo di mare, quello a cui piaceva raccontare storie, faceva una vita un po' diversa da quello che è oggi. Oggi nessuno racconta più quel tipo di storie. E nessuno ci crederebbe più. Oggi si compie il giro del mondo a venti nodi di media, non è come una volta. Prima il disegno era molto legato alle regole di stazza. Non so perché. Erano tutti legati a queste regole che agivano da freno allo sviluppo. Sempre le regole hanno avuto una tendenza a rimpicciire un tipo di barche.

be in un certo senso abolire. Per avere uno scafo prestazionale si ricercava il navigare di bolina, scafi stretti. L'evoluzione noi l'abbiamo vissuta attraverso i progetti di Vallicelli, per lo scafo e le attrezzature con i vari Koala di famiglia, i Two Tonner ottimizzati, quando siamo passati da un Sangermani alla vetroresina. Testando questi nuovi compositi cambiavano sensibilmente le prestazioni, con tutte le problematiche legate a dei materiali che ancora non si conoscevano bene. Il cantiere sperimentava sulla pelle degli armatori proprio perché non esisteva la ricerca. Poi ancora abbiamo vissuto il periodo sempre di Vallicelli, con le barche costruite in lamellare da De Cesaris, Sangermani, Sangermani performante intraversata, poi Benello con il Freys, e nasceva l'Alpa, tuga corta e tuga lunga. La gente vedeva il divertimento nel correre in tempo reale anche nello Ior. Poi il periodo di *Tamella, Mabelle*, quello Ior che ha portato ai Carriero che

Molto "conservative". Tutto un po' legato. Quando si è visto che non era necessario continuare a seguire una regola, le cose hanno cominciato a cambiare. Quindi i fattori sono stati il cambio di regole, la mancanza di regole, e gli stessi soci per disegnare, le conoscenze. Prima c'era molta intuizione e poca sostanza. Oggi si può lavorare su barche solide e fare i test al computer, è anche una questione di mentalità. Prima c'erano delle limitazioni per il proprietario e per il disegnatore che ora non ci sono più. Ma è il socio che cambia. Il giro stesso è un concetto molto aleatorio che dipende da molti fattori. C'è sempre un'evoluzione tecnica e un'evoluzione del gusto, dell'occhio. Si vede bene anche nell'auto Macchine che venti anni fa sembravano belle e avveniristiche oggi sono vecchie e sembrano sempre meno belle rispetto ai nuovi modelli. Poi il moltiplicarsi delle idee dipende dal fatto che in questo campo c'è più libertà rispetto a una volta. Meno regole e più possibilità di soddisfare le richieste di un armatore.

Alessandro Vismara, presidente dei Cantieri Vismara, ritiene che «il design delle barche a vela sia rimasto per tanti anni fermo nelle linee e nelle forme. C'era un tradizionalismo, una difficoltà al cambiamento da parte degli armatori. Nei primi anni '90, quando per esempio la Grand Soleil copiava la Swan, la Bénédicte copiava la Grand Soleil, e le barche erano tutte uguali, abbiamo tentato strade nuove. Ma ogni volta che proponevi qualcosa di diverso rispetto al classico, l'armatore ti frenava. Non è vero che linee diverse e differenti geometrie degli interni siano meno marini. Anzi, se oggi è vero che si nota molta enfasi sull'estetica, le barche stanno diventando più facili da notare e anche più sicure per gli inesperti. Certo, il velista tradizionalista dice che le barche di oggi sono assurde. Ma il design di oggi, se lo osserviamo sopra le righe, sta facendo enormi passi avanti, rendendo più marine le barche per persone meno marine. Poi è successo, alla fine del 2000, con un periodo di benessere economico, che hanno cominciato ad avvicinarsi alla vela molti armatori provenienti "dal motore", o persone che non erano proprio mai andate in barca. Quindi senza stereotipi mentali condizionati dalla tradizione velica classica. Si sono aperte nuove strade da esplorare per progettisti e cantieri. C'è una nuova classe armatoriale che osserva in maniera diversa le nuove proposte. Il velista classico, purtroppo in via di estinzione, non accetta l'attuale convergenza stilistica e concettuale tra vela e motore. Oggi le barche che portano il concetto di quelle a motore su quelle a vela sono le più appetibili. Sovrappiù rialzate, vista fuori, geometrie stilistiche e arredi più da barca a motore o da casa, sistemi di automazione, verricelli e manovre che spariscono. Non è vero però

che le barche sono meno marine e meno sicure. Semmai la lotta dei prezzi le rende meno ben costruite, più fragili, con attrezzature più povere. Ma l'aumento di armatori con poca esperienza rende ancor più sensibile il fattore sicurezza. E barche moderne non vuol dire perciò meno sicure. Anzi, il contrario.

«Oggi» dicono Lazzarini e Pickering, «c'è nel segmento delle imbarcazioni di serie un'attenzione maggiore per le barche concepite per fare le vacanze, non solo per navigare. Proprio qui il design diventa importante perché la barca è il luogo dove si trascorre il tempo. Risponde a un'esigenza di trovare in un marzo non solo il piacere sportivo della navigazione ma un bel luogo di vacanza». «Sono cambiate», continua Nardi, «le esigenze della vita di bordo. Il motivo per cui Bertelli non volle comprare Altair, mentre io cezzavo di convincerlo, era perché aveva i



Questa scala d'ingresso evidenzia la volontà dei designer di far assomigliare sempre di più gli interni di una barca agli spazi di una casa. A sinistra: l'ampia finestratura del Vismara 62 è un esempio della tendenza ad aumentare le luminosità interne per valorizzare gli spazi

letti stretti. Prima non esisteva l'idea di dormire in due in un letto. In passato, nelle barche di taglia grossa, eccome se si stava appresso alle esigenze dell'armatore, che voleva decidere quale camino mettere in ogni ambiente. L'uomo non cambia mai. È che una volta le barche di 40 piedi erano considerate piccole, per cui per quelle dimensioni non ci si stava a complicare la vita.

A un certo punto arriva un "tale" Luca Bassani con le sue idee rivoluzionarie. «È stato semplicemente», dice Bassani, «l'approccio di chi non vuole rimanere incantato dalle regole. Negli scafi, e meno male, esistevano già degli esempi molto veloci. Il problema è che fino a quando non ho deciso che fosse

l'ora di cambiare, anche le barche da crociera erano disegnate in funzione delle regole di stazza. I rating erano funzionali alla sicurezza in mare». Le barche veloci, le barche piatte, le barche plananti erano considerate totalmente inaccettabili. Non si considerava l'idea di scappare dal mare cattivo, ma di andarci incontro essendo il più solidi possibile. »

(I continui sul prossimo numero)