

# PRECORRERE i tempi



**Walkaround innovativo** studiato da Navaldesign & Consulting di Napoli per Atlantis, PUNTA a una vasta clientela e all'ottimizzazione dell'INGEGNERIZZAZIONE

pensieri e parole raccolti da **Franco Michienzi**

**A**mmministratore e direttore tecnico di Navaldesign & Consulting, Stefano Milanesi è un ingegnere "tutto d'un pezzo" ma allo stesso tempo grande appassionato, convinto che l'architettura navale non possa e non debba mai sottostare ai dettami della moda e del design. Intraprendente ed esperto, ci racconta la nascita e l'evoluzione del primo progetto completo assegnato a Navaldesign & Consulting da Atlantis del gruppo Azimut, il WA 35'.

**Come fa uno studio così giovane ad arrivare a una collaborazione con uno dei cantieri più importanti del mondo?**

*In questo caso siamo stati scelti sulla base dei progetti fatti. Avevamo nel portfolio soprattutto due lavori importanti che avevano colpito il responsabile marketing strategico di Azimut. A partire da questi abbiamo sviluppato dei concept iniziali, uno tipo walkaround e un altro tipo crossover.*

*Nel mercato c'è spazio per chi ha idee nuove: non tutte le barche innovative raggiungono il successo, ma alcune colpiscono e acquistano notorietà anche quando sono costruite da cantieri piccoli.*

## La scheda

Atlantis Spa, Sariano di Gropparello (PC), tel. 0523.854711,

@info@atlantisyachts.it, www.atlantisyachts.it

Progetto Navaldesign & Consulting · ufficio tecnico del cantiere

**Scafo** Lunghezza m 12,15 · larghezza m 3,80 · riserva carburante lt 800 · riserva acqua lt 280 · velocità massima 38 nodi · velocità di crociera 34 nodi · autonomia 250 mn · motori 2 Volvo Penta D4 di cv 330, oppure 2 D6 di cv 370

## Commento tecnico sullo scafo

Navaldesign & Consulting in collaborazione con l'ufficio tecnico Atlantis ha progettato integralmente lo scafo che è poi stato sottoposto a ulteriori verifiche da parte del R&D di Azimut. La maggiore leggerezza dell'imbarcazione e la possibilità di aumentare l'angolo di deadrise nella zona prodiera hanno consentito di migliorare le caratteristiche velocistiche e di tenuta al mare.

La carena è del tipo a V con due pattini di sostentamento idrodinamico

longitudinali e un paraspruzzi allo spigolo di carena molto ampio, che garantisce anche stabilità in virata. La ruota di prua è stata riempita per ottenere un virtuale allungamento della carena e migliorare la stabilità longitudinale in navigazione.

La coppia di motori Volvo Penta D4 o D6 è associata a piedi poppieri Duo-prop.



## Incontri ravvicinati Stefano Milanesi

Soprattutto in questo momento è indispensabile creare imbarcazioni originali che spingano all'acquisto molto più dei classici open o hardtop: bisogna differenziarsi in modo molto più significativo rispetto al passato.

**Ci parli del progetto del WA 35' per Atlantis...**

È una imbarcazione walkaround ma con una fruibilità – esterna e interna – molto maggiore rispetto a quello che consentirebbero le sue dimensioni effettive. Questo è possibile sia per la modularità e la personalizzazione delle aree all'aperto sia per uno speciale layout degli ambienti sottocoperta. Non ci siamo ispirati all'automotive ma solo alla nostra fantasia e alle nostre idee, lasciando le "matite" libere di esprimersi.

**Avete curato sia l'aspetto ingegneristico che il design?**

Sì, dall'idrodinamica all'impianistica, fino alle strutture interne ed esterne, seguendo ogni dettaglio del progetto. Nello studio siamo in otto, a cui si aggiungono due consulenti esterni; siamo prevalentemente ingegneri navali, poi ci sono un ingegnere meccanico, un architetto e due designer.

**Quali sono stati gli elementi più interessanti della proposta fatta ad Atlantis (a parte la modularità)?**

Senza dubbio centrale è stato il design degli esterni. Le linee sono "spigolose" o, per meglio dire, hanno caratteristiche non comuni; per esempio, nella tuga c'è una divergenza verso prua (anziché una convergenza) che non si trova su nessun altro scafo.

**Spesso la ricerca di una forma contrasta poi con la funzione, voi come risolvete questo problema?**

In realtà noi siamo più ingegneri che architetti e quindi a volte c'è una sorta di "lotta interna allo studio" (sorride, ndr).

**Abbiamo pubblicato su Barche di giugno una "diatriba" su questo tema: Franco Harrauer dice di avere visto i progetti dei ragazzi di César Mendoza (direttore dello led di Torino) e di essere rimasto stupito ribadendo la sua posizione di ingegnere e architetto navale, per cui prima di tutto vengono l'efficienza e la sicurezza. Siete d'accordo con Harrauer?**

Io, personalmente, sì. Nel caso di questo progetto, per esempio, dal concept iniziale all'imbarcazione finale sono state fatte tante modifiche che, però, non ne hanno sconvolto l'immagine perché hanno riguardato dettagli di ingegnerizzazione e non l'estetica.

**A chi si rivolge questo yacht?**

A chi possiede una villa a Saint Tropez, per esempio, e ha bisogno di una imbarcazione per fare il bagno rapidamente; a chi ha un superyacht e desidera un tender di un certo livello; a chi desidera uno scafo che consenta di fare una crociera di un fine settimana in coppia o in quattro; a chi vuole praticare la pesca (si dovrebbe sviluppare, a tale proposito, una versione apposita) e a chi vuole andare per mare in estate e in inverno (e sono previsti quindi degli accessori adeguati).

**È un oggetto di lusso?**

Lo è per la ricercatezza dei dettagli e dello stile, ma per quanto riguarda il costo si cercherà di tenerlo il più basso possibile perché non sono tempi in cui si possano spendere somme di denaro in modo non oculato.

**E per quanto riguarda i materiali?**

La barca verrà fatta in infusione (scafo e coperta).

Tra le attività ci sono, inoltre, quella di surveyor per armatori e cantieri, rilievi a ultrasuoni, controllo qualità strutture in materiali compositi, metalli o legno, netsing e piping, preparazione documentazione per certificazioni, refitting.

Milanesi è membro della Sname (Society of naval architects and marine engineers) e della Asne (American society of naval engineers).

Tra gli altri, hanno lavorato con lo studio: Sessa Marine, Wayachts, Operamare, Trident Marine, Victory Team, Rodriguez, Fiart Mare, Itama, Conam, Pershing, Persico.

**Mi sembra di capire che il 35' si rivolge a un mercato molto ampio...**

Sì, l'intenzione è quella. A questo scopo sono state progettate versioni con hardtop, T-top, open ecc. Per la motorizzazione è previsto l'entrofuo-ribordo, con due Volvo D4 o D6, fino a un massimo di 370 cavalli, con piedi poppieri.

**In questo progetto, quanto c'è di teorico e quanto è invece generato dalla "passione"?**

La fase iniziale è completamente guidata dall'amore per il mare e per la nautica; in seguito dominano la teoria e l'ingegnerizzazione.

**Da che cosa partite quando dovete pensare a qualcosa di nuovo?**

Cerchiamo di non prendere spunti dai progetti fatti. Come può notare, nel nostro studio non ci sono foto o disegni di barche, né nostre né di altri, proprio per evitare di farsi condizionare. Non è facile, perché le immagini sono spesso già memorizzate nella nostra mente.

**Non si rischia di allontanarsi troppo dal mercato in questo modo?**

Dal punto di vista tecnico, per ogni progetto, viene fatta una ricerca statistica di tutte le caratteristiche dei concorrenti, per garantire che il nostro lavoro sarà allineato – o, se possibile, superiore – a quanto propone il settore. Per l'estetica, invece, è meglio non affidarsi a quanto esiste già.

**Oggi la nautica sta attraversando una "fase di riflessione" e si tende a fare prodotti ecocompatibili, che non sprechino risorse e che consumino poco. Come si inquadra l'Atlantis WA 35' in queste tematiche?**

Nell'ambiente di lavoro c'è il massimo della pulizia e dell'efficienza. La barca è costruita con l'infusione, evitando emissioni inquinanti nell'atmosfera; sono state ridotti tutti gli sprechi di materiale perché c'è un'accurata ingegnerizzazione di tutte le parti da tagliare, senza rifilature e produzione di polvere. Per quanto riguarda la barca vera e propria, stiamo cercando di ridurre il peso ben al di sotto degli standard attuali, di realizzare mobili integrati nella stampata dell'interno e di creare il maggior numero di parti nel minor numero di pezzi.

**Nell'evoluzione della nautica, dove colloca il WA 35? Nel range di imbarcazioni di 35-40 piedi, questa barca rappresenta quasi lo stato dell'arte. Si consideri che dal**

Nell'arredamento ci sono spunti interessanti per quanto riguarda le rifiniture e i loro contrasti, soprattutto nella zona alta del cielino e dei pensili



Qui sopra, Stefano Milanesi con il team di Navaldesign & Consulting.

## Navaldesign & Consulting

Stefano Milanesi inizia l'attività nel 1997 lavorando nella progettazione di imbarcazioni da diporto per aziende del Sud Italia. In seguito aumenta il numero dei clienti nel resto del Paese e anche quello dei dipendenti, cosa che consente di inserire nel proprio portafoglio anche cantieri europei e asiatici. Nel 2007 fonda Navaldesign & Consulting Srl, costituita da ingegneri e architetti che forniscono consulenza a 360° per la progettazione (strutturale, architettura navale, design ecc.) di barche di diverse tipologie fino a 50 metri.



Nel mercato c'è spazio per **idee nuove**. Soprattutto in questo momento è indispensabile creare **imbarcazioni originali** che spingono all'acquisto molto più dei **classici open o hardtop**

*punto di vista dell'ingegnerizzazione racchiude tutto quello che si può fare oggi. Addirittura è stato studiato il piping non solo delle tubazioni ma anche dei cavi elettrici, grazie a un calcolo dimensionale che ottimizza il posizionamento di ogni componente a bordo, in termini di accessibilità, di facilità di prima installazione, di manutenzione, di sostituibilità futura ecc.*

**Quali sono i suoi sogni nel cassetto?**

*Mi piacerebbe creare una barca da competizione, perché è il punto di arrivo di un ingegnere navale.*

**È d'accordo sul fatto che le gare servano a migliorare i prodotti?**

*Sì, non hanno solo uno scopo di marketing o di visibilità.*

**Perché, allora, i grandi cantieri hanno sempre disdegnato la motonautica sportiva?**

*Non tutti hanno la forza economica e tecnica per lo sviluppo di una squadra che si occupi di competizione. A volte capita che qualcuno utilizzi una propria imbarcazione da diporto "adattata" alle gare, cambiando solo la modulizzazione, e questo non è sinonimo di "carena ottimizzata per le alte prestazioni".*

**Quello che noi vediamo nei porti e nei cantieri è un prodotto che viene da lontano: l'evoluzione è stata molto lenta in questi anni, perché?**

*Fino a una decina di anni fa l'uso del computer era limi-*

*tatissimo e spesso i cantieri non avevano sistemi o software di progettazione informatici, né un'adeguata banca dati (se non cartacea). Ora tutto è più semplice, a cominciare dall'analisi degli elementi finiti (Cfd).*

**L'ingegneria avrà sempre più peso nella nautica moderna?**

*Sì, per i grandi Gruppi, mentre i cantieri più piccoli e artigianali avranno difficoltà ad accedervi, soprattutto a quella di alto livello, che richiede, per esempio, 12 mesi (e anche di più) per ideare una barca di 35 piedi, come nel caso del progetto Atlantis.*

**Napoli ha una grande tradizione in fatto di ingegneria navale, questo vi ha aiutato?**

*Essere vicino a una Università che dispone di una vasca navale tra le più importanti di Europa ci ha sicuramente favorito, almeno per quanto riguarda lo studio idrodinamico. Alcuni di noi, me compreso, hanno potuto seguire un corso di dottorato specialistico dopo la laurea (nel mio caso sulla stabilità dinamica di scafi veloci, con prove in vasca, altri si sono occupati del Cfd).*

**Qual è la sua barca del futuro? Quale l'evoluzione della nautica a suo parere?**

*Negli ultimi mesi abbiamo percepito da armatori e cantieri la richiesta crescente di imbarcazioni più lente, dai 15 ai 24 metri, stile navetta (con velocità di crociera intorno ai 10 nodi), per la riduzione dei consumi e per navigare con una maggiore sicurezza. Non c'è più la ricerca della prestazione o del "mordi e fuggi".*

*Aumenta anche la domanda di stabilità, non tanto in navigazione (che è scontata) quanto da fermi, in rada. Oggi è richiesta per tutte le barche, anche quelle di 45 metri di lunghezza. Questo non è correttissimo, perché esaspera la ricerca di "casa galleggiante", mentre ha senso sugli scafi più piccoli che subiscono il mare "mosso" in modo più evidente.*

**Il 35 piedi è la barca di ingresso della gamma di Atlantis, che sembra spostarsi verso dimensioni più contenute. Questo apre a un altro mercato?**

*Ritengo che l'acquisto si sia spostato dai 45 piedi ai 35, dai 50 ai 38. Mentre negli anni scorsi c'era stata la corsa "in salita", ora si punta su dimensioni inferiori anche per le difficoltà del leasing. Il WA 35' può ospitare quattro persone anche per la notte, grazie alla cabina di prua e alla dinette trasformabile. Abbiamo scelto la configurazione con un solo bagno, anche perché il cantiere manterrà in produzione l'Atlantis 35, votato alla crociera, con due cabine separate e la possibilità dei due bagni.* ■

### I punti di forza dell'Atlantis WA 35'

- 1. Il MULTIMEDIA CENTER comprende un pannello di controllo di tutte le postazioni di intrattenimento presenti a bordo, dal sistema audio/video per la dinette sottocoperta all'impianto audio nel pozzetto con altoparlanti indipendenti.**
- 2. La poppa ha una SPIAGGETTA di dimensioni generose (con oltre un metro di profondità) e un PRENDISOLE che in due facili mosse si trasforma in un TAVOLO per sei persone.**
- 3. Numerosi gavoni accessibili dall'esterno: lo spazio per lo storge nel pozzetto raggiunge i 1.380 LITRI.**
- 4. Ampi CAMMINAMENTI tutto intorno alla barca con passaggi in teak.**
- 5. Postazione di guida CENTRALE per la massima visibilità e sicurezza in navigazione. La plancia ha TRE SEDUTE affiancate e avvolgenti.**
- 6. MATERIALI INNOVATIVI come l'essenza di bamboo naturale degli interni e la pelle dei sedili.**
- 7. Interni funzionali e luminosi. La cabina ha dimensioni importanti e garantisce massimo comfort e privacy.**