

BARCHE®

FULL ENGLISH TEXT

MONTHLY INTERNATIONAL YACHTING

Cover

Superyacht *Riva Race* 50 Meters

Events

- 20th Benetti Yachtmaster
- Sunreef Yachts

Women at the helm

- Patrizia Moroso
- Karin Paggi

Shipyard

De Antonio Yachts

1993-2020
27 Years
BARCHE

Focus

- Emission Regulations
- Esimit Europa

The Idea Factory

Sergio Cutolo

Boats

- Mcy 70 Skylounge
- Verve 47 Azimut Yachts
- Ranieri Cayman 27.0 Sport Touring
- Bénéteau Flyer 10

Components

QNN - Quick Nautical Network



In edicola dal 27 Aprile - May 2020 - Poste Italiane s.p.a. - Spedizione in Abbonamento Postale - DL. 353/2003 (convertito in Legge 27/02/2004 n° 46) art. 1, comma 1, LOMI



Back to SCHOOL

Come è cambiata la progettazione in questi ultimi anni? Qual è il ruolo che svolgono le scuole di design per le giovani generazioni di progettisti? Ne abbiamo parlato con Sergio Cutolo in occasione di una lezione che l'ingegnere navale e fondatore di **Hydro Tec** ha tenuto insieme a **Sergio Abrami**, coordinatore del Master sulla nautica da diporto organizzato dall'Istituto **Superiore di Architettura e Design di Milano**

How has design changed in recent years? What role do design schools play for the future generations of designers? We discussed this with Sergio Cutolo, naval engineer and founder of **Hydro Tec**, on the occasion of a seminar held with **Sergio Abrami**, coordinator of the Master's programme in pleasure boating organised by ISAD in Milan

by Niccolò Volpati - photo by Andrea Muscatello





116

Hy 120 m.



Sergio Cutolo founded Hydro Tec in 1995 in response to the growing demand for quality design in the nautical industry.

Sergio Cutolo ha fondato Hydro Tec nel 1995 per rispondere alla sempre maggiore richiesta di qualità progettuale nell'industria nautica.

«CIRCA TRENT'ANNI FA, LAVORAVO DA BAGLIETTO, ERO ANCORA ALL'INIZIO DELLA MIA CARRIERA, e ricordo che, vicino a dove si realizzavano yacht a motore, c'era uno scafo in costruzione per la Coppa America. Quella barca, che rappresentava allora il massimo della tecnologia per la vela, navigava al massimo a circa dieci nodi di velocità, mentre quelle a motore che faceva Baglietto, non andavano a meno di trenta. Ora il rapporto si è completamente invertito. Le barche a vela volano grazie ai foil e quelle a motore navigano a dieci nodi, come gli explorer». Lucida analisi. Le barche

non sono più quelle di una volta. Non ci piace generalizzare e forse non in tutte le parti del mondo la nautica è uguale, ma certo, è innegabile, che in pochi anni le barche a vela e a motore siano molto cambiate. Lo sono nella loro essenza, non solo per volumi interni o allestimenti, ma proprio per la caratteristica principale, ovvero la navigazione. Una rivoluzione copernicana di questo tipo richiede anche un cambiamento radicale nella progettazione. Servono menti fresche, giovani. Servono scuole che siano capaci di formare progettisti in grado di rispondere alle necessità della nautica di oggi.

Il master di Isad è rivolto a laureati e laureandi in **Architettura, Ingegneria, Design**, diplomati di corsi triennali presso Scuole di Design. Al termine del master viene rilasciato il titolo in **European Master of Science in Design**.

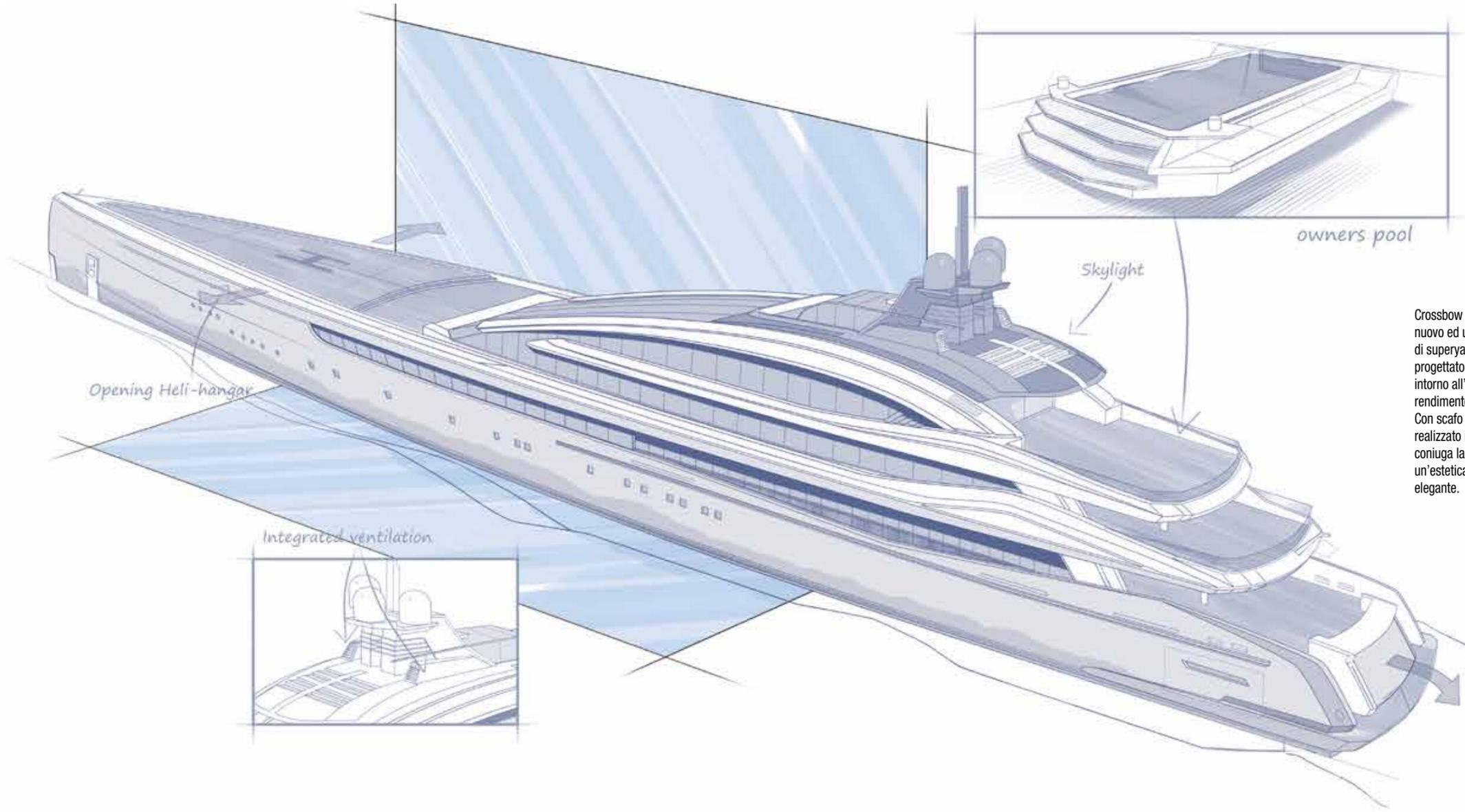
The Master's course at ISAD is addressed at graduates and soon-to-be graduates in **Architecture, Engineering, Design**, who have completed a BA in a design school. At the end of the course, graduates receive the title of **European Master of Science in Design**.

«Ricordo la prima volta che sono stato coinvolto in un corso di studi come professore. Fu Giovanni Zuccon a chiamarmi. Nel team di docenti ero l'unico ingegnere, perché gli altri erano tutti architetti. Rammento che, in quell'occasione, gli studenti mi hanno spremuto come un limone. Avevano già capito che la progettazione non è solo design e che la componente tecnica è fondamentale e non può essere trascurata». La fiducia nelle giovani generazioni di Sergio Cutolo è pressoché totale. Me ne accorgo quando mi spiega che tra i suoi collaboratori invita i giovani laureati a farsi avanti. Non devono temere il confronto con i «vecchi». Se sono laureati sono loro che sono destinati a diventare il punto di riferimento. Sono loro che devono dire come si risolve un problema, altrimenti si rischia di affrontarlo sempre allo stesso modo e non è detto che sia il modo migliore. «L'esperienza è importante, ma non può essere l'unico faro». Largo ai giovani, soprattutto se formati come si deve. «Il problema sono i tempi. Oggi si va troppo di corsa. Non c'è il tempo sufficiente da dedicare alla formazione di un giovane progettista». È il lavoro all'interno del cantiere che è cambiato. «Quando ero da Baglietto ho conosciuto i «vecchi» disegnatori dell'ufficio tecnico. Si trattava di persone, per la maggior parte, che venivano direttamente dalla produzione. Gli operai del cantiere erano cresciuti e, avendo fatto molta esperienza, erano stati promossi all'ufficio tecnico.





Flexplorer 142.

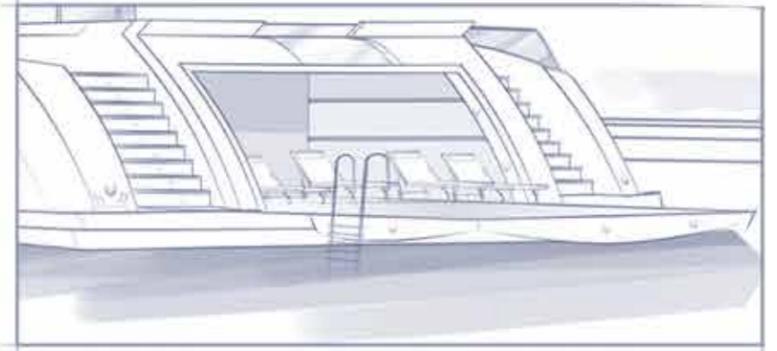


Crossbow rappresenta un nuovo ed unico concetto di superyacht di 100 metri progettato da Hydro Tec intorno all'idea di un alto rendimento ed efficienza. Con scafo totalmente realizzato in alluminio, coniuga la velocità con un'estetica sportiva ed elegante.

Crossbow is a new and unique concept for a 100-meter superyacht designed by Hydro Tec and based on the idea of high performance and efficiency. With a hull entirely made in aluminium, it combines speed with an elegant and sporty look.

L'esperienza è quindi molto importante, ma da sola non basta. Io ho avuto la fortuna di essere stato formato dall'ingegner Alcide Sculati, che mi ha insegnato il lavoro di direttore tecnico. È stata una guida molto importante. Ne ho fatto tesoro per tutta la mia carriera, ma, allora, l'ingegnere mi dedicò quasi due anni del suo tempo». Già, tempi diversi e ritmi diversi. La formazione è un investimento, non solo economico, ma anche di tempo. Inoltre, molti cantieri, ormai, si affidano quasi in tutto e per tutto all'esterno. La progettazione è fatta da studi come Hydro Tec di Sergio Cutolo, non nasce all'interno dell'azienda. E spesso i direttori tecnici dei cantieri hanno come scopo principale quello di guadagnare centimetri rispetto ai volumi delle barche concorrenti oppure risparmiare sui fornitori. «È per questo che la formazione delle scuole è fondamentale. È da loro che è lecito aspettarsi quella pazienza che nelle aziende sembra svanita. Per me è come un debito che sento di avere. Nella mia carriera ho avuto la fortuna di incontrare, nei cantieri dove ho lavorato, molte persone che mi hanno aiutato a crescere. Adesso mi impegno nelle scuole e nei corsi con i giovani progettisti per sdebitarmi.

opening beach club





L'intento del Master di 1° Livello in Yacht Design, coordinato da Sergio Abrami, è quello di fornire le indicazioni tecniche e normative per progettare un'imbarcazione con estrema libertà e sicurezza. Lo studio delle linee d'acqua, le strutture e ogni impianto di bordo permetteranno di prevedere da subito il loro giusto posizionamento, permettendo così di acquisire la professionalità per esprimersi liberamente nel design e nello stile.

The aim of the 1st level Master's degree in Yacht Design, coordinated by Sergio Abrami, is to provide technical and regulatory indications to design a boat with extreme freedom and confidence. By studying water lines, structures and every on board system, students learn to immediately plan their correct positioning and to acquire the necessary professional skills to express themselves freely in their designs and style.

È una sorta di restituzione di quello che ho ricevuto in passato. E poi alcuni di questi studenti diventano collaboratori del mio studio». La distanza tra scuola e azienda oggi si è accresciuta e, forse anche per questo motivo, la formazione che si avvale del contributo di ingegneri e architetti navali che lavorano assiduamente con i cantieri, è più preziosa che mai. Più di centocinquanta anni fa, un filosofo tedesco con la barba bianca diceva che ogni teoria deve essere verificata nella pratica, altrimenti non vale nulla. Per la formazione quindi serve tempo e pazienza. Si deve procedere

Sergio Cutolo, con la sua società Hydro Tec, è in grado di sviluppare un progetto navale completo: dallo scafo all'ingegneria di bordo, dagli allestimenti esterni alla progettazione degli impianti. Senza dimenticare le linee esterne e le compartimentazioni.

in dislocamento, al massimo a dieci nodi di velocità. Chi pensa di diventare progettista alla velocità di un motoscafo planante, rischia di dimenticarsi dei pezzi.

«ABOUT THIRTY YEARS AGO, I WORKED AT BAGLIETTO, I WAS STILL AT THE BEGINNING OF MY CAREER, and I remember that close to where motor yachts were being produced, there was a hull under construction for the America's Cup. That boat, which at the time represented the very top in sailing boat technology, sailed at maximum speed of about ten knots, while the motorboats that Baglietto produced did not run at less than thirty. Today this relation has been completely reversed. Thanks to foils, sailing boats fly through the water and motorboats sail at ten knots, like explorers». A rather lucid analysis. Boats are no longer what they used to be. We don't like generalisations and perhaps boating is not the same in all parts of the world, but certainly, in just a few years sailing and motorboats have changed quite a lot. Particularly in their essence, not only in their interior size or fittings, but precisely in their main characteristic, namely navigation. A Copernican revolution of this type requires a radical change in planning. We need fresh, young minds. We need schools that can train designers capable of responding to the needs of today's yachting industry. «I remember the first time I was involved in a study course as a professor. Giovanni Zuccon invited me to participate. Among all the teachers, I was the only engineer, all the rest were architects. I remember this clearly, because the students squeezed me like a lemon. They had already realised that yacht designing was not just about design, and that the technical part is fundamental and cannot be overlooked». Sergio Cutolo trusts the young generations almost unconditionally. I notice this when he explains that he invites young graduates to step

Sergio Cutolo and his company Hydro Tec can develop and deliver a complete naval design: from the hull to the on board engineering, from the exteriors to the design of the plants. Not forgetting the external lines and the layouts.



forward among his collaborators. They shouldn't fear confrontations with the older generation. As graduates, they are destined to become the reference point in the future. They are the ones who should propose how to solve a problem, otherwise you risk repeating the same approach and it is not necessarily the best one. «Experience is important, but it cannot be our only guide». Make room for young people, especially if trained properly. «The problem is timing. Today we are moving too fast. There is not enough time to devote to the education of a young designer». It is the work inside the shipyard that has changed. «When I was at Baglietto, I met the old generation

of designers from the technical department. They were people coming directly from production for the most part. The workers in the yard had grown up and, since they had gained a lot of experience, had been promoted to the technical department. So experience is very important, but alone it is not enough. I was lucky enough to be trained by engineer Alcide Sculati, who taught me the ropes as a technical director. He was a very important guide to me. I treasured his teachings throughout my career, but in fact, at the time, the engineer dedicated almost two years of his time to me». And yes, different times, different paces. Training is an investment, not only economical, but

also in terms of time. In addition, many shipyards today rely almost entirely on external partners. The design is created by firms such as Sergio Cutolo's Hydro Tec, and not internally. Often, the technical directors in the yards have the main goal of earning centimetres with regard to the volumes of competing yachts or save on supply costs. «This is why the training received in schools is key. From them we can still expect the patience that seems to have disappeared in companies. In my case, it is like a debt I feel I carry with me. In my career I was lucky enough to meet many people who helped me grow in the shipyards I have worked for. Now, I engage in teaching courses to young designers to pay back my debt. It is a way of giving back what I have received in the past. And then some of these students even become collaborators in my studio». Today, the gap between universities and companies has widened. That is why an education that relies on the contribution of naval engineers and architects with experience from shipyards is more valuable than ever today. Over one hundred and fifty years ago, a white-bearded German philosopher said that every theory must be tested in practice, otherwise it is worthless. Therefore, training takes time and patience. You have to proceed in displacement, at a maximum speed of ten knots. Those who think they can become designers at the speed of a planing motorboat risk forgetting some of the pieces along the way. ▽

Il corso di Isad è organizzato attraverso laboratori di progetto dove la teoria è **costantemente affiancata alla pratica**. Questo programma dà la possibilità ad ogni studente di poter sviluppare il proprio progetto singolarmente e con la **supervisione costante del docente**.

The course at ISAD is organised around project workshops, where theory goes hand in **hand with practice**. This programme gives each student the opportunity to develop their project individually with constant **supervision from their teacher**.



VIP CABIN LAYOUT

