

# YD

## YACHT DESIGN



lifestyle media  
**play**

N. 3 June-July 2013 (giugno-luglio).  
Euro 8,00 (Italy only). Foreign Prices: UK £ 7,60 - L € 8,70 -  
CH Sfr 13,00 - B € 8,70 - F € 9,15 - D € 9,15 - E € 9,50 -  
A € 8,00 - GR € 8,30 - NL € 9,00 - P € 12,70 - S Skr 120,00.  
Poste Italiane S.p.A. - Spedizione in Abbonamento Postale - 70%, DCB MI



### SPECIAL FEATURE

Vicem's Vulcan 46  
takes centre stage

NAUTA YACHTS • MULDER DESIGN • ART-LINE INTERIORS • ALBERTO SIMEONE



Mario Pedol, who  
founded Nauta Yachts in  
1985 with Massimo Gino.  
*/ Mario Pedol, con  
Massimo Gino  
responsabile di Nauta  
Yachts, fondato nel 1985.*

WITH THE LAUNCH OF THE STUNNING 180-METRE AZZAM IN APRIL, THE ITALIAN YACHT DESIGN STUDIO, SKILLED IN CREATING BOTH SAILING AND MOTORYACHTS, TAKES ITS PLACE IN THE PANTHEON OF GIGAYACHTS

BY MARIO PEDOL AS TOLD TO EMILIO MARTINELLI

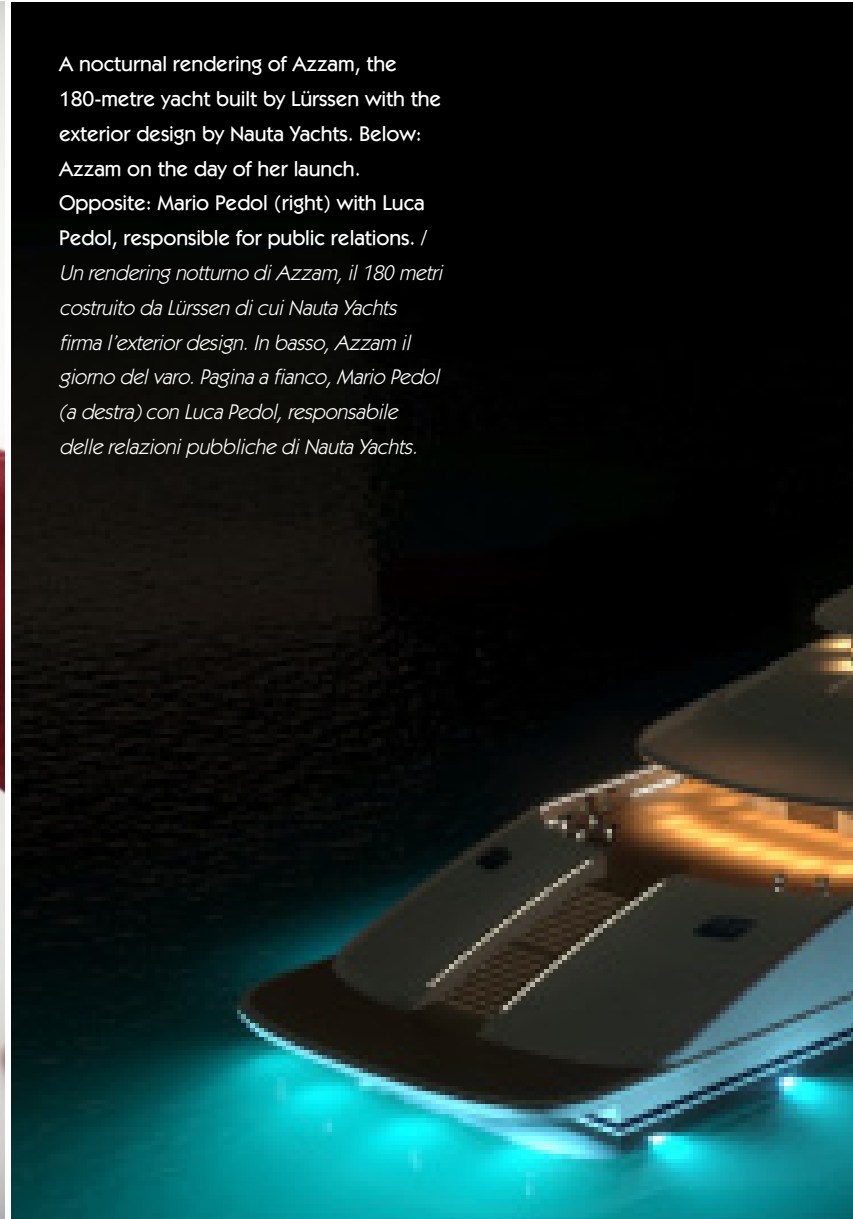
# Nauta Yachts

It is not really a question of dimensions. Any navigational craft, be it large or small, sailing or motor-powered, ignites our passion in the same way. Just as long as we are able to approach the subject without compromising our principles: the sensibility, the equilibrium, the elegance, I'm told are the common denominators in all of our designs. I personally would use the word, "elegance," rather than beauty because beauty is difficult to define: a lot has been written on the subject, and there is still no objective and unequivocal way of defining it. Elegance, on the other hand, is recognisable and to us it means a certain particular balance of forms and styling cues that we've held onto down the years in all our projects. I'm not saying they never change – they evolve just as the whole concept of elegance evolves but they always stay true to a kind of DNA, a kind of handwriting. Handwriting is a good de-

“CREATING A RELATIONSHIP WITH NATURE IS ALWAYS ONE OF OUR OBJECTIVES, EVEN IN THE 180-METRE AZZAM”



A nocturnal rendering of Azzam, the 180-metre yacht built by Lürssen with the exterior design by Nauta Yachts. Below: Azzam on the day of her launch. Opposite: Mario Pedol (right) with Luca Pedol, responsible for public relations. / *Un rendering notturno di Azzam, il 180 metri costruito da Lürssen di cui Nauta Yachts firma l'exterior design. In basso, Azzam il giorno del varo. Pagina a fianco, Mario Pedol (a destra) con Luca Pedol, responsabile delle relazioni pubbliche di Nauta Yachts.*



scription. We all have our own unique handwriting and that doesn't change whether we write in Italian or English or any other language. The way the letters slope is always the same. And you can see our handwriting, our signature, in our latest project too. We feel we've brought the same balance to the weights and lines of our latest project, the 180-metre Azzam built by Lürssen, despite her size. Here is a general arrangement that I believe comes from a passion and from having begun our career and worked for a long time with sailing yachts: the most elegant mode of transport imaginable. Even though the environment and climate that Azzam was designed for meant we couldn't create too many large deck spaces, we still managed to retain that very close and involving link between those aboard and the sea around them. And we did that, in addition to using a sleek but not overly raked sailing yacht-type bow, through a low superstructure and a sloping stern to underscore the fact that she is a pleasure ship capable of making over 30 knots. We also highlighted that side of things with overhangs both forward and aft that give the whole yacht





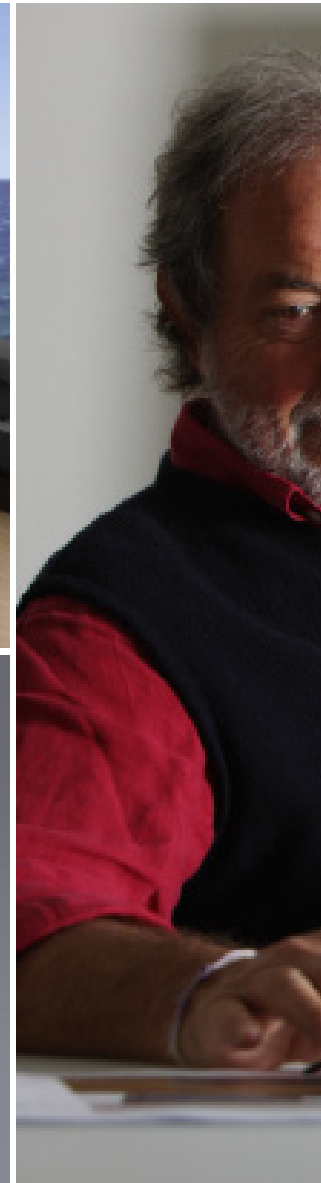
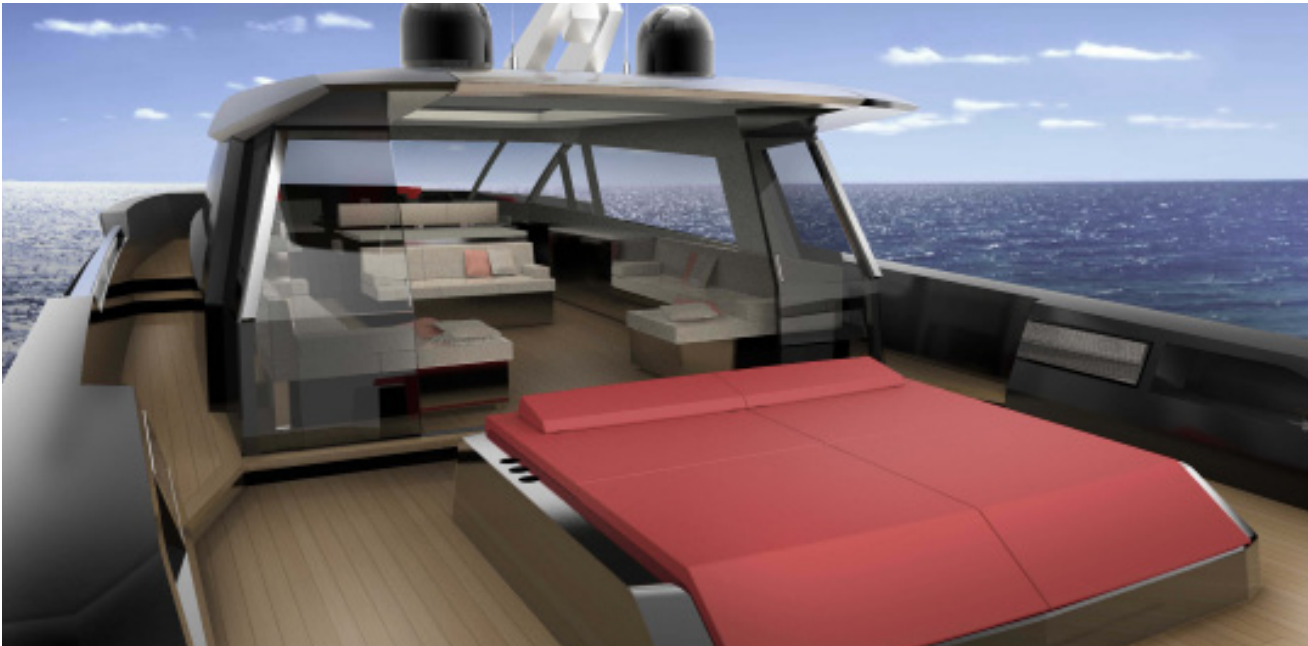
## Nauta Yachts

Con Azzam, il 180 metri varato ad aprile da Lürssen, lo studio milanese si conferma al vertice nel settore dei giga-yacht nel quale porta, come in tutti i lavori, a vela e a motore, la propria elegante calligrafia

**N**on è davvero un problema di dimensioni. Ogni oggetto che navighi, grande o piccolo che sia, a vela o a motore, ci appassiona allo stesso modo. Basta ci dia la possibilità di svolgere il tema senza dover violentare i nostri principi. Quella sensibilità, quegli equilibri, quell'eleganza che, e non lo dico io, sono il tratto comune di tutti i nostri progetti. Dico, anzi dicono, eleganza perché bellezza è un concetto difficile da definire: esistono ponderosi trattati sul tema e ancora non esiste un modo oggettivo e univoco per definirla. L'eleganza è invece riconoscibile, e per noi è quel particolare equilibrio di forme e tratti che abbiamo mantenuto negli anni in tutti i nostri lavori. Certo non rimanendo fermi, ma evolvendo, come appunto evolve nel tempo il concetto di eleganza, sempre però fedeli a una specie di Dna, sempre con quel tipo di calligrafia. Sì, direi che calligrafia è un esempio che calza bene.

Ciascuno di noi ha un suo modo di scrivere, che non cambia sia che scriva in italiano, in inglese o in un'altra lingua. L'inclinazione delle lettere, il tratto, è sempre lo stesso. E la nostra calligrafia è rimasta, anche nel nostro ultimo lavoro, Azzam, il 180 metri costruito da Lürssen nel quale, nonostante le dimensioni, credo siamo riusciti a portare quell'equilibrio nei pesi e nelle linee che è ciò che ci sta a cuore. Un'impostazione generale che ritengo ci venga dall'essere nati da una passione e dall'aver cominciato, e lavorato molto, con le barche a vela: i più eleganti mezzi di trasporto che si possa immaginare. Un progetto, quello di Azzam, nel quale, anche se l'ambiente e il clima a cui è destinato non permettono di realizzare grandi spazi all'aperto, siamo riusciti comunque a mantenere quel rapporto molto stretto e coinvolgente tra chi è a bordo e il mare, la natura che sta loro attorno. Oltre a sottolineare, con

“LIGHTNESS OF WEIGHT AND NATURAL LIGHT ARE TWO FUNDAMENTAL ELEMENTS IN ALL OF OUR PROJECTS”



a raked look. Her design is as light as Project Light, the 80-metre we designed for Fincantieri in 2006. She was actually the calling card that got us the Azzam commission, although we couldn't bring the same 50-50 division of al fresco and interior spaces to Azzam. Even when we did Project Light, however, that wasn't the norm which would have been 70 to 30 in favour of interiors. What we saw with superyachts back then was a huge emphasis on ultra-luxurious interiors. It was all about the “wow effect” really, with over-the-top opulent interiors that meant people forgot the most precious thing about being aboard a sailing or motoryacht – contact with nature. I'd even describe it as the crucial thing with motoryachts. And, speaking of which, they began to take up more of our time from 1992 on when we worked with Bertram first on updating the interiors of

its 43' and then the rest of the range. That introduced us to the American fisherman which are very specific craft, and it was useful to us later in terms of hull forms and sea-keeping characteristics when we were designing the Toy Marine and Maori fleets as well as the Air line for Cantiere delle Marche. With the Project Light experience we tackled all aspects of the design and got involved in the construction process of actual ships. It was a highly stimulating move which, like any change, meant that we learned a lot very quickly about the issues involved. We poured all that knowledge into Azzam and added another arrow to our quiver which spans the spectrum from production to custom. Production and custom builds are two very different worlds. With the 119' sloop Nilaya designed with Reichel Pugh and built by Baltic Yachts, we did the interior and

Above: the cockpit and an overview of the Maori 78, with the naval architecture and general design by Nauta Yachts. Opposite, top: Mario Pedol with Azzam prior to her launch. Right: a rendering of the Nauta Air 130 by Cantiere delle Marche. / *Sopra, il pozzetto e una veduta d'insieme del Maori 78 firmato per architettura navale e il design generale da Nauta Yachts. Pagina a fianco, in alto, Mario Pedol e, sullo schermo, Azzam prima del varo. A destra, il rendering del Nauta Air 130 del Cantiere delle Marche.*



«LA LEGGEREZZA E LA LUCE COSTITUISCONO I DUE ELEMENTI FONDAMENTALI DI OGNI NOSTRO PROGETTO»



© Giovanni Malgarini

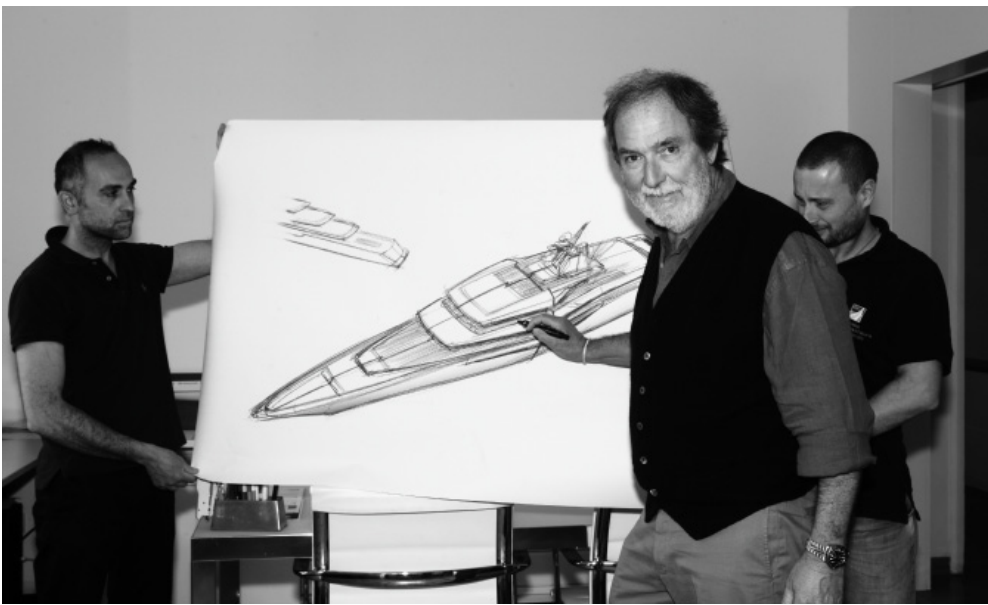


una prua affilata, ma non slanciata, che ricorda quella di una barca a vela, con sovrastrutture contenute in altezza e una poppa molto digradante, che questa è una nave da diporto capace di navigare a oltre 30 nodi. Un aspetto che abbiamo evidenziato anche con gli aggetti dei ponti sia a prua sia a poppa che slanciano l'insieme. Un disegno, quindi, leggero come quello di Project Light, l'80 metri disegnato per Fincantieri nel 2006. Quello è stato il biglietto da visita che ci è valso l'incarico per Azzam sul quale abbiamo appunto portato, se non quella parità di superfici tra spazi all'aperto e al chiuso, la stessa filosofia nel rapporto interno-esterno. Un rapporto che, ai tempi in cui è nato Project Light, era mediamente assai diverso, si può dire, in percentuale, 70 a 30 in favore degli interni. Quello che vedevamo nei grandi yacht era infatti la preponderanza data al grande lusso degli interni. Così la competizione

a livello di designer e cantieri era allora più incentrata sul "wow effect" con interni supermirabolanti e opulenti, dimenticando quello che è l'aspetto veramente prezioso dello stare a bordo di uno yacht a vela o a motore: il contatto con la natura. Direi un aspetto cruciale, specie nel motore. Un mondo che ha preso sempre più spazio nel nostro lavoro a cominciare dal 1992, con la collaborazione con Bertram e il compito di rinnovare prima gli interni del 43' e poi di tutta la gamma. Un'esperienza che ci ha fatto conoscere i fisherman americani, imbarcazioni molto particolari, e che ci è tornata utile, per le forme delle carene e le caratteristiche marine, quando siamo passati a disegnare le flotte di Toy Marine, dei Maori e, con tipologie e dimensioni diverse, la linea Air per il Cantiere delle Marche. E nell'esperienza di Project Light, nella quale abbiamo affrontato tutti gli aspetti della progettazione e siamo entrati nel processo

## “OUR SECRET? WE STARTED WITH SAILING YACHTS: THE MOST ELEGANT MEANS OF TRANSPORT IN THE WORLD”

«IL NOSTRO SEGRETO? AVER COMINCIATO CON GLI YACHT A VELA: I MEZZI DI TRASPORTO PIÙ ELEGANTI AL MONDO»



costruttivo di vere e proprie navi. Sicuramente un passaggio stimolante, come in ogni cambiamento, che ci ha consentito un rapido apprendimento di tutti gli aspetti e le problematiche di queste realizzazioni. Un patrimonio di conoscenze che abbiamo riversato su Azzam e che ha aggiunto un altro tassello alla nostra storia che, nella vela o nel motore, va dal custom alla progettazione per la grande serie. Due mondi molto diversi. Se per esempio con Nilaya, lo sloop di 112 piedi disegnato con Reichel Pugh e costruito da Baltic Yachts di cui abbiamo curato exterior e interior design, siamo nel campo del custom puro, diversa è la situazione per i modelli, una ventina, dal Sense 55 al Lagoon 560, disegnati o in progettazione per Bénéteau. Sono entrambi temi stimolanti: uno con grande libertà d'azione, l'altro con un'infinità di vincoli. Nel custom puro, l'interlocutore è presente a tutte le fasi, dalla concezione al progetto, alla costruzione. Nel mondo della grande serie invece sei tu a dover interpretare quelle che saranno le tendenze, la cultura, anche il prossimo lifestyle. Un aspetto affascinante, una sfida, nella quale devi riuscire a guardare avanti e interpretare quelle che saranno le esigenze del pubblico per un prodotto che andrà in acqua due anni dopo: questo è il tempo che trascorre tra progettazione e messa in produzione. Così come è affascinante poter passare dal megayacht a motore al tender di 36 piedi. E ancora dalla vela, dove in generale vive una certa uniformità nei materiali, al motore dove, anche per i maggiori spazi a disposizione, non ci sono limiti alla fantasia ed è possibile alternare materiali caldi come la pelle e il legno a metalli e tessuti. E sperimentare. Sempre però secondo la nostra calligrafia. Abbinata, nel mondo della vela, a una crescente attenzione alle performance, anche con l'utilizzo di particolari materiali, e in generale, nella vela e nel motore, alla tendenza per grandi aperture verso l'esterno. Sarà perché "light" in inglese significa sia leggero e anche luce, ma è una parola che riassume bene lo spirito del nostro lavoro. ⚓

© Giovanni Maggari

exterior design – she was a pure custom affair. But it was different with the 20 or so models we worked on for Bénéteau – everything from the Sense 55 to the Lagoon 560. Both are very stimulating: in one you have huge freedom and in the other endless constraints. In a pure custom, you are in a dialogue at every stage, from the conception, to the design, to the build. But with a big production series, you have to decide on what the trends will be. It's fascinating – a challenge – as you have to be able to look ahead and read what the public will need from a product that won't be on the water for two years. That's how long it takes from design to production. It's equally fascinating to move from a motor megayacht to a 36' tender. And also from sailing where there's a certain uniformity of materials to motor where you have more space to play with – you can let your imagination run free and alternate warm materials, like leather and wood, with metal and textiles. And you can experiment. But always in our own handwriting, so to speak. Combined in sailing, at least, with a growing focus on performance and unusual materials and, in both sailing and motor, a trend towards large apertures. Because the term "light" refers both to weight and brightness. It's a word that sums up the spirit of our work very neatly, in fact. ⚓

Above, clockwise from top left: a rendering of a 155-foot sloop; the Toy Tender 47' by Toy Marine in action; Mario Pedol illustrating a concept for a motor yacht. / In alto, da sinistra: il rendering dello studio di uno sloop di 155 piedi; il Toy Tender 47' di Toy Marine in azione; Mario Pedol mentre illustra il concept di un motoryacht.