

FULL ENGLISH TEXT

BARCHE®

MONTHLY INTERNATIONAL YACHTING MAGAZINE

COVER Azimut Yachts 66 fly

THE IDEA FACTORY
// LA FABBRICA DELLE IDEE

- Garroni Design
- Absolute Navetta 73
- Austin Parker 48' Sundeck
- Frauscher 1017 Lido
- Jetten 65 Beach
- Poseidon 44M



BARCHE
45m Domani
nzo SL 78
hts Colorado 44
370 GT
50 Cabin
Diamond
V62_02 Mills YORU


COUNTERS
RI RAVVICINATI
o Barizzi Adler

ES
E
a

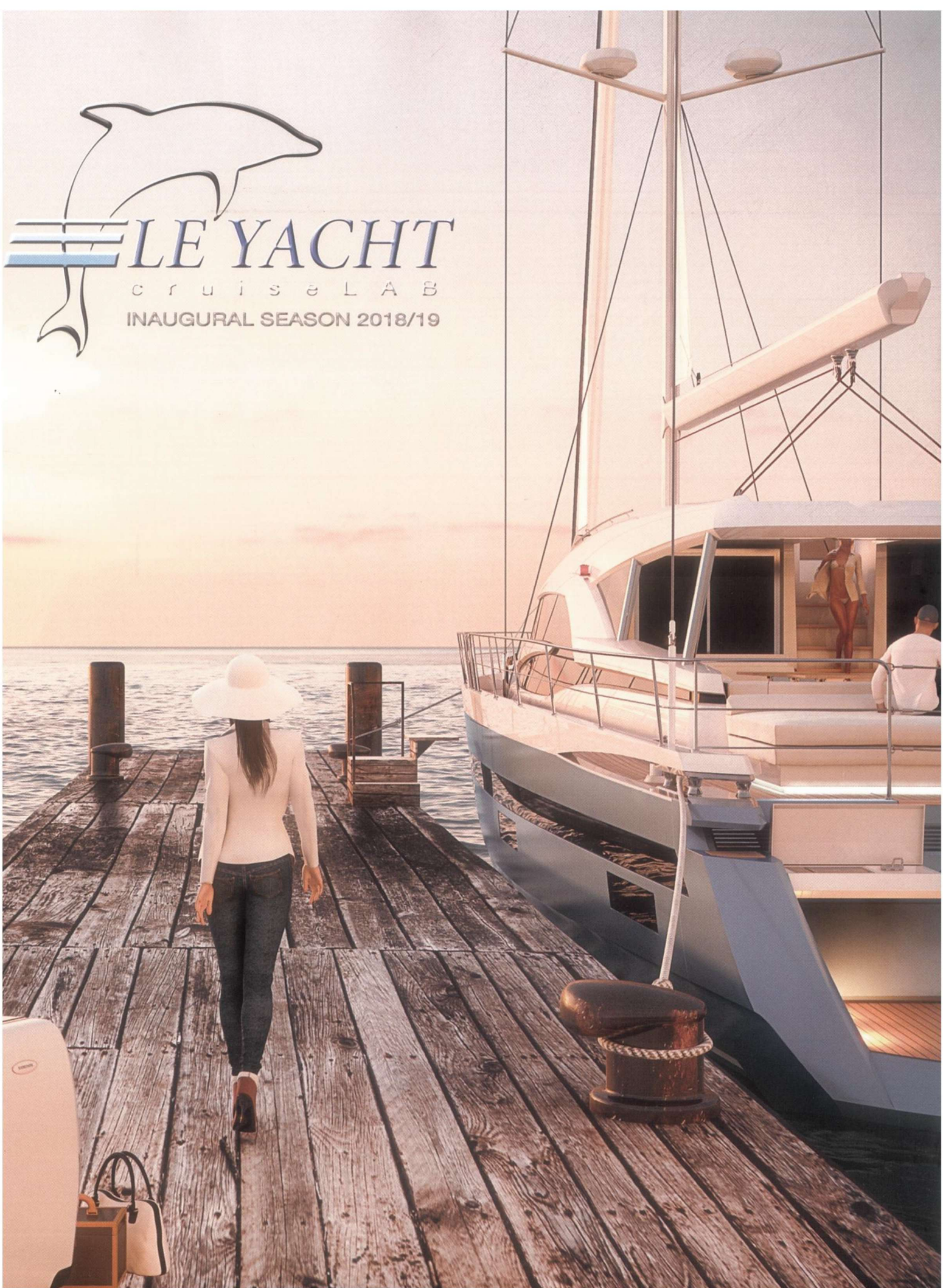
K
abilizers



In edicola dal 25 Marzo - APRIL 2017 - Poste Italiane s.p.a. - Spedizione in Abbonamento Postale - D.L. 353/2003 (convertito in Legge 27/02/2004 n° 46) art. 1, comma 1, LO/M



LE YACHT
c r u i s e L A B
INAUGURAL SEASON 2018/19



Né nave, né yacht

Nasce un modo nuovo di andare in crociera grazie alla visione di Garroni Design e della monegasca LeYacht Cruises che hanno unito le forze per lanciare un nuovo e interessante progetto, LeYacht Cruises Lab

► LA NAVE DA CROCIERA DEL FUTURO? Né troppo grande, né troppo piccola. E, soprattutto, non deve lavorare da sola, ma affiancata da moderne basi di imbarco e sbarco galleggianti. Non si tratta di speculazione accademica, pura teoria, voglia di stupire. È invece una piattaforma di ricerca operativa concreta, nata alla fine di una lunga analisi di un mondo molto complesso, anzi, di due mondi complessi: quello delle navi e quello degli yacht. Obiettivo? Garantire il massimo rendimento di utilizzo studiando e sfruttando le potenzialità commerciali, in forte espansione, che nascono dal connubio fra queste due categorie di imbarcazioni. Riuscire ad individuare i meccanismi operativi per “navi-yacht” adatte allo scopo, tecnicamente efficaci. Ma procediamo con calma, come dicevamo l'argomento è complicato, e va affrontato dall'inizio.

L'EVOLUZIONE DELLA SPECIE

Punto di partenza è la continua crescita del settore delle crociere e della sua sempre più netta divisione in due ambiti: quello delle crociere di massa sulle mega navi e quello più selettivo su navi di taglia minore. Le prime sono ormai estrema-

Neither a ship, nor a yacht

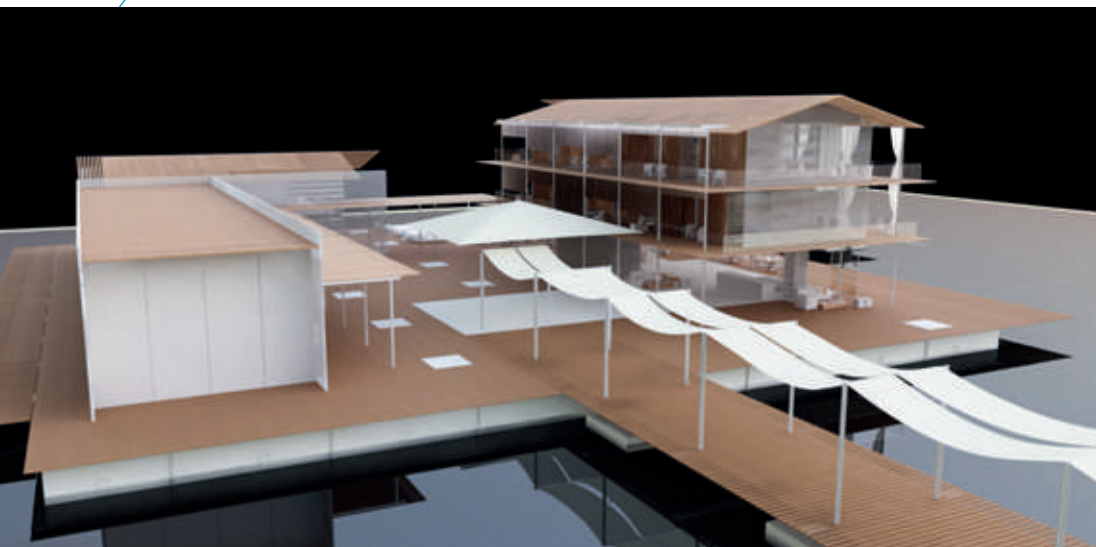
There's a new way to go on a cruise thanks to the vision of Garroni Design and of Monaco LeYacht Cruises who have joined forces to launch a new and interesting project, LeYacht Cruises Lab

by Luca Sordelli

mente perfezionate e specializzate e di conseguenza commercialmente efficaci. Decisamente diverso è il settore della crociera selettiva, più acerbo, dove la ricerca dell'ottimizzazione è in atto, a caccia di un difficile equilibrio fra costi e rendimenti.

Inizialmente, dagli anni '90 fino ad oggi, si è andata configurando la classe “Luxury” caratterizzata da unità di taglia media (50/60.000 di GRT, Gross Register Tonnage, unità di misura di volume equivalente a 100 piedi cubi e a 2,83 metri cubi, utilizzata come unità di misura della stazza delle navi e non va confusa con la tonnellata metrica), portata di circa mille passeggeri, rapporto con il numero di persone d'equipaggio di circa 2 a 1. Tanto l'atmosfera a bordo, quanto le destinazioni, sono estremamente sofisticate.

Sono poi arrivate le “Explorer”, più piccole e spesso derivate da mezzi per la ricerca scientifica, con al massimo qualche centinaio di passeggeri e, seppur convertite alla navigazione di lusso, con uno stile più semplice, con forti riferimenti alle loro origini da lavoro. Hanno un rapporto passeggeri/equipaggio da 1,5 a 1 e anche 1 a 1.



Frequentano rotte fortemente esotiche e hanno, come è facile immaginare, costi elevati, tendenzialmente in ascesa. Ultime ad arrivare sono state le classi "Yacht-trend", che derivano dalla categoria "Explorer" con una declinazione "Adventure". Qui le rotte sono ancora più estreme e le crociere meno tranquille a causa delle incertezze meteorologiche.

FARE I CONTI CON LE NORME

Nella ricerca di questa "nave - yacht" da crociera bisogna ovviamente far i conti con la normativa internazionale, per motivi legali e burocratici e soprattutto per garantire navigazioni coi massimi margini di sicurezza e il minimo inquinamento possibile. Le norme internazionali sono emanate e costantemente aggiornate dall'IMO, International Maritime Organization, ratificate dai governi nazionali ed imposte dai regolamenti promulgati dalle Autorità Marittime. Si parte dalla definizione delle taglie minime, sotto le quali le navi vengono definite imbarcazioni o natanti e sottoposte a regole semplificate e affidate alla responsabilità dei singoli organismi nazionali. Due, in particolare, le norme CE e MCA (Maritime and Coastguard Agency, Gran Bretagna), hanno rilevanza internazionale e vengono riconosciute da altri stati esteri, facilitando così le attività commerciali e la navigazione in acque internazionali.

I limiti base per restare all'interno della soglia di yacht, anche se ad uso commerciale, sono ad esempio il numero degli ospiti, dodici, e poi le dimensioni, con due successivi livelli:

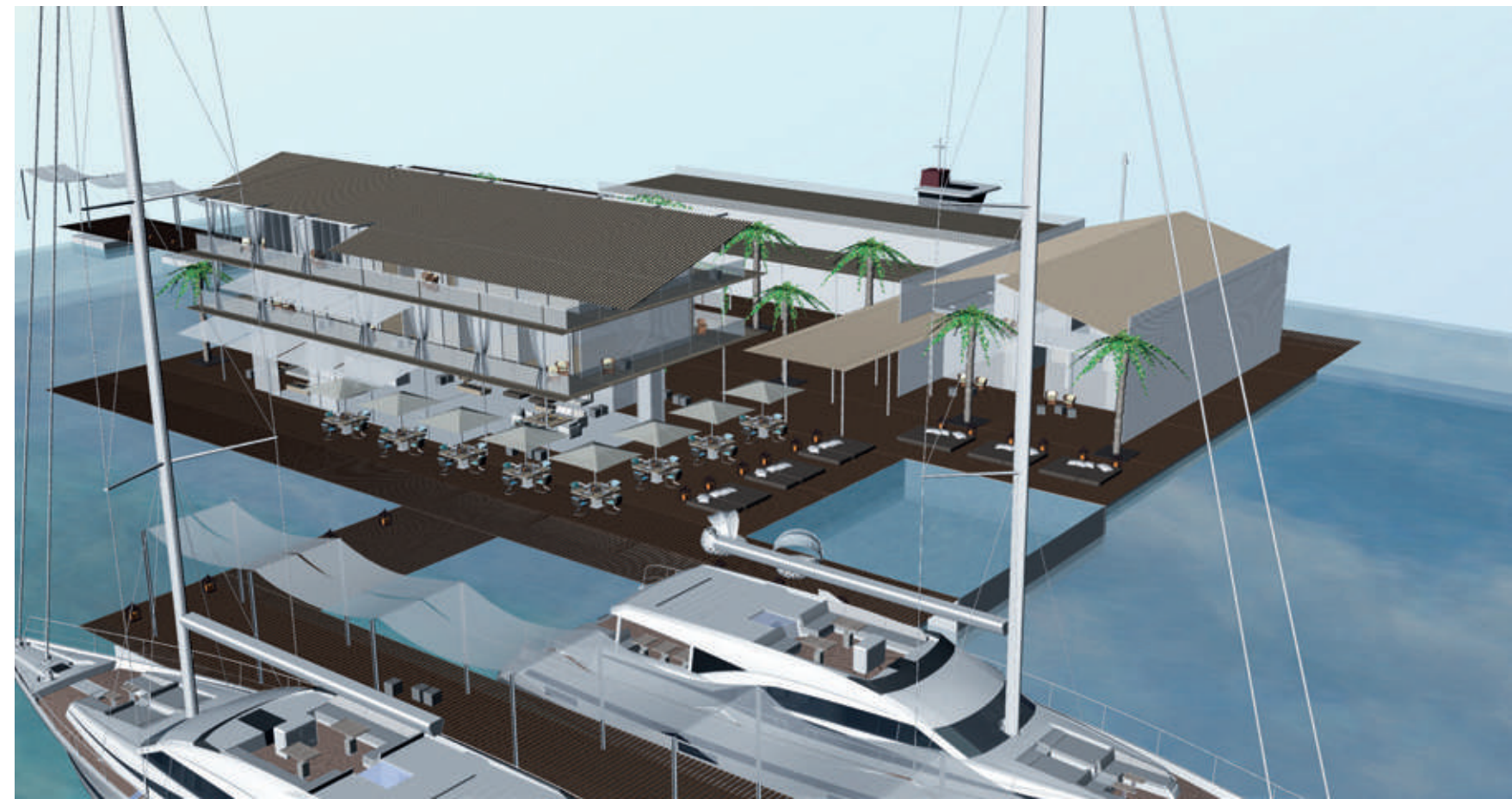
- il primo è quello dei 24 metri di lunghezza, calcolata secondo il metodo CE o Load Line britannica, al di sotto della quale la nave è registrata come imbarcazione
- il successivo è quello delle 500 tonnellate di stazza lorda, equivalenti a circa 50 metri di lunghezza, misura variabile in relazione ai volumi della nave. Sopra a tali soglie, invece, la nave è pienamente

qualificata come tale e si deve attenere alle prescrizioni IMO per il naviglio maggiore. Cambia tutto soprattutto in termini di tabelle di armamento, cioè di composizione e qualifiche degli equipaggi.

COME SONO FATTE LE "NAVI-YACHT"

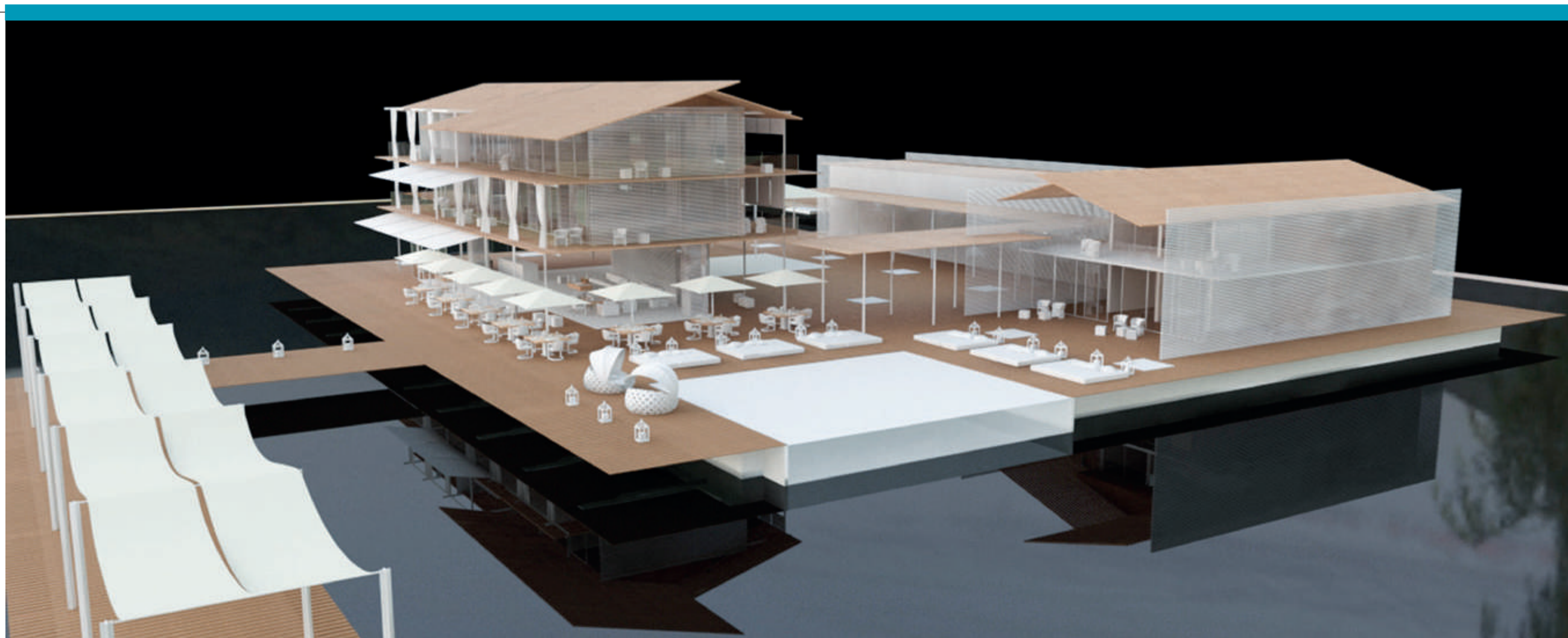
Sulla base di questi presupposti LeYacht Cruises Lab ha studiato un sistema "barche più infrastrutture" che vuole essere fortemente competitivo, organizzativamente snello ed economicamente efficiente. Si rimane entro il livello normativamente più

snello, all'interno delle 500 GRT e dei 24 metri di lunghezza, e si seguono una serie di criteri progettuali precisi, che sono l'incontro tra i due mondi. Da un lato infatti rimangono alcuni elementi tipici delle grandi navi da crociera di lusso come l'accoglienza e i servizi a bordo: suites da 24/27 mq, cabine da 15/17 mq, grandi spazi pubblici, scelte alternative per la ristorazione all'interno; tante e diverse possibilità di svago; connettività digitale e telefonica costante a reti terrestri; impiantistica e tecnologia ai massimi livelli sia per la sicurezza che per il comfort e il rispetto dell'ambiente. Di pari passo devono essere garantite caratteristiche di unicità e distinzione (al di fuori di ogni similitudine con le crociere di massa) partendo dall'aspetto: design e forme devono trasmettere sensazione di lusso, devono far sentire i passeggeri parte di una élite privilegiata; devono poi essere mezzi mossi a vela o con propulsioni ibride ed ecologiche, che rispettino gli ambienti in cui navigano. Per quanto riguarda gli itinerari devono essere previste frequenti soste nelle baie più famose con possibilità di fare il bagno direttamente dalla barca, in acque poco profonde, tramite le terrazze apribili nelle fiancate dello yacht. Allo stesso modo ci saranno spesso ormeggi in banchina nei porticcioli delle località turistiche più in voga, con libertà di sbarco diretto per frequentare ristoranti e luoghi di svago, prenotabili attraverso la segreteria di bordo. Il trattamen-



I Lodge sono stati progettati su una piattaforma galleggiante, possibilmente ormeggiata in maniera stabile nel porto capolinea delle crociere, e destinati all'accoglienza dei passeggeri e al supporto tecnico degli yacht-cruisers.

The Lodges have been designed on a floating platform, if possible firmly moored at the cruising terminal, and intended to welcome the passengers and to the technical support for the yacht-cruisers.



to a bordo deve essere personalizzato, discreto ed accurato, non distante del servizio domestico privato di alto livello.

I "LODGE"

All'interno di questa visione, complementari alle imbarcazioni, sono i "Lodge", le basi operative di partenza e arrivo, con una funzione sia tecnica che ricettiva, a cui anche le altre navi gemelle attraccheranno in una sequenza organizzata. Tutte le destinazioni e le tappe sono accuratamente programmate e

quotidianamente raggiunte da una delle imbarcazioni, con il vantaggio di poter aggiungere ai servizi di bordo anche quelli di terra. Il sistema prevede

l'utilizzo di 6 o 12 navi-yacht (ogni modulo navi più lodge viene definito Yacht Fleet) a seconda dell'avvicendamento singolo o doppio; le rotte previste sono brevi, con poche ore di navigazione giornaliera e pernottamenti in porti turistici o baie riparate; le crociere sono a itinerario fisso, della durata orientativa di una settimana, alla quale aggiungere le due giornate trascorse nel Lodge. Da punto di vista ricettivo, il Lodge accoglie gli ospiti (con un altro equipaggio) per la prima notte, prima dell'imbarco, e per l'ultima, dopo la conclusione del-

la crociera. Questo rende l'esperienza ancora più piacevole (i momenti iniziali e finali sono sempre i più stressanti). Tecnicamente il Lodge ospita tutte le funzioni che non possono trovare posto a bordo degli yacht-cruisers, dai rifornimenti di ogni tipo agli smaltimenti e trattamenti controllati di rifiuti e liquidi usati. Infine ospita magazzini e attrezzature per interventi programmabili di manutenzione e pulizia, o di emergenza, oltre a mezzi in grado di raggiungere in breve tempo qualsiasi yacht-cruiser durante la crociera.

LA PRIMA BARCA DEL PROGETTO SARÀ DI 24 METRI DI LUNGHEZZA, CALCOLATA SECONDO IL METODO CE EUROPEO O LOAD LINE BRITANNICA, AL DI SOTTO DELLA QUALE LA NAVE È REGISTRATA COME IMBARCAZIONE. THE FIRST BOAT OF THIS PROJECT WILL HAVE A LENGTH OF 24 M, CALCULATED USING THE EUROPEAN EC METHOD OR THE BRITISH LOAD LINE. BELOW THIS FIGURE THE SHIP IS REGISTERED AS A BOAT.

► WHAT DOES THE CRUISE SHIP OF THE FUTURE LOOK LIKE? It's neither too large, nor too small. And, most of all, it should no longer operate on its own, but rather be supported by modern, floating departure and landing bases. This is not mere theoretical, purely academic, speculation, or just an attempt to shock. It is genuinely a real, functioning research platform and the product of extensive analysis of a very complex world, or even of two complex worlds: the world of ships and that of yachts. What is the

aim of this? Ensuring the best possible return in use, and making the most of the rapid growth in business potential that is emerging in the common ground between these two types of vessel. And managing to identify the operational mechanisms for technically effective "boat-yachts" that are equal to the task. But let's take this slowly. As we said earlier, the issue is a complex one, and we should begin at the beginning.

THE EVOLUTION OF THE SPECIES

The starting point is the continual growth of the cruise sector, and of the increasingly clear division into two sectors: one is mass cruises on mega ships, the other is more selective, and done on smaller ships. The former have become extremely perfected and specialised, and as a result are commercially effective. It is a very different story with more selective cruises, a less mature area where the search for optimisation, and the difficult search for a balance between cost and returns is still ongoing. Initially, from the 1990s onwards, the "Luxury" class gradually took its shape. Typically it would use a medium-size ship (50/60,000 GRT, Gross Register Tonnage, which is a unit of volume measurement equivalent

to 100 cubic feet or 2.83 cubic metres, used as a way of measuring ship tonnage and which should not be confused with metric tonnage). It would carry around a thousand passengers, with a crew-to-passenger ratio of around 2 to 1. Both the atmosphere on board and the destinations themselves are extremely sophisticated. Then smaller "Explorer" cruises arrived, which often use scientific research vessels that carry at most a few hundred passengers. Although they have been converted for luxury cruising, they have a simpler style, and strongly reflect their original purpose. They have a 1.5-to-1 and even 1-to-1 passenger/crew ratio. They cover extremely exotic routes, and – as can be imagined – have high price tags, and ones that are rising. The last to appear on the scene are "Yacht-trend" cruises, which add an "adventure" element to the "explorer" category. The routes are even more extreme, and the cruising experience is not such a calm one, because of uncertain weather conditions.

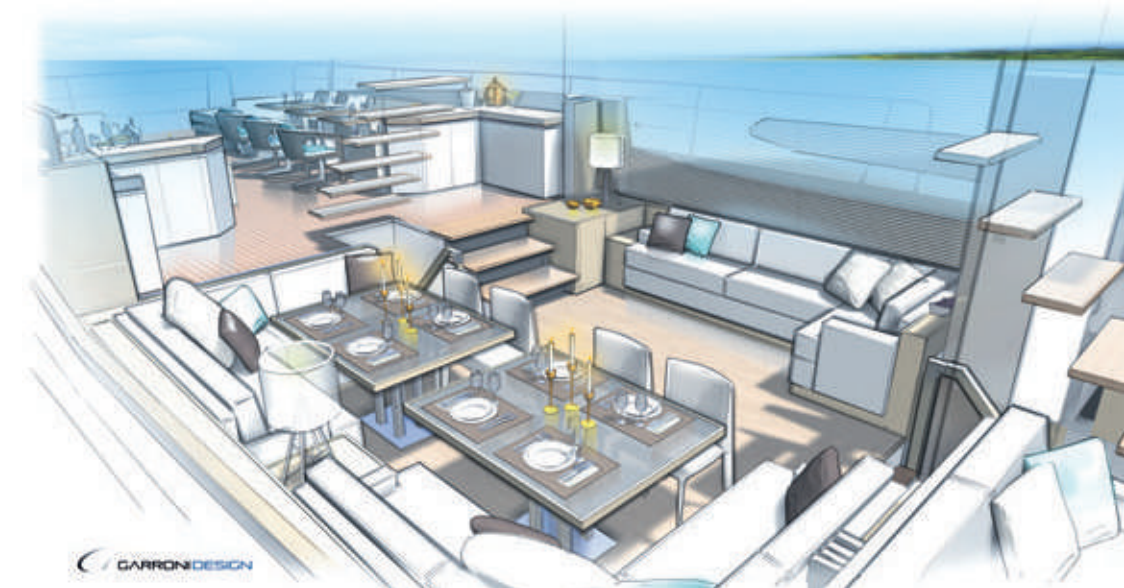
TAKING ACCOUNT OF REGULATIONS

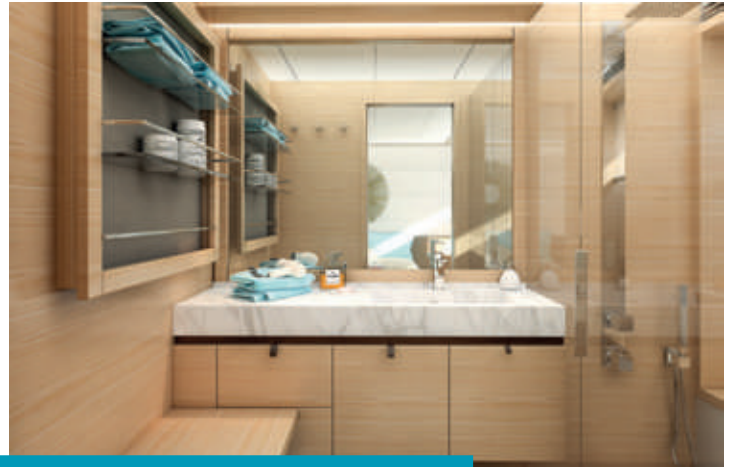
When looking to develop this cruise "ship-yacht" one obviously has to take into account international regulations. This is for legal and bureaucratic reasons, and most of all to ensure the largest possible safety margins and that pollution is kept as low as possible. International regulations are emitted and constantly updated by the IMO, the International Maritime Organization, ratified by national governments and applied by regulations laid down by Maritime Authorities.

The starting point is the definition of minimum sizes, below which ships are classed as boats and are subject to simplified rules and to individual national organisations. Two regulations in particular, the CE and MCA (Maritime and Coastguard Agency, Great Britain), have international relevance and are recognised by other countries, thus facilitating commerce and sailing in international waters.

To simplify the criteria that mean a boat belongs to the yacht class, even if it is operated for commercial use, one can mention for example the maximum number of guests allowed - twelve - and also boat size, for which there are two successive levels:

- the first is 24 m long, calculated using the CE method, or the British Load Line. Below this figure the ship is registered as a boat;
- the next is the 500 tonne gross tonnage level, which is equivalent to around 50 m long, a measure that varies according to the ship's volume. Above these levels, the ship is considered a ship to all intents and purposes, and as such has to follow IMO rules for bigger ships. It implies many differences, especially in terms of safe manning levels, crew composition and skill level.





GARRONI DESIGN

Progetti per navigare: dal piccolo al grande, e viceversa

► Per buona parte di armatori e diportisti Garroni Design è un nome noto prima di tutto come firma di molti progetti legati alla grande produzione di serie di barche a vela e a motore. In realtà Garroni Design è da sempre abituata a pensare anche molto in grande. All'inizio degli anni '80 ha partecipato alla ristrutturazione della Galileo, nel momento della cessione dal Lloyd Triestino al Gruppo Chandris, poi Celebrity Cruises. Nello stesso periodo è iniziata la lunga collaborazione con la NYK Line, Nippon Yusen Kaisha, dalla quale sono scaturite le tre navi della Crystal Cruises, antesignane e sempre ai vertici del "luxury cruising". La *Lady Crystal*, primo corporate cruiser-yacht è tutt'ora operativo nella baia di Tokyo. Sono poi iniziate le collaborazioni con la Mitsubishi e con la Samsung Heavy Industries per la progettazione di traghetti veloci e quella con Fincantieri che ha condotto alla produzione della classe SuperSeaCat. Negli ultimi decenni la Garroni Design si è principalmente dedicata allo yachting industriale come lead architect e technical developer per alcuni marchi del Gruppo Bénéteau.

Projects for sailing: from small to large, and vice-versa

► For a large part of owners and pleasure boaters, Garroni Design is a name known for having designed a number of projects associated with the large-scale production of sailing and motor boats in series. But Garroni Design has always been used to thinking in big terms. At the beginning of the 1980s it took part in restructuring Galileo, when it was being transferred from Lloyd Triestino to Gruppo Chandris, and then Celebrity Cruises. Around that time the long-standing partnerships with NYK Line, Nippon Yusen Kaisha, began. From this emerged the three Crystal Cruises ships, which were the precursors of – and have always been leaders in – "luxury cruising": *Lady Crystal* – the first corporate cruiser-yacht – is still operational in Tokyo Bay. Then partnerships began with Mitsubishi and Samsung Heavy Industries for designing fast ferries and a partnership with Fincantieri that led to producing the SuperSeaCat class. In the last few decades, Garroni Design has mainly focused on industrial yachting, as lead architect and technical developer for some Bénéteau Group brands.

HOW "SHIP-YACHTS" ARE MADE

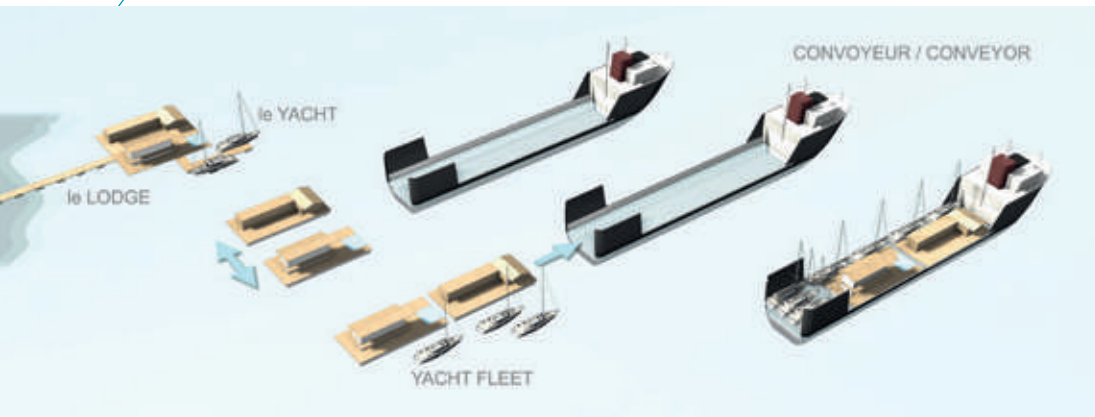
Using this as a base, LeYacht Cruises Lab has developed a "boat plus infrastructure" system that seeks to be extremely competitive, with lean, financially efficient management.

They keep to the lower regulation threshold, under 500 GRT and 24 m long, and follow a series of precise design criteria, which are the meeting point between the two worlds. On one hand they have some characteristic features from large cruise ships, such as reception and on-board services: 24/27 square metre suites, 15/17

square metre cabins, large public areas, a choice of on-board dining; a wide range of leisure options; continual digital and telephone connectivity with on-shore networks; top-level machinery and technology both for security and comfort, and to respect the environment.

But beyond any similarity with high-volume cruises, they must be unique and distinctive, starting from their looks: the design and overall shapes must seem luxurious, they must make passengers feel that they are part of a privileged elite; then they have to be sail-powered, or use





Le Yacht-Fleet

► L'insieme "navi più lodge" può essere spostato e riposizionato in altri luoghi interessanti per le crociere. Da un lato infatti le imbarcazioni possono essere movimentate con le tradizionali "navi cicogna" (sommersibili e realizzate proprio per questo scopo), dall'altro anche i lodge sono installati su grandi chiatte galleggianti, eventualmente scomponibili in due, proprio per facilitarne il trasporto.

► The "ships-plus-lodges" combination can be moved and repositioned to other places which are interesting for cruises. On one side, the boats can be moved with the traditional "stork ships" (submersible and made just for this purpose), and on the other the lodges are installed on large floating barges, which can be separated into two halves to make transport easier.

LE CROCIERE SONO PREVISTE A ITINERARIO FISSO, DELLA DURATA ORIENTATIVA DI UNA SETTIMANA, ALLA QUALE AGGIUNGERE LE DUE GIORNATE TRASCORSE NEL LODGE.

THE CRUISES HAVE A FIX ROUTE, WITHIN JUST A WEEK OF SAILING, TO WHICH TWO DAYS SPENT IN THE LODGE SHOULD BE ADDED.

hybrid and ecological propulsion systems, which respect the environments they sail through.

As far as itineraries are concerned, there should be regular stops in the best-known bays so that people can swim directly from the boat using foldable terraces in the side of the yacht, in water that is not too deep. In the same way, there will also be regular berths in small ports at the most fashionable tourist venues, with the freedom to get straight off to go to the most in-vogue restaurants and leisure locations, which can be booked by the boat's reception. On-

board service has to be customised, discreet and precise, similar to high-level domestic service.

THE LODGES

As part of this vision, and complementing the boats, are Lodges. These are operational bases to arrive at and leave from, with both a functional and a reception role, where the various yachts will moor in turn. All the destinations and the stages are carefully programmed so that they welcome one of the boats every day, and they have the advantage of being able to add land-based services to onboard ones. The system foresees the use of 6 or 12 yachts (each module "ships+Lodge" is called a "Yacht Fleet") depending on whether they change over in ones or twos; the routes are planned to be short, within just a few hours' sailing each day, and overnight stays are in tourist harbours or sheltered coves; the cruises have a fixed itinerary, probably lasting a week, to which two days spent in the Lodge should be added. From an accommodation point of view, the Lodge welcomes the guests (using another team) for their first night, and also for the last, at the end of the cruise. This makes the experience even more pleasing (the beginning and end are always the most stressful times). The Lodge houses all the functions that cannot find a place on board the yacht-cruisers, from resupply of every kind to the disposal and controlled treatment of refuse and used liquid. Finally, it houses warehouses and equipment for programmable and emergency maintenance and cleaning, as well as boats which can get to the yacht-cruisers while they are cruising.

B

