

NauTech



MARINE TECHNOLOGIES, ENGINES & EQUIPMENT



Incontri
Maxiyacht by
Nuvolari-Lenard

Anteprima
Preview

Propulsioni
alternative
Alternative propulsion

Design
Ergonomia
Ergonomics

Materiali
Materials
Compositi fra
progetto e processo
Composites from
design to production

Hardware
L'albero del nuovo
Wally 143
The new Wally 143's
mast

Siamo al METS
Hall 3
Stand 03-526



tecniche nuove
www.tecnichenuove.com

FOCUS
Salpa ancora
Lofrans'
Windlasses

Un maestro di stile

di Matteo Picchio

In questo articolo vogliamo ricordare il Maestro Carlo Sciarrelli, appena scomparso, attraverso le considerazioni dell'Architetto Matteo Picchio che è stato armatore di due barche realizzate dal celebre progettista triestino



È morto Sciarrelli. Cordoglio, dispiacere, senso di vuoto... tutto ovvio quando viene a mancare una persona speciale. La vera notizia, che rimarrà indelebile è però che a Trieste nel 1934 è nato Sciarrelli; inutile parlare di quanto abbia fatto nella sua lunga carriera in termini quantitativi, tutti lo sanno e chi non lo sa è perché proprio non è interessato al mondo dello yachting. Non solo sono importanti i suoi duecento progetti, che hanno consentito di realizzare oltre quattrocento barche, ma l'eredità che lascia Sciarrelli cioè l'attenzione per la purezza e l'essenzialità della tradizione, il gusto colto del bello dove non c'è spazio per il superfluo ridondante ma per un'armonica eleganza. La sua genialità si basa sulla spiccata capacità filosofica di afferrare l'essenza di chi o cosa prende in esame e sulla sua grande conoscenza della cultura della costruzione navale, a partire dai primordi fino ad arrivare ai nostri giorni. Sciarrelli è schivo, burbero, giustamente presuntuoso, ma anche aperto a voler capire l'interlocutore col quale magari si può dilettere in provvisoria allegria intorno a un tavolo da pranzo con buoni vini. A tal proposito diceva «sono l'uomo più solo del mondo, purtroppo però non sempre mi riesce, il prossimo è molesto e tenace.» Ogni volta che ho avuto occasione di parlare con Sciarrelli, data l'ammirazione nei suoi confronti, mi si sono memorizzate immediatamente le precise parole delle sue condivisibili considerazioni come per esempio: «meglio l'oro ferrato che il ferro dorato» oltre al significato metaforico applicabile a vari aspetti della vita, si riferiva all'importanza della reale purezza di linee di uno yacht. Gli viene facile e spontaneo ideare lo scafo di una barca a vela, scrive infatti in un'intervista: «io sono l'acqua e vedo la barca arrivare, la sento, la prua mi sposta

e mi divide. L'acqua come si è aperta deve richiudersi, il processo deve essere armonioso, la poppa deve accompagnare il movimento non impedirlo e interrompersi di colpo. Ci deve essere una relazione fra prua, poppa e la posizione e forma della chiglia, altrimenti le turbolenze vanificano il corretto rapporto con l'acqua". Il modo con cui Sciarrelli progettava barche a vela è Arte, ben lontana dalla mediocrità di chi in barca ci va per moda senza averne assimilato l'aspetto culturale intrinseco; scrive nel suo libro «Lo Yacht» edito da Mursia: «È il termine yacht che forse non ha molto più senso. Yacht e yachtsman. Yacht Club. Gentlemen. Suonano vecchissimi. Adesso suonano naturali termini come barche da diporto, diportisti, darsena, marina, sponsorizzazioni. «Sono yacht quelle barche di serie in plastica con tughe e fiancate pitturate a strisce colorate, con rullaranda e rullafiocco, con a poppa una scritta in corsivo con la composizione dei nomi dei figli del proprietario? Quello che però è sicuro è che io non provo più piacere nel vedere le barche moderne di serie. Io sento molto lo squalore che si prova camminando lungo i pontili di un marina. File e file di consumistiche barche in plastica. Si respira mediocrità. Non si può passeggiare tra i condomini di una periferia moderna e sentirsi contenti. I progettisti si trovano in un vivacissimo stato di effervescenza creativa, nulla a loro è vietato. Le soluzioni ingegnose si sprecano. Su il letto e fuori un gabinetto; via il carteggio, ed ecco un altro letto; su lo zippo e il gabinetto è scomparso, giù la scala ed ecco la cucina. Nulla è lasciato al caso in pochi metri di barca c'è tutto. Questo smonta

Lo studio dell'architetto Matteo Picchio

Lo studio di Milano, conosciuto anche per progettazioni architettoniche di ville, appartamenti e uffici, si occupa di progetti in campo nautico, conseguentemente a un'innata passione dell'Architetto Picchio per l'arte e la cultura della navigazione, della vela e delle costruzioni navali, supportata da studi specifici, sperimentazioni dirette e ricerche presso il Politecnico di Milano dove ha insegnato per oltre sette anni. I lavori dell'architetto spaziano dal progetto di allestimento di megayacht di notevole dimensione al restauro di pregevoli scafi d'epoca, fino al progetto di imbarcazioni da lavoro o di ridefinizione interna anche di piccole unità da diporto. Oltre alla consueta attività di design di interni e di coperte, lo Studio viene spesso incaricato di un'attività di general contractor, fornendo anche prestazioni professionali relative a progettazioni di scafi, carene, strutture, impianti e occupandosi dell'organizzazione logistica dell'intera costruzione (o refit); in certi casi invece lo Studio viene incaricato come supervision di nuove costruzioni o importanti refit.

Architect Matteo Picchio's Studio

The Milan studio, known also for its architectural design of villas, apartments and offices, also works in the field of nautical design, due to the Architect's innate passion for the art and culture of navigation, sailing and shipbuilding, supported by specific studies, direct experimentation and research conduct with Milan Polytechnic, where Matteo Picchio has been teaching for over seven years. The works of the Architect range from interior design for megayachts of noteworthy displacement to the

restoration of vintage craft and on to the design of working craft and redefinitions of interiors, even for smaller pleasure craft. In addition to the usual design activities of interiors and decks, the Studio is often called on to work as general contractor, also providing services related to hulls, structures and systems, as well as the logistics of the entire construction or refit. In certain cases the Studio is commissioned to supervise new constructions or significant refits.

e rimonta mette un poco nella condizione di uno che a tavola venga obbligato a usare un temperino a dodici lame invece delle posate: via il coltello e fuori il cavatappi, via il cavatappi e fuori la forchettina, ed ecco un cucchiaino, no, attento, quella è una limetta per le unghie. Sì, un servizio di posate d'argento è sempre un servizio di posate d'argento, ma sarebbe un impaccio per un campeggiatore. Evviva dunque il nuovissimo temperino a dodici lame.» Sciarrelli aveva ragione, non si può più parlare di Yachting pensando all'eleganza degli armatori inglesi di un tempo, non si

A maestro of style

by Matteo Picchio


In this article we pay homage to recently departed Maestro Carlo Sciarrelli, through the considerations of Architect Matteo Picchio who has been the proud owner of two yachts realised by this famous designer from Trieste

Sciarrelli is dead. Grief, mourning, feelings of emptiness... all natural when a special person passes away. The real news, that will remain indelible, is that Trieste 1934 saw the birth of Sciarrelli in 1934. It's pointless to talk about how much he did over his long career in quantitative terms, everyone already knows, and whoever doesn't is

because they're not involved in the yachting world. It's not just his two hundred designs, that led to the realisation of over four hundred yachts but the legacy that Sciarrelli leaves behind is attention to the purity and essentiality of tradition, that cultured taste for beauty where there's no space for the redundant, or superfluous, but only for harmonic elegance. His brilliance was based on a marked philosophical capacity to grasp the essence of who or what he takes into consideration, and his broad reaching knowledge of the culture of shipbuilding, from primordial times right up to the present day. Though Sciarrelli was a reserved, gruff and rightly presumptuous man, he did sometimes open up to the people around him, and certainly was great company around the dinner table with a good bottle of wine. He used to say «I'm the loneliest man in the world, but I can't always manage it, the next in line is always trying so hard.» Every time I had the chance to talk to Sciarrelli, given my admiration for him, I immediately memorised the precise words of the proverbs he used to love, like: «meglio l'oro ferrato che il ferro dorato» (that translates something like "all that glistens...") that along with the metaphorical meaning applicable to various aspects of life, referred to the importance of the real purity of a yacht's lines. Designing the hull

of a yacht came spontaneously and naturally to him, as he once said in an interview: «I'm the water and I see a yacht coming, I feel it, the bow moves and divides me. Seeing as it's been divided, water has to close up again, and the process has to be harmonious, the stern has to accompany the movement and not impede or abruptly interrupt it. There has to be a relation between bow, stern, position and shape of the keel, otherwise turbulence makes nonsense of the correct relationship with the water". The way Sciarrelli designed yachts was Art, a far cry from the mediocrity of those who sail for fashion's sake without having first assimilated the intrinsic cultural aspects; as he wrote in his book "The Yacht" published by Mursia: «It's the term Yacht that perhaps has lost its original sense. Yachts and Yachtsmen. Yacht Club. Gentlemen. Sounds so old-world. These days the words that sound more natural are 'pleasure boats', tourism, marina, sponsorship. «Are they yachts, all those mass produced plastic things with top and bulwarks painted with coloured stripes, with roller jib and mainsail with the composite names of the owner's children written in gold cursive on the transom? One thing I'm sure of is I get no pleasure from seeing modern mass produced boats. I get a sense of squalor as I walk along the gangways

può più pensare che navigando si possa incontrare solo chi conosce il mare. È amaro riconoscerlo, ma l'era moderna, quella del consumismo, ha fatto pensare a nuovi utilizzi del mare: i bagnanti con l'ombrellone e la palmetta galleggiante, le creme solari, il campeggio nautico e le roulotte del mare. È assurdo, d'altronde contestare uno stato di fatto, un atteggiamento diffuso ormai da tanto. Le valutazioni possibili riguardo alle mode che avvicinano masse di persone al mare così come ad altri aspetti dell'ambiente, sono molteplici e cercare di stabilire che cosa sia giusto o sbagliato non ha senso, certo è necessario e al tempo stesso comprensibile che chi progetta faccia uso delle più avanzate conoscenze e tecnologie in modo da sempre migliorare la vita dell'uomo. Cosa però sia veramente migliorare o cosa addirittura peggiorare continua a essere un interrogativo dif-

ficile. Un pullman in un centro storico è sicuramente un elemento di degrado, ma è forse giusto interdirlne l'uso castigando una certa categoria di persone che di tale mezzo di trasporto fruisce? Così come una barca moderna che a volte ha più le sembianze di un elettrodomestico piuttosto che di uno yacht è, secondo me, motivo di inquinamento in una rada naturale o in un porticciolo antico e allora va forse affondata? L'avvicinarsi alla vela è comprensibile se si valutano gli aspetti sentimentali e romantici derivanti dalla tradizione della navigazione e dal desiderio di vivere in un ambiente naturale avendo ancora a che fare con problemi e pericoli legati solo alle forze naturali. Che senso ha dunque andare a vela cercando di diventare un tutt'uno coi movimenti delle onde, il fragore del vento, seguire le scie solcate da antichi velieri cercando isole e coste sperdute con una barca costruita in serie in contrasto con tutto questo? Se la barca è moderna e veloce arriverà un po' prima di quella tradizionale, ma sarà sempre lenta come una barca a vela. La barca di serie potrà effettivamente far albergare un maggior numero di persone, ma in un ambiente asettico paragonabile a una cucina standardizzata che, come si sente dire, ha un alto livello di «confort». Forse perché non esistono spazi sprecati. Ma cosa intendono per «confort»? Penso per esempio che il calore dell'ambiente in cui si abita provenga anche dalla presenza di spazi inutili e che la qualità della vita sia data spesso da ciò che non è essenziale. Con questo concludo salutando uno dei personaggi più importanti nella storia della nautica italiana. 



of a marina. Row after row of plastic boats for the consumer. It smacks of mediocrity. It's like taking a walk among the condos of a modern suburb, you can't feel content. Designers these days are in a vivacious state of creative effervescence, nothing's forbidden to them. Ingenious solutions are everywhere. Fold away the bed and out comes a toilet. Get rid of the charting table and look, there's another bed, pull up the zip and the toilet disappears, pull down the steps and there's the galley. Nothing's left the chance, and everything's crammed into just a couple of feet of boat. This 'push here pull there' puts you in the kind of condition of someone who sits down to dinner and has to eat with a twelve blade pencil sharpener instead of a knife and fork: put away the knife that out comes the corkscrew, in with the corkscrew and out comes a fork, and there's a teaspoon, too, no, careful, that's the nail file. Sure, a silver service is always a silver service, but it'd be too much of a hindrance for a camper. So, hurray for the super-new twelve blade pencil sharpener.» Sciarrelli's right, you can't talk about Yachting thinking of the elegance of the English yachtsmen of yesteryear any more, nor can you think that while sailing you only meet people who

truly know the sea. It's sad to say, but modern times, this consumer oriented era, has thought up new uses for the sea: bathers with beach umbrellas and inflatable palm trees, sun creams, nautical camping and the sea-going caravan. It's absurd, but on the other hand a state of fact, a behavioural pattern that's increasingly widespread. There are many possible theories why more and more people are coming closer to the sea, just as to other aspects of the environment, and any attempt to judge whether it's a good thing or a bad thing simply makes no sense, certainly it's necessary, and understandable that people who design make use of the most advanced knowledge and technology to improve the quality of life. But what's really better, or even worse, continues to be a difficult question. A tourist coach in the historic centre of a town is certainly an element that degrades the environment, but is it right to ban them, effectively excluding that certain category of people who use that particular means of transport? Just like a modern boat, that more often than not looks more like a household appliance than a yacht and is, in my opinion, something that effectively degrades the environment of a beautiful natural bay or the port of an old fishing village. So, should they

all be sunk? The desire to get to know sailing is understandable if we look at the sentimental and romantic aspects deriving from navigating tradition and the desire to experience the natural environment, dealing with problems and dangers associated exclusively with the forces of nature. So, what's the sense of sailing out looking to become one with the movement of the waves, the howl of the wind, following in the wakes of ancient galleons in search of lost islands and coasts, with a mass produced boat that's in contrast with all this? If the boat is modern and fast, it'll get there before a traditional yacht, but it's still slow like a yacht. A series built yacht can effectively accommodate more people, but in a clinical environment comparable to a standardised kitchen that, as we often hear said, has a high level of "comfort". Perhaps because there's no wasted space. But what do they mean by "comfort"? I think for example that the warmth of the ambient we live in also comes from the presence of wasted space, and that the quality of life is more often given by things that are not essential. On this note, I close, offering a salute to one of the most important personalities in Italian nautical history. 