

BARCHE®

FULL ENGLISH TEXT

MONTHLY INTERNATIONAL YACHTING MAGAZINE

Cover

Absolute Navetta 64

The Idea Factory

- Zuccon International Project
- Carlos Vidal

People

- Giancarlo Ragnetti
- Ugo Garassino

1993-2021
28 Years
BARCHE

Shipyards

Antico Cantiere
del Legno Aprea

Boat Gourmet

Massimiliano Scotti

Boats

- Sundeck 430 S
- Frauscher 1212 Ghost
- FIM 340 Regina
- Idea Marine 80
- De Antonio 28 Open
- Ranieri Cayman 23.0 Sport





Ha iniziato, caparbiamente, con ZAR, per il quale continua a progettare i nuovi modelli. Poi ci sono state tante altre barche piccole. Adesso si sta cimentando in progetti di scafi più grandi. L'obiettivo è sempre lo stesso: cercare soluzioni innovative

He started at ZAR with dogged determination, and still designs new models for them. Numerous small boats followed and now he's putting himself to the test in designing larger models. The aim is still the same – to find innovative solutions

by Niccolò Volpati - photo by Andrea Muscatello



137

Que

VIVALA

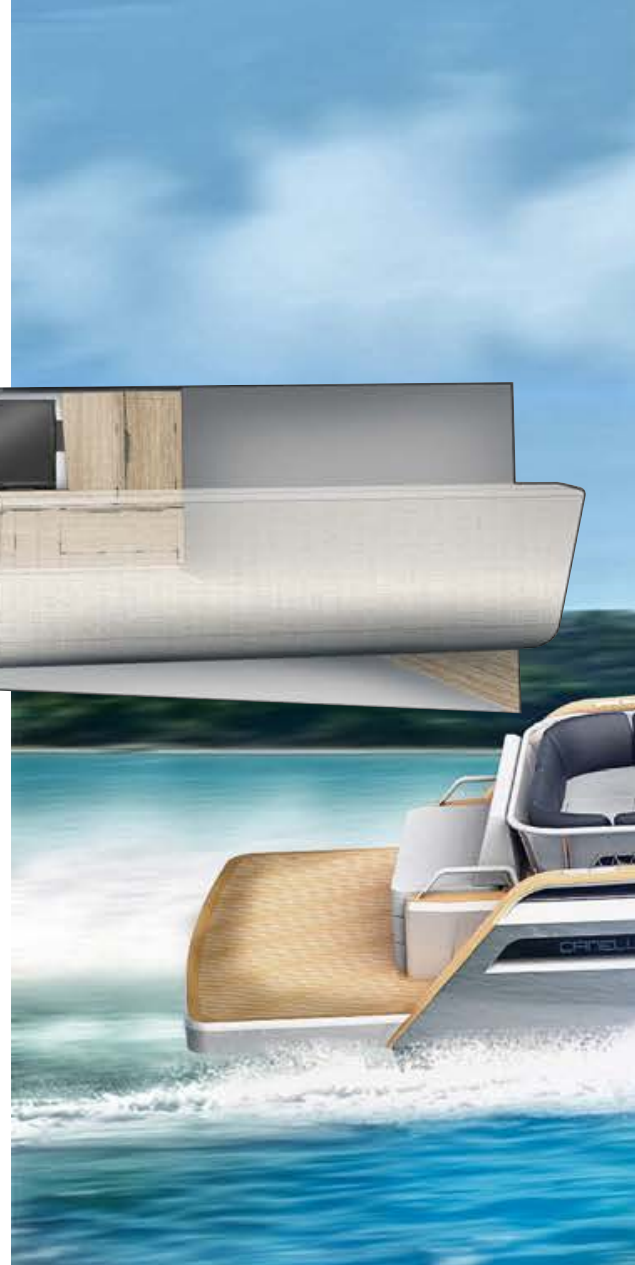
vidal

SOLO LE PERSONE MEDIOCRI TEMONO IL TALENTO. Chi, invece, non è mediocre, non ha timori nel circondarsi di collaboratori di valore, ancorché giovani. È una considerazione a cui, probabilmente, molti di noi sono giunti nel corso della loro vita. Ed è anche quello che mi è venuto in mente ascoltando la storia di Carlos Vidal e di come ha iniziato a fare il designer. «Mio padre era un dealer ZAR e conosceva Piero Formenti, sapeva quindi che stava lavorando a un nuovo modello di gommone. Allora avevo solo 21 anni e mi ero da poco iscritto all'università. Decisi di disegnare la carena, conoscendo la taglia di quel modello, e poi avanzai coraggiosamente la mia proposta. Molti mi dicevano che era tempo perso e che Formenti non avrebbe mai preso in esame un progetto fatto da un ventenne, per di più senza averglielo nemmeno commissionato. Ma non fu così. Piero guardò il progetto e mi disse che avevo un mese di tempo per consegnare la versione definitiva. Piero Formenti è una delle persone migliori che potessi incontrare. È grazie a lui e a mio padre se non mi



«Uno degli ultimi progetti in ordine di tempo che ho sviluppato è il **43 piedi** del cantiere *Canelli Yachts*. Anche loro, come *Formenti*, danno molta **fiducia ai giovani designer**. È un piacere progettare per persone così».

«One of the most recent designs that I developed is the **43-foot** model for *Canelli Yachts*. As with *Formenti*, they also have a lot of **faith in young designers**, and it's a pleasure to design for such people».



occupo più di car design, ma progetto, così come avevo sempre desiderato, barche e gommoni». Sono passati dieci anni da quel primo lavoro e Carlos Vidal ha continuato a realizzare progetti per ZAR. «Il più difficile è stato forse quello di ZAR Mini perché, soprattutto all'inizio, c'era la preoccupazione di far stare tutto quello che voleva il cantiere in un tender di soli tre metri e mezzo. È stato un progetto che ha richiesto molto impegno, ma penso che poi il risultato sia stato molto soddisfacente». Le barche piccole, si sa, sono le più difficili da realizzare proprio perché in gioco ci sono i millimetri e non i centimetri, né tantomeno i metri. E Carlos si è abbondantemente fatto le ossa su queste taglie, ma, recentemente, sta crescendo di dimensioni. «Sto ancora imparando, ma mi piace molto progettare barche più grandi perché c'è più possibilità di essere creativi. Gli spazi e come li si usa contano sempre, ma non sono così risicati. Il lavoro del designer non è solo quello di fare un bell'oggetto che funzioni bene, ma creare un'esperienza. L'esperienza è come si vive a bordo, perché una barca è essenzialmente questo. Deve essere un posto dove ci si sente a proprio agio». Deve quindi funzionare bene, navigare, ma essere anche confortevole.







«Quando mi confronto con i miei amici *car designer* invidio i loro numeri: possono permettersi di fare stampi ed *esperimenti che noi ci sogniamo*. Però penso che se ci fossero tante barche in mare quante auto ci sono per le strade, non saremmo contenti, perché nessuno vuole navigare nel traffico».

«When I compare myself to *car designer* friends I envy their numbers – they can afford to create molds and *experiments that we can only dream about*. Though I think if there were as many boats in the sea as there are cars on the road we wouldn't like it, because nobody wants to navigate through traffic».

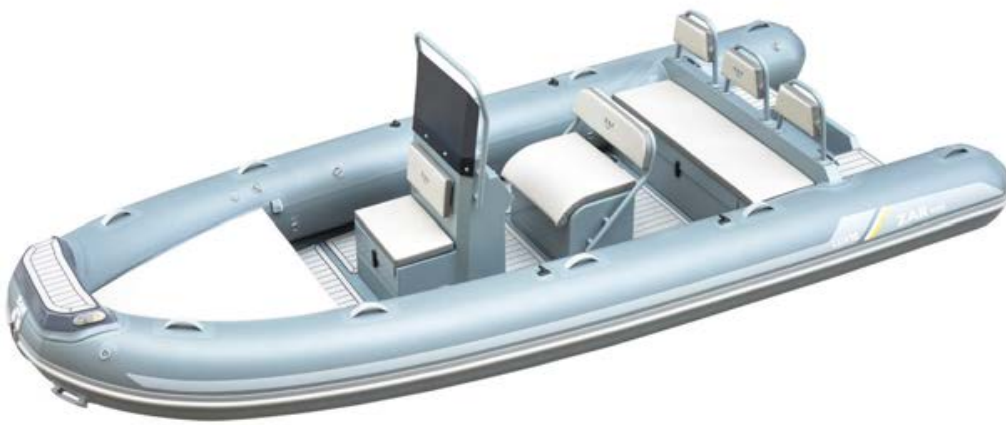


141

E quando le dimensioni e i volumi ti permettono di esprimerti in modo creativo, è un po' come se il designer fosse una specie di guida turistica, come se facesse da Cicerone per condurre a bordo della barca l'armatore. Non per questo, il lavoro del designer deve essere un "prendere o lasciare", Carlos Vidal ne è ben consapevole. «L'utente vuole sentire la barca come sua ed è giusto che sia così. Noi designer dobbiamo rispettare questa esigenza e saperci adattare». Vidal ci conferma che il lavoro del progettista deve necessariamente passare dalla mediazione. È forse la dote principale che deve saper avere un architetto navale. Deve mediare tra la sua idea e quella dell'armatore, ma anche tra il suo progetto e le esigenze degli altri professionisti che lavorano alla realizzazione di una barca.

«In una ipotetica partita di calcio tra architetti e ingegneri, io mi schiererei sempre con gli architetti», mi dice sorridendo. È la parte creativa quella che lo affascina, ma conosce anche gli aspetti tecnici, sia perché li ha studiati, quella di architettura navale a Southampton infatti è la seconda laurea, la prima fu quella di Ingegneria Tecnica e disegno industriale a Barcellona, sia perché ha sempre navigato, sin da piccolo, e quindi sa bene quale sia la principale funzione di una barca. E conoscere il punto di vista di chi è impegnato sull'altra parte della barricata è fondamentale per trovare un compromesso. «Non dobbiamo mai scordarci che per prima cosa una barca deve navigare e lo deve fare senza difficoltà. Qual è quell'armatore che vuole complicarsi la vita?». Sante parole, quasi ovvie, ma è sempre

bene ripeterle. «Spesso osservo le novità introdotte dai miei colleghi. A volte mi convincono, a volte sono portato a chiedermi se non siano destinate ad avere problemi. L'usura, il salino, la manutenzione sono elementi con i quali fare i conti, già quando si è davanti a un computer per progettare. La parte che mi affascina di più del mio lavoro è trovare spazi lì dove, apparentemente, non ci sono. Mi piace disegnare la coperta perché la barca è fatta per godere del rapporto con il mare. Sono nato e ho iniziato a navigare nel Mediterraneo e quindi amo le barche aperte. Quando facevo i primi progetti a Southampton i miei professori mi dicevano: bravo, ma ora chiudi tutto! Ma andare per mare è sinonimo di libertà e spazi aperti. Se si deve essere rinchiusi, tanto vale rimanere a casa».



ZAR Mini Lux.

ONLY MEDIOCRE PEOPLE FEAR TALENT. Those who aren't mediocre aren't afraid to be surrounded by quality collaborators, even if they're young. This is a conclusion that many of us have probably reached in our lifetime, and it's also what came to mind listening to Carlos Vidal's story, and how he started working as a designer. «My Father was a ZAR dealer and knew Piero Formenti, so he knew they were working on a new inflatable boat model. I was only 21 years old and had just enrolled at university. I decided to design the hull, I knew the size of that model, then I bravely put my proposal forward. Everyone was telling me I was wasting

my time, and that Formenti would never consider a design by someone in their twenties, especially when he hadn't even commissioned it. That wasn't the case though. Piero looked at my design and said I had a month to deliver the final version. Piero Formenti is one of the best people I could have met. It's thanks to him and my Father that I don't work in car design anymore, and design boats and inflatables instead, as I'd always hoped to do». Ten years have passed since that first job and Carlos Vidal continues to produce designs for ZAR. «The most difficult may have been the ZAR Mini design because, at the beginning especially,

there was concern about fitting everything the boatyard wanted into a tender of just 3.5 meters. It was a design that required a lot of effort, but I think the result was very gratifying». As we know, small boats are the hardest to make for the very reason that millimeters and not centimeters, never mind meters, are what's involved. Carlos learned the ropes thoroughly on these sizes, but recently the dimensions have been getting bigger. «I'm still learning, but I enjoy designing larger boats because there's more room for creativity. Space and how you use it will always be important, but everything isn't so tight. The designer's task isn't just to make a beautiful item that functions well, it is to create an experience. The experience is on-board living because a boat is essentially this. It has to be a place where you feel completely at ease». It, therefore, has to sail, operate well, and be comfortable, and when the dimensions and volumes let you express your creativity, it's as if the designer were a sort of tourist guide, a cicerone guiding the owner onboard the boat. This doesn't mean the work of the designer is a matter of 'take it or leave it', and Carlos Vidal is well aware of this. «Clients want the boat to feel like it's theirs, and that's how it should be. As designers, we have to meet this requirement and know how to adapt». Vidal reaffirms for us that the designer's work has to pass through mediation. Maybe it is the main characteristic a naval architect needs to have. Designers have to arbitrate between their ideas and those of the owners, and between their design and the requirements of other professionals working on the construction of a boat. «In a hypothetical football match between architects and engineers, I'd always side with the architects», he says with a smile. It is the creative aspect that appeals to him, though he also understands the technical aspects because he studied them. His degree in naval architecture from Southampton was his second, however, his first degree is in Technical Engineering & Industrial Design from Barcelona. Furthermore, he has always sailed since he was a youngster, and as a result, understands the main function of a boat only too well. And of course, appreciating the perspective of anyone working on the other side of the fence is essential for reaching a compromise. «We must never forget that first and foremost a boat is for sailing, and it must be able to do this without any difficulty. What owner wants to make their own life complicated?». Truer words were never spoken, and it's always good to reiterate them. «I'll often look at new features introduced by colleagues. Sometimes I'm convinced by them, and sometimes I wonder if they'll end up causing issues. Wear and tear, a saline environment and maintenance are all aspects that have to be considered, as soon as you sit down at the computer and start creating the design. The most fascinating part of my job is finding space where it seems there isn't any. I like designing the deck because a boat is made for enjoying the relationship with the sea. I grew up sailing in the Mediterranean, so I love open boats. When I was producing my initial designs at Southampton my professors would say yes, well done, now enclose everything! But sailing the seas is synonymous with freedom and wide, open spaces. If you have to be shut inside you might as well stay at home». ▲

«Fare qualcosa di nuovo significa assumersi un rischio. Vale per i progettisti, ma anche per i cantieri».

«Doing something new means taking a risk, and that applies to designers as well as the boatyards».



ZAR 95SL.