

€ 5,50 (IN ITALIA) - N. 625 - ANNO LIII - MAGGIO 2014

www.nautica.it

nautica

mensile internazionale di navigazione

Sicurezza:

GESTIRE LE EMERGENZE

Crociere: Calanques, Eolie

Fai da te: aggiornare gli interni

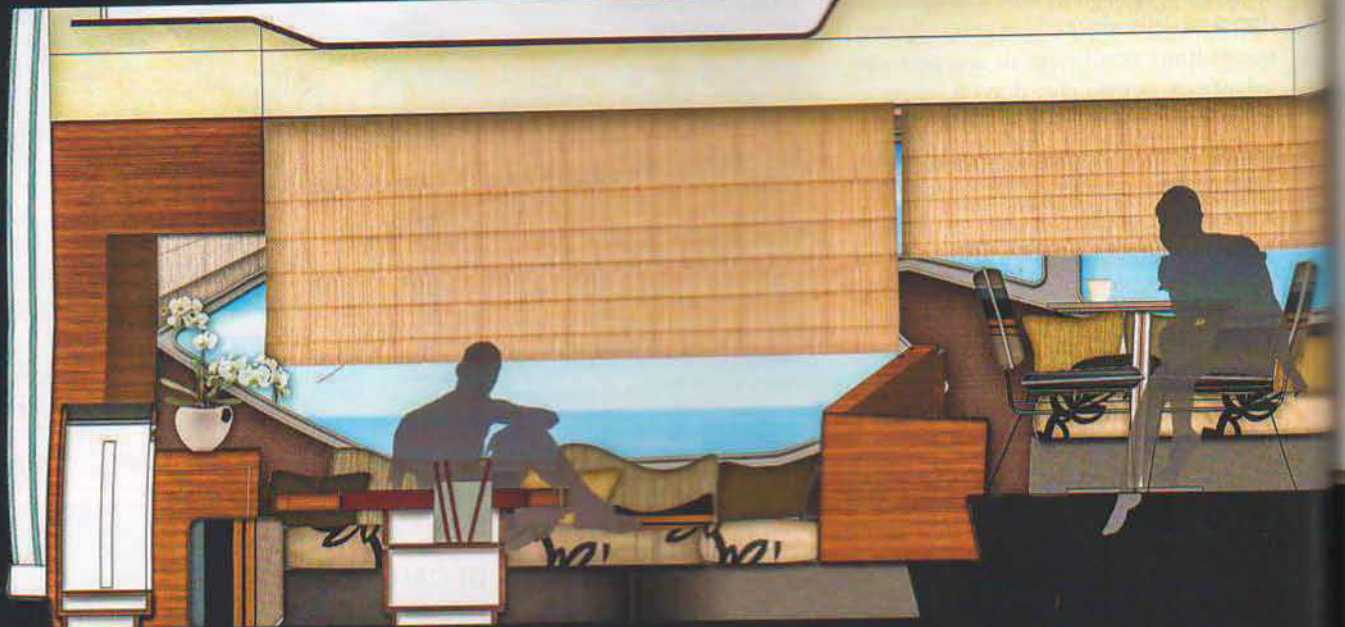
Motori: comparativa FB tra 70 e 80 HP

Cultura: la tradizione marittima del Portogallo

Poste Italiane S.p.A. Spediz. in abbon. postale - D.L. 353/2003 (conv. in L. 27/02/2004 n. 46) art. 1 comma 1, Aut. GIP/CRM/02/2012



 Come attualizzare gli interni



MI RIFACCIO LA BARCA

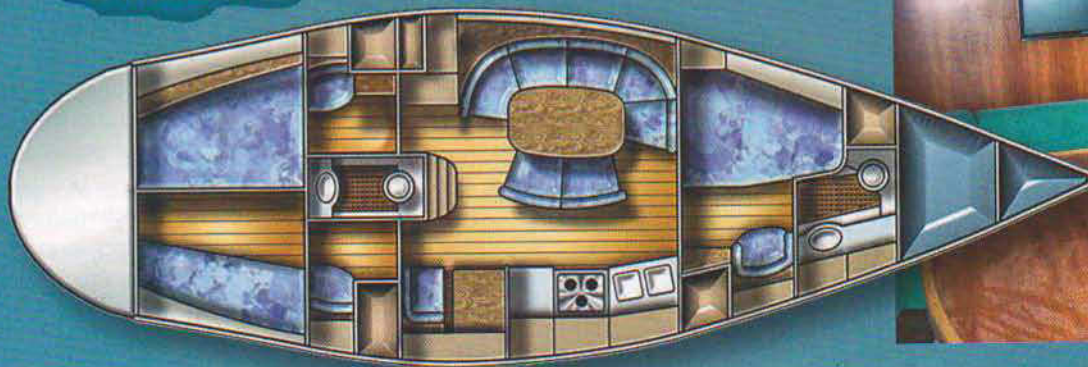
di Mario Tambelli

Torniamo sul tema della rivisitazione degli interni con due nuovi esempi, uno di ristrutturazione di uno yacht a motore, l'altro di un intervento più limitato e concentrato sulle finiture, relativo a una barca a vela. Li abbiamo affrontati con l'aiuto di un occhio esterno, quello di Luca Braguglia, nota firma dell'architettura civile, con qualche felice incursione nel mondo della nautica.

In principio è stata la crisi. Poi, forse, insieme al modo di usare la barca è cambiato anche il modo di percepirla. E l'idea che, come per una casa, possa essere oggetto di interventi più o meno radicali di rivisitazione ha

cominciato a prendere piede. Il leitmotiv di questo tipo di operazione è quella che possiamo chiamare affettuosa-

mente la "patologia" di ogni armatore, che vorrebbe sempre una barca appena più grande di quella che ha. Con degli interventi di refitting è possibile aumentare notevolmente la qualità spaziale, sia da un punto di vista architettonico sia da quello della (mera) percezione della luce. Il tutto senza stravolgere i dettami e il family feeling del cantiere costruttore. Presentiamo due esempi, un intervento più deciso il primo, che ha per oggetto un Azimut 70 a motore, molto più abbordabile il secondo,





frontati
con due aspetti fon-
damentali: il salone prin-
cipale e la cabina master.

**E come è proseguito da un pun-
to di vista fattivo?**

Il mio modo di studiare e di mettere in discussione l'esistente è estremamente analitico. Quindi anche in questo caso abbiamo prodotto una serie di elaborati che hanno dimostrato - anche a un osservatore non esattamente esperto della materia - quali fossero i punti di frizione. Molto spesso emerge che quella che è la percezione visiva non sempre corrisponde alla qualità dello spazio in cui ci si muove.

Ci sono due precise aree di intervento.

Per ciò che riguarda la cabina principale, a fronte della grandissima apertura per baglio lo spazio veniva chiuso sia fisicamente sia visivamente da una serie di porte.

**L'u c a
Braguglia,
come nasce un progetto di
questo tipo?**

Spesso in maniera del tutto casuale, come in questo - duplice - caso. Per quanto riguarda lo yacht a motore mi è capitato di incontrare un amico che si appassionava al mio modo di fare architettura per via di un intervento in ambito civile e mi ha proposto una scommessa.

Cioè?

Relativa al fatto che non desiderando cambiare la sua imbarcazione, voleva cambiarne sia l'uso sia la percezione. Abbiamo quindi deciso di intraprendere quello che è stato un test per poter commisurare qualsiasi intervento a una successiva valutazione economica e ci siamo con-

che riguarda un
Genesi 43 a vela. En-
trambi gli armatori si so-
no incontrati, casualmente, con
il medesimo architetto chiedendogli
una proposta per poter valutare la
situazione. Nautica c'era e ha volu-
to farsi raccontare qualcosa di più.
Poiché però, soprattutto per il lavoro
sull'imbarcazione a vela, una parte
dell'intervento gioca sulla rivernicia-
tura di alcuni arredi, abbiamo com-
pletato questa mini inchiesta con il
contributo di un grande esperto in
questo campo, quale è Dino Di Mar-
zio di Centro Vernici srl di Roma.



INTERVENIRE CON LA VERNICE

I consigli di Dino Di Marzio

Possiamo avere la necessità di ripristinare un film protettivo che si è assottigliato o danneggiato nel tempo, ma anche il piacere di dare un nuovo aspetto agli interni della barca. Certo, innanzitutto diciamo che i materiali impiegabili per l'intervento di base non cambiano nell'uno come nell'altro caso. Per un semplice ripristino della vernice trasparente è sufficiente sgrassare bene le parti da trattare, utilizzando carte abrasive con grana da 320 a 360 per non graffiarle. Per la stessa ragione, se si usa un platorello, è opportuno che abbia l'aspirazione della polvere. Se si fa a mano – ma è una faticaccia – si deve rimuovere di quando in quando la polvere con un panno. Queste accortezze sono necessarie perché la finitura trasparente inevitabilmente riporterà alla luce tutti i graffi, anche minimi e apparentemente invisibili. Se le superfici sono ampie può essere necessario cominciare con una carta più

aggressiva, in questo caso è buona regola saltare massimo due grane scalando i diversi tipi, per finire sempre con una grana 360-400.

Ritengo che ostacolino ciò che di immaginifico ci trasmette una idea di libertà. In questo senso abbiamo lavorato nell'ambito di una ricerca spaziale. Anche qui la nostra proposta non è tanto di decor, ma sostanzialmente architettonica. Nel progetto originale l'elemento catalizzatore dell'attenzione è la testiera del letto – una parete scultura – intorno alla quale sono organizzate le due porte simmetriche, quindi uno spazio in qualche modo bloccato. La nostra proposta ha la presunzione di non essere tale e prevede la perdita di una porta, perché a fronte di un setto – in luogo di una parete continua – lo spazio della cabina armadio viene concepito

come un walking closet, cioè uno spazio che si può attraversare, guadagnando alla vista della cabina maggiore finestrature. Luce che vuol dire illusione, che vuol dire spazio percepito, che a parità di capienza appare più grande.

Parliamo della scelta dei materiali.

Una delle cose sulle quali abbiamo molto lavorato è la parte dei materiali veri e propri, nel senso che la loro alternanza oltre all'alternanza di luci e ombre

Che tipo di vernice dobbiamo scegliere per questi interventi?

La scelta di un prodotto bicomponente, più resistente all'usura, si impone per i piani di calpestio. Quasi tutti sono a base poliuretanica, perché più elastica. Per le altre superfici va benissimo un prodotto monocomponente, che può essere più pratico da usare da parte di un non professionista. Personalmente consiglio tre linee, che conosco molto bene. La olandese Epifanes – forse meno conosciuta al grande pubblico italiano – professionale, a finitura lucida o opaca, mono o bicomponente, con filtri UV. I prodotti sono identificati come Clear e Saten, per le monocomponenti, e Poliuretano Clear o Saten per i bicomponenti. International è un marchio sicuramente molto noto al grande pubblico. In questo caso abbiamo il Perfection Plus, trasparente bicomponente, lo Schooner Gold Top, a finitura lucida, e il Goldspar Saten, a finitura opaca, quest'ultimo ottimo per gli interni. Il Perfection Plus bianco ha la caratteristica di avere un film molto elastico e di nascondere bene la pennellata; per applicarlo vanno bene rullotti a spugna a cellula chiusa. Stoppani ha invece messo a punto un ciclo di lavorazione per le barche d'epoca. Si tratta della vernice bicomponente poliuretanica 910, della quale si possono dare fino a tre mani in unico giorno e che può essere usata anche come finitura, oppure come "semplice" fondo. Generalmente se ne danno una prima mano molto diluita, altre sette piene e si può finire con poliuretanica bicomponente, Glass Clear Top UV, con tre mani, oppure con un monocomponente specifico per gli interni, di cui bastano un paio di mani.

Esistono finiture trasparenti bicomponenti all'acqua? Sì, molto interessanti quando si deve lavora-

è raccontato e ottenuto introducendo una gamma ampia di materiali sia pur in una ricerca che va per eccessi e contrasti. Nella master abbiamo optato per una doppia pavimentazione, volontà di rendere particolarmente evidente l'ap-



re negli interni e in ambiti piccoli e poco areati. Non nascono per il settore nautico, ma vengono impiegate con successo, mi viene in mente il 10 Gloss di Carver. Per le paratie l'acrilico monocomponente ad acqua è perfetto, con un'ottima resa anche in termini di durata e resistenza. Attacca bene anche su una superficie trattata con smalto bicomponente e in questo caso non serve un fondo, ma basta una buona carteggiatura.

Parliamo di paglioli. Una volta si usava il classico rigatino di mogano con filo in acero. Oggi si usano essenze più chiare, quindi a volte nasce l'esigenza nell'ambito di un refitting di rendere più luminoso un vecchio tavolato.

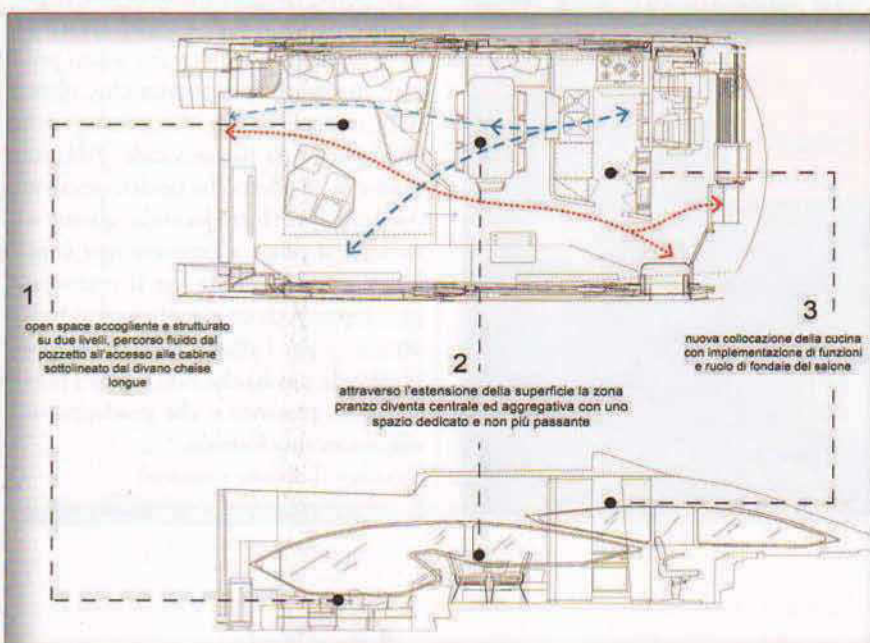
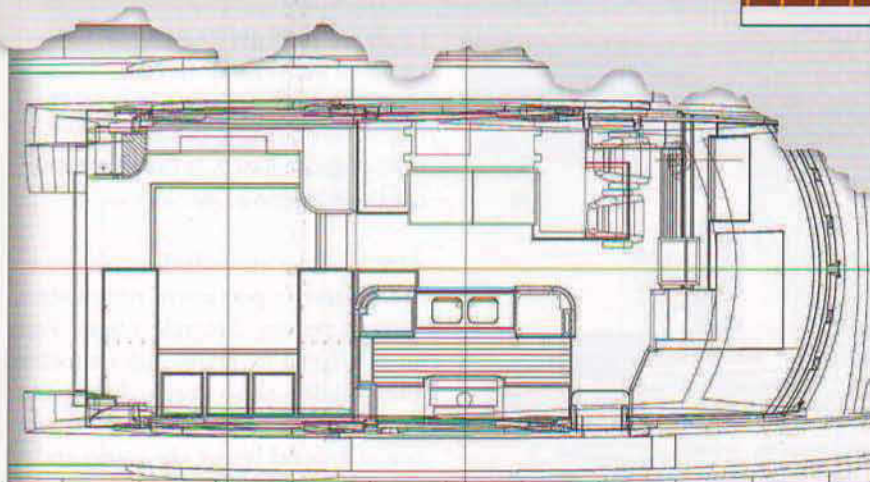
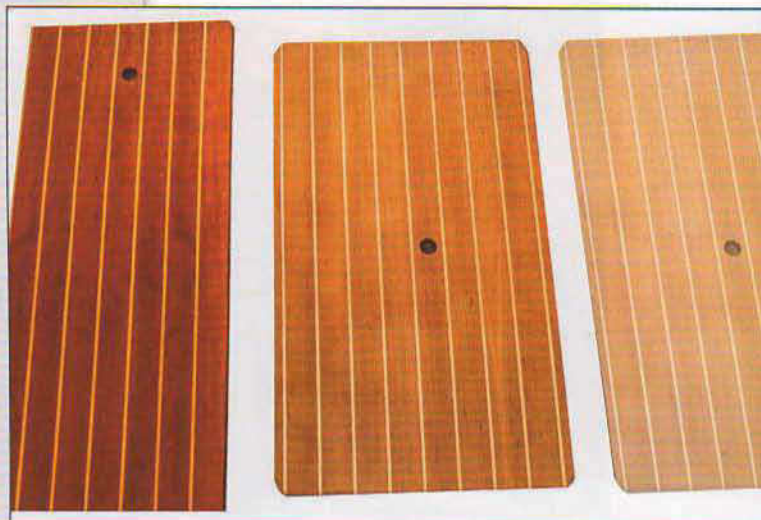
Per l'effetto sbiancato si può usare l'acqua ossigenata a 130 volumi? Sì, che però è molto aggressiva, anche per la pelle, e va maneggiata con molta cura. Molto meglio applicare una vernice acrilica opaca, magari passata con uno straccio e poi fissata con un film trasparente. Ma già portando i paglioli a legno il colore si schiarisce di molto. A quel punto per la protezione del legno naturale la tecnologia ha fatto passi da gigante e questa soluzione incontra sempre più il favore del pubblico. Ci sono prodotti neutri o a effetto cera. Wood Protector Easy è un protettivo nanostrutturato a saturazione, totalmente impermeabile, che una volta dato offre l'effetto mercurio, cioè con l'acqua che scivola via dalla superficie. Non altera affatto il colore del legno e si può applicare con ottimi risultati anche sul ponte in teak. Se dato all'esterno, dopo un po' di tempo può essere riattivato con l'applicazione di un semplice prodotto a spruzzo. Ci sono anche finiture soft touch. Certamente, ma hanno bisogno di una cottura al forno dopo l'applicazione, che non ne rendono facile l'applicazione nella nautica.

Tre soluzioni per i paioli, a confronto.

Da sinistra, una vernice trasparente, un protettivo nanostrutturato a saturazione totalmente impermeabile, lo sbiancato con smalto acrilico molto diluito.

In basso, la nuova soluzione prospettata per il 70 piedi, a confronto con la pianta originale e, a fianco, il salone secondo la ristrutturazione proposta.

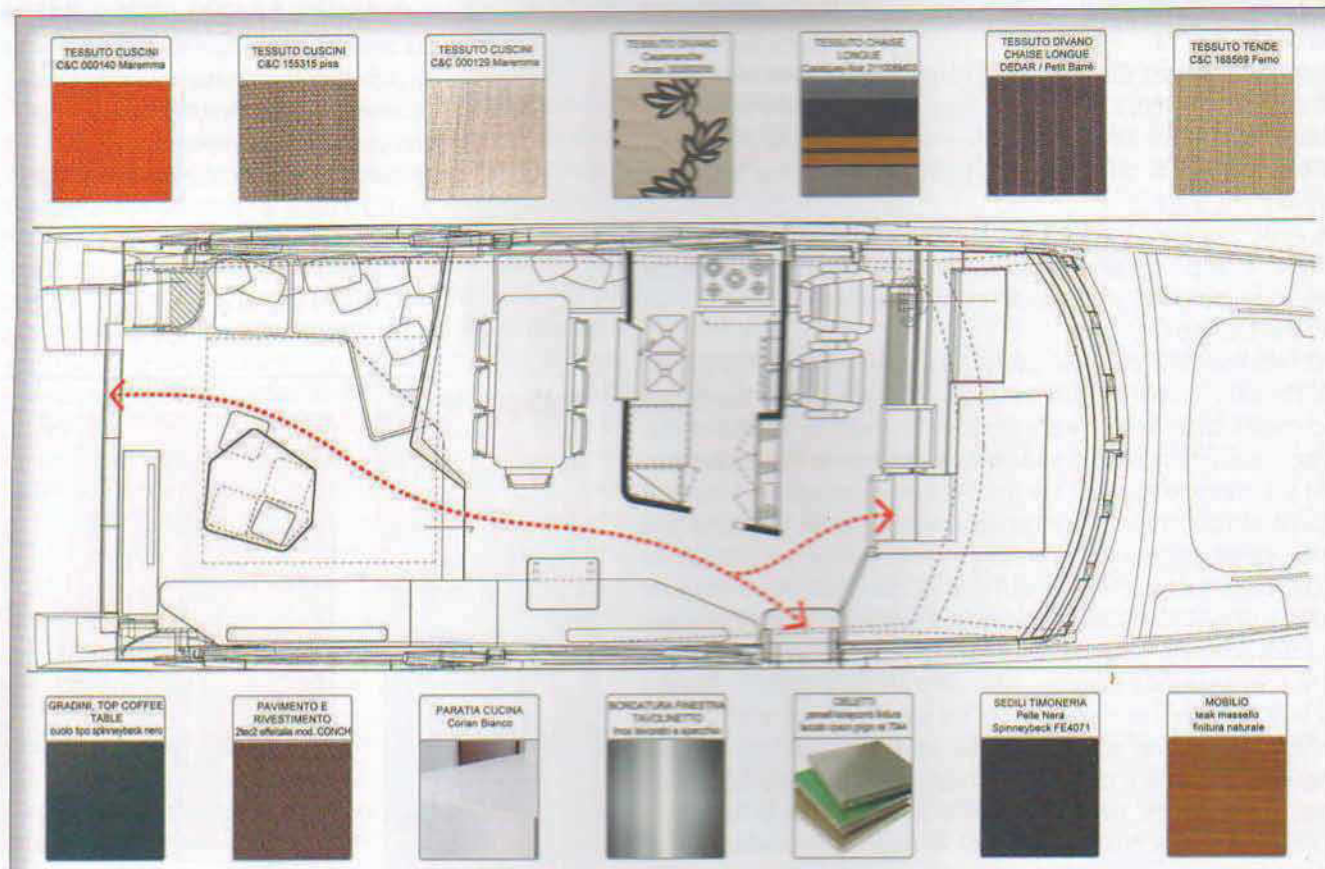
Nella doppia pagina di apertura, la rivisitazione di un 43 piedi a vela.



proccio tattile, perché immaginiamo la barca vissuta a piedi nudi. Abbiamo immaginato una stuoia sintetica per la parte alla quota dell'ingresso e un rivestimento in cuoio per la parte rialzata — sopra i pattini. Per una ricerca stilistica questa parte molto visibile e molto presente ha la sua estrinsecazione massima nelle ante del guardaroba dove ciò che era piano orizzontale si trova a crescere fino a divenire la materia con la quale è trattato il piano verticale.

Ci sembra di capire che il trucco è quello di uno sguardo che dopo l'intervento corre in diagonale. Sì, abbiamo sgombrato la massima lunghezza visiva da ogni intralcio. Se l'impostazione del progetto ha come sottotitolo di far sembrare la barca più grande è evidente che la percezione sulla diagonale, anziché sul baglio o sul lungo nave, è una carta vincente.

La stessa idea si ha nello sviluppo del salone. Come detto siamo su un 70 piedi. Questo tipo di barche sempre più rasentano l'offerta di una casa, meglio di una villa. Dobbiamo quindi immaginare una sala da pranzo vera e propria, più di una zona conversazione e una cucina molto funzionale. Prima di esaminare la proposta è bene dare una precisazione tecnica:

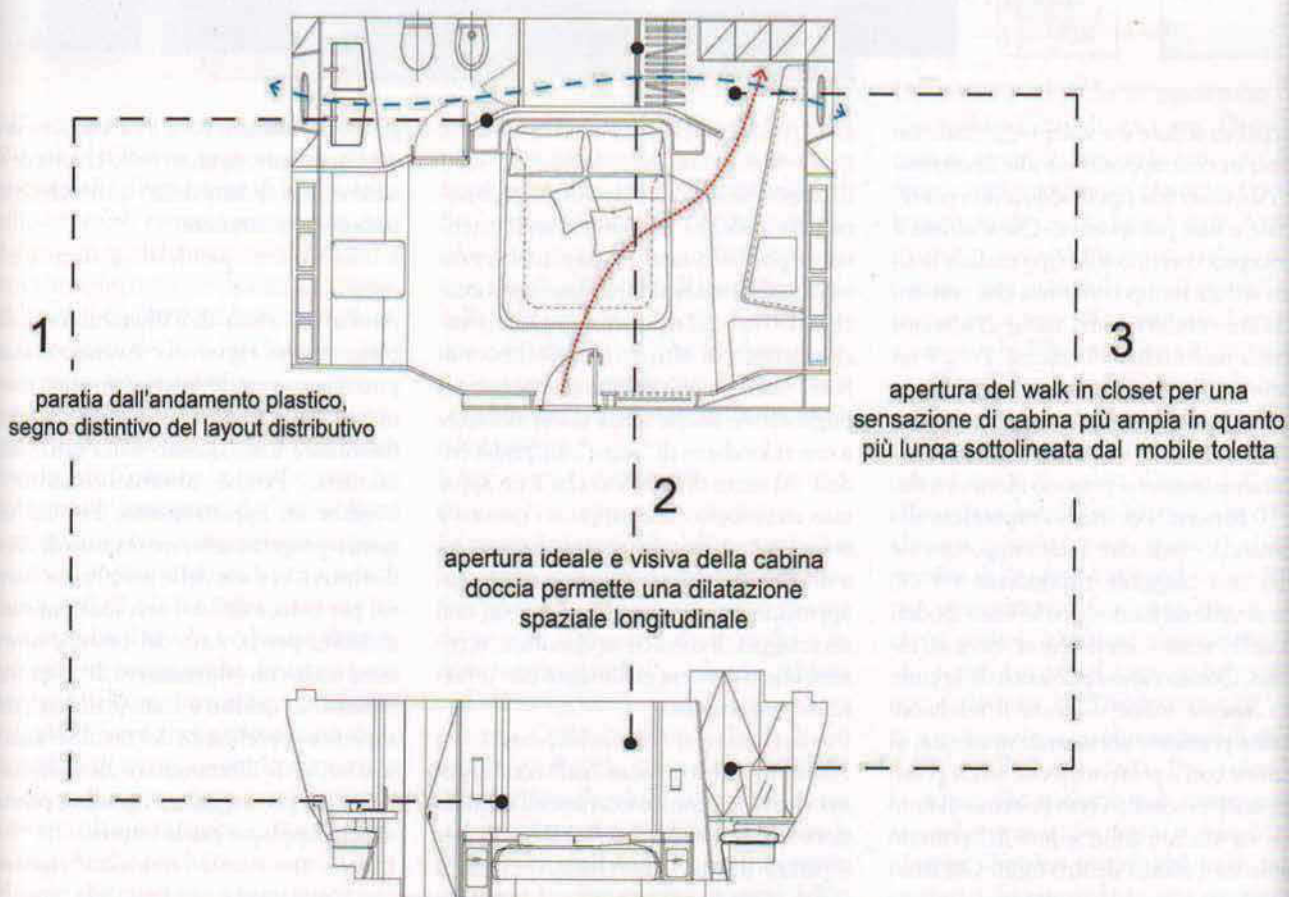


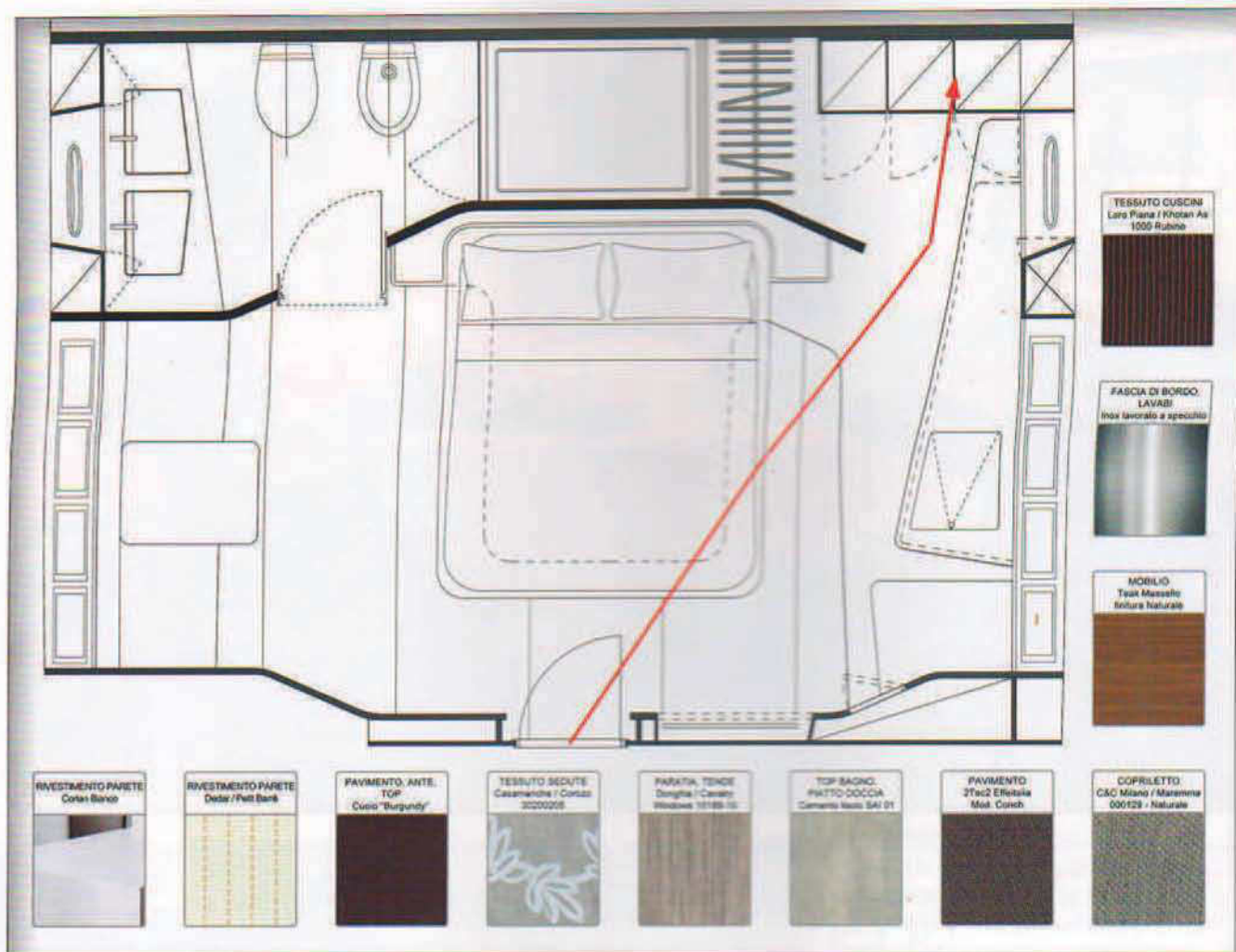
I materiali scelti per il salone.
La pianta evidenzia la visione diagonale privilegiata dal nuovo assetto.
A sinistra, il dettaglio dell'area pranzo.
Nella pagina a fianco, la cabina master, pianta, prospetto e 3D.

tutto ciò che riguarda l'organizzazione delle manovre può essere rimandata al ponte superiore. Secondo norma Rina quando hai il fly bridge puoi rinunciare alla visibilità verso poppa della postazione di guida interna. Ciò è fondamentale ai fini del layout che siamo andati a proporre. La grossa novità che si può facilmente apprezzare è legata infatti allo spostamento della cucina verso prua, con un taglio nella paratia che, oltre a richiamare le ampie finestrazioni dello scafo, funge da passavivande. Abbiamo visto che gli effetti che ne derivano sono determinanti. Introducendo questa variazione si riesce a ottenere una vera e propria zona dedicata per il pranzo, sia pure separata da un semplice setto basso, attrezzato per l'affaccio sul salone. Con un grande tavolo che non si trova più in una zona passante e che guadagna una sua autonomia formale.

Sparisce il divano classico?

La zona divani è tesa a organizzare una ge-





rarchia di sedute e a voler organizzare un segno in contrapposizione alle finestrature. Abbiamo due tipi di sedute una più ufficiale e una più sportiva. Quest'ultima è concepita con uno stile tipo mullah la tipica seduta stampo orientale che consente la conversazione, ma anche di sdraiarsi su una moltitudine di cuscini. Poi c'è un divano dalla forma più rigorosa, che media il salto di quota del salone, e, inoltre, nel coffee table si nascondono tre puff. Sostanzialmente si possono mettere sedute 10 persone. Per meglio rispondere alla domanda, credo che questa impostazione offra una maggiore rispondenza tra ciò che si vede da fuori — cioè la linea moderna dello scafo — e ciò che si trova all'interno. Questo rimescolamento delle carte ci consente infine di porre il televisore in una posizione abbastanza strategica, al confine con il pozzetto, il che rende possibile anche ruotarlo verso l'esterno. Il fatto che sia visibile dalle sedute del pozzetto aumenta l'effetto dentro-fuori. Gli stessi divani sono organizzati rispetto a questo punto focale dato dal tv.

L'aspetto geometrico è evidente, circa quello funzionale?

Ritengo che in questo tipo di progettazione non si debba lasciare nulla di intentato e possiamo tarare sulla piccola come sulla grande scala il medesimo approccio che deriva dall'esperienza architettonica maturata in altri settori. Si diceva di poter ottenere un risultato che riteniamo migliorativo anche senza dover ricorrere a una ridondanza di "segni", anzi riducendoli. Al netto di tutto ciò che è un apparato tecnologico che sappiamo quanto è complesso in questo tipo di imbarcazioni, a mio avviso nella nautica c'è ancora un approccio un po' di vecchia scuola, con un retaggio di cornici, modanature, eccetera, che può essere ottimizzato con un'attenta progettazione.

Per le finiture si può anche osare.

Abbiamo scelto un fiore "xxl" contrapposto a un tema geometrico, oltre all'introduzione della pelle dove nella cabina master si parlava di cuoio. I fiori hanno bisogno di forme morbide, che ci possiamo permettere perché abbiamo adottato le linee non ri-

gorose del mullah. Poi c'è l'acciaio, in una serie di finiture, ripetuto nello chassis delle sedie e nella finestra delle cucine, che è un omaggio al costruttore.

L'illuminazione artificiale è sempre più protagonista.

Anche sul tema dell'illuminazione abbiamo molto ragionato. Avendo concepito questo grande spazio come una sommatoria di ambiti diversi, non ha senso illuminare tutto quanto nella medesima maniera. Perché alternativemente si avrebbe un appiattimento. Per cui nel nostro progetto esistono un paio di segni distintivi, ci sono delle membrane barri-sol per la luce diffusa, una luce puntuale dedicata per la zona del pranzo, non è stato scelto un gran numero di corpi illuminanti in quanto è stata prediletta una superficie specchiante del tavolo stesso e una serie di illuminazioni di cortesia a punti led per segnalare i gradini, piuttosto che applique per la lettura.

Altro intervento richiesto riguarda una barca a vela.

Anche qui partiamo da una valutazione



Dettaglio della parete semitrasparente che divide il bagno master dal walking closet con, in primo piano, il pavimento in cuoio. Nella pagina a fianco, i materiali scelti per la cabina master dell'Azimut 70.

dell'uso, ma per ragioni dimensionali e di costi non è stata proposta una rivisitazione della disposizione di aree funzionali, come nell'esempio precedente. Anche se – in qualche modo – si è in parte provato a lavorare in questa direzione. Al di là di questo i risultati, a fronte di un intervento decisamente limitato, non sono meno interessanti.

Qual è stata la proposta?

Laddove su una barca che può ospitare almeno otto persone comode, non ho problemi ad ammettere che possa essere verosimile andare a impreziosire la zona pranzo, al contrario su una barca a vela di poco più di 41 piedi è statisticamente dimostrato che il tavolo in dinette diventa perlopiù uno svuota tasche. Se ci troviamo al di fuori dall'uso charteristico, per il quale il tavolo serve anche come piano della cuccetta aggiuntiva, dovendo intervenire su uno scafo come questo avrei ragionato in termini di una modifica radicale di questa area. Anche perché troppo spesso verificiamo che quasi mai è stato fatto tutto lo sforzo progettuale che si poteva fare e

proprio nel disegno della dinette ci si pone troppo spesso semplicemente calando in maniera acritica soluzioni standardizzate. Per esempio per il tavolo esistono moltissime leve meccaniche, anche automatizzate, che ci consentono di tirarlo fuori solo nelle situazioni in cui serve. Certamente non per un cantiere che produce in serie, ma per un singolo tipo di armatore si potrebbe anche ragionare della sua totale eliminazione.

L'intervento accettato dal cliente in questo caso è stato meno strutturato.

La nostra linea generale dell'intervento era "a togliere", per questo la soluzione alternativa consisteva nel nascondere il cassone del motore – disposto al centro del quadrato – proprio con il tavolo, da utilizzare con sedute aggiuntive quando utilizzato per pranzare. Oggi ce ne sono di design, leggerissime, pieghevoli, con tessuti antimuffa. Alla fine accogliendo la visione del cliente ci siamo limitati a eliminare lo schienale della panca centrale, perché si frapponesse come una barriera proprio al centro dell'area vivibile, rubando spazio visivo;

Qui si è giocato molto sui colori.

La paratia bianca, retaggio del fasciame dipinto a smalto delle barche d'epoca, è molto affascinante, dà un'idea di maggior ariosità e spazio. Più in generale, la scelta monocromatica di una sola essenza di fatto comprime la barca, mentre la compresenza di più materiali arricchisce lo spazio. Fino ad oggi questo tipo di ragionamento lo si è fatto sostanzialmente per i celetti, ma sul resto ci si è – come dire – arresi. Su barche di un certo livello come questa è giusto far vedere e valorizzare i masselli, lo è meno quando l'essenza viene riproposta nelle paratie, che poi sono impiallicciature, e in ogni altro tipo di finitura. Insomma, così come nell'architettura contemporanea nell'ambito di un contesto moderno è ben inserito un mobile di arte povera piuttosto che un pezzo antico, anche su una barca di limitate dimensioni opterei ancora una volta per la commistione.

Un esempio?

Un fondo scuro tiene in gioco tutto ciò che è chiaro che gli sta sopra. Detto in termini semplici, nasconde tutto ciò che sono controstampate e plastiche, spesso presenti in una produzione di serie. A questo punto, come detto, osiamo schiarire le paratie, cosa ottenibile con il pannello o con un intervento di tappezzeria. L'effetto come si vede dalle immagini è importante.

Interventi di questo tipo valgono la pena rispetto al valore di una barca usata?

Questa è una precisazione determinante, perché spesso si associa il costo dell'operazione a un capriccio. Viceversa io credo che se impostato bene il progetto – che in termini di ore non è poi così caro – lo si può ottimizzare in funzione delle risorse che si vogliono mettere a disposizione. In altri termini su un bel corpo un bel vestito non è rilevante. Nell'intervento sulla barca a motore abbiamo immaginato di rifare il body della barca stessa. Poi, volendo, la ricerca dei materiali può essere ancora implementata. Su quella a vela, come rilevato, abbiamo giocato più su dettagli cromatici. In entrambi i casi i risultati ci sembrano interessanti.

