



Velis

L'opera viva e l'opera morta nel loro design

#megayacht
#yachtdesign
#yachting
#luxuryworldtraveler

testo di/text by Marco Mazzanti

Velis. The hull and topside in their design The design, at this moment, can be thought through recyclable products with low environmental impact, through: sustainable materials, control of production costs, optimization of components and preferably accessible products, therefore usable by everyone. Morphological research leads to the generation of products defined by a single sign generating messages with high intensity and strong connotation. In the field of pleasure boats, semi-custom or entirely custom boats are today the most widespread as they offer their owners the possibility to make them more responsive to their needs and ideas, a fundamental aspect of a yacht today. A custom yacht is built by the shipyard according to the specifications indicated by the designer and his client, always starting from a sketch. In the last few years this approach has grown a lot and also the traditional shipyards for mass production have partially changed their offer, producing yachts very close to the semi-custom concept where the hull and superstructure are built according to standard specifications. Instead, a wide range of customization possibilities is left in the interior design. The research and development of the concept of this custom megayacht are based on these considerations, starting from sketches. Initially finding the proportions of the live-work was not easy, a collaboration with the Benetti shipyards was created just for this initial

Il design, in questo momento, può essere pensato attraverso prodotti riciclabili a basso impatto ambientale, tramite: materiali sostenibili, controllo dei costi di produzione, l'ottimizzazione dei componenti e preferibilmente prodotti accessibili, quindi utilizzabili da tutti. La ricerca morfologica porta la ricerca alla generazione di prodotti definiti da un unico segno generatore di messaggi ad alta intensità e a forte connotazione. Nel campo delle navi da diporto le imbarcazioni semi-custom o interamente custom, sono oggi le più diffuse in quanto offrono al proprio armatore, la possibilità di renderle più rispondenti ai propri bisogni e idee, aspetto oggi fondamentale di uno yacht. Uno yacht custom viene costruito dal cantiere navale in base alle specifiche indicate dal progettista e dal suo cliente partendo sempre da uno sketch. Negli ultimi anni questo approccio è cresciuto molto e anche i tradizionali cantieri per la produzione in serie hanno parzialmente mutato la loro offerta producendo imbarcazioni molto vicino al concetto semi-custom dove lo scafo e la sovrastruttura vengono costruiti secondo specifiche standard. Viene invece lasciata un'ampia possibilità di personalizzazione nella progettazione d'interni. La ricerca e lo sviluppo del concept di questo megayacht custom si sviluppa da queste considerazioni, partendo proprio dagli sketch. Inizialmente trovare le proporzioni dell'opera viva non sono state facili, si creò una collaborazione con i cantieri navali Benetti solo per questo sviluppo iniziale, dandoci le basi per poter partire. Una fra le prime cose da correggere era l'eccessiva altezza che c'era fra i ponti. È stata svolta molta ricerca nel concept di modellazione, avendo come riferimento una moodboard molto dispendiosa di molti modelli esistenti e non, proprio per evitare qualsiasi somiglianza. Il processo progettuale nasce nella definizione dello schizzo in cui un'unica linea che ingloba e racchiude l'opera viva e l'opera morta rimandando al disegno di una conchiglia o di un pesce, un modello zoomorfo che appartiene al mare. La linea che definisce l'intero veicolo è unica e ottimizzata nella relazione forma-performance con un utilizzo appropriato dei materiali. L'opera viva in acciaio e l'opera morta in alluminio. Sono curve rettifiche, elemento grafico che da sempre ha caratterizzato il design italiano nei mezzi di trasporto. Questo unico segno ha permesso e creato al proprio interno una gerarchia di segni che definiscono le terrazze e le vetrate. Il nostro correlatore quando guardò le tavole tecniche di questo modello disse espressamente: «Qui vedo qualcosa di già visto, questa tua motivazione nel fare delle finestre e vetrate particolari è uno step da vedere dopo, secondario. Lasciami disegnare sopra questa tua vista laterale una forma. Devi azzardare, rendilo chiuso come un missile, come se fosse un'astronave». Il corretto studio della forma generata ha permesso in questo progetto di ottimizzare i componenti, le qualità dei materiali, performance, e sottolineando i connotati degli elementi estetici che hanno definito l'identità del prodotto. Si parla molto di clima e questa è una



development, giving us the basis to start. One of the first things to correct was the excessive height between the bridges. A lot of research was carried out in the modelling concept, having as reference a very expensive mood board of many existing and not existing models, just to avoid any similarity. The design process began in the definition of the sketch in which a single line incorporates and encloses the living and dead work, referring to the design of a shell or a fish, a zoomorphic model that belongs to the sea. The line that defines the entire vehicle is unique and optimised in the form-performance relationship with appropriate use of materials. The living work in steel and the dead work in aluminium. They have rectified curves, a graphic element that has always characterised Italian design in transport vehicles. This unique sign has allowed and created within itself a hierarchy of signs that define the terraces and glazing. Our co-rapporteur when he looked at the technical tables of this model expressly said: "Here I see something already seen, this motivation of yours in making particular windows and glazing is a step to see later, secondary. Let me draw a shape on this side view of yours. You have to dare, make it closed like a missile as if it were a spaceship". The correct study of the generated shape has made it possible in this project to optimise the components, the quality of the materials, performance, and underlining the connotations of the aesthetic elements that

have defined the identity of the product. There is a lot of talk about climate and this is a subject in which a lot of impacts is made on the environment. These are true giants of the sea, with two hundred and fifty thousand litres of diesel fuel in the engine. This study has set itself the objective of giving a low environmental impact by exploiting the shapes of the concept and using high-performance materials. The design phase was preceded by this awareness in the yachting world, bringing motor-yacht users closer to sailing. A more sustainable model in itself in this category. This analysis has given space by taking the section of a sailboat as an example. The final model that had been defined was born from these details: the cut stern entry and an elliptical shape of the hull. These were the premises that we're bringing to light the hybrid model between motor-yacht and sail. The boating industry is an important Italian sector, carrying with it a symbol of exclusivity without neglecting the technical part by responding with the shape, this is what the market demands. Curves and rectified shapes, an identifying element of Italian products: finding the right shape of the angular (which gives identity to the product) with the need to soften the shapes especially in the design field. In this way, a clear passage of formal generation has been obtained in the final modelling of the yacht. Formal simplicity with technical complexity. This is a concept dedicated to shipyards that produce in the high-end





products of the Made in Italy system, yachts on a large scale. No living work has been assigned by any shipyard, the project was precisely to create a dead work defined by a single sign-in which the hierarchy of the signs that made it up, gave the product a high identity and recognisability at sea. Having defined the dead work as a part above the hull's waterline, the intention was to define new internal and external spaces by creating new relationships such as passages, staircases and rooms both vertically and horizontally so that in every view it would have signs of recognisability and uniqueness. This can be considered asymmetrical boat, but it is not, because it has a terrace which can be accessed from a living area on the right side of the boat, another element that in this formal rigour creates a point of discontinuity, and therefore of recognisability.

tematica in cui si impatta molto nell'ambiente. Questi sono veri giganti del mare, hanno serbatoi da duecentocinquanta litri di gasolio nel motore. Questo studio si è posto l'obiettivo di dare un basso impatto ambientale sfruttando le forme del concept ed utilizzando materiali performanti. La fase progettuale è stata preceduta da questa sensibilizzazione nel mondo dello yacht, facendo avvicinare chi usa motor-yacht, alla vela. Modello in sé più sostenibile in questa categoria. Questa analisi ha dato spazio prendendo proprio come esempio, la sezione di una barca a vela. Il modello finale che era stato definito, è nato da questi dettagli: l'ingresso a poppa tagliato e una forma ellittica dello scafo. Queste erano le premesse che stavano facendo uscire alla luce il modello ibrido tra motor-yacht e vela. La nautica è un settore importante italiano, porta con sé un simbolo di esclusiva senza trascurare la parte tecnica rispondendo con la forma, questo è quello che richiede il mercato. Curve e forme rettifiche, elemento identificativo di prodotto italiano: trovare la giusta forma dello spigoloso (che da identità al prodotto) con la necessità di ammorbidire le forme soprattutto nel campo del design. Si è ottenuto così un chiaro passaggio della generazione formale nella modellazione finale dello yacht. Semplicità formale con complessità tecnica. Questo è un concept dedicato a cantieri che producono nell'ambito dei prodotti di alta gamma del sistema made in Italy, yacht in grande scala. Non è stata assegnata nessuna opera viva da alcun cantiere, il progetto è stato proprio quello di creare un'opera morta definita da un unico segno in cui la gerarchia dei segni che la componevano, conferissero al prodotto un'alta identità e riconoscibilità in mare. Definita l'opera morta come parte al di sopra della linea di galleggiamento dello scafo, l'intenzione è stata quella di definire nuovi spazi interni ed esterni creando nuove relazioni come passaggi, scale e stanze sia in senso verticale che in orizzontale al fine che in ogni sua vista avesse segni di riconoscibilità ed unicità. Questa può essere considerata una imbarcazione simmetrica, ma che effettivamente non è, perché presenta un terrazzo dal quale si accede da una zona living posto sul lato destro dell'imbarcazione, ulteriore elemento che in questo rigore formale, crea un punto di discontinuità, e quindi di riconoscibilità.

References

- Gregori Grgic M., Lanz F. (2009). Interior Yacht design. Milano: Francoangeli.
- Paperini M. (2012). Yacht design. Interni e sovrastrutture. Firenze: Alinea.
- Spadolini G. (2004). Design nautico. Firenze: Alinea.
- Sciarrelli C. (1988). Lo Yacht. Milano: Mursia.