

# Naumachos 82

UNA SFIDA VIENE LANCIATA DA UN ARMATORE ESPERTO DI MARE. UN INGEGNERE NAVALE, UN DESIGNER E UN CANTIERE LA RACCOLGONO. E NASCE COSÌ UN NUOVO CONCETTO DI EXPLORER VESSEL. CHE AVRÀ UN SEGUITO

**A CHALLENGE WAS LAUNCHED BY AN EXPERT SEAMAN. A NAVAL ENGINEER, A DESIGNER AND A SHIPYARD TOOK IT UP. AND SO A NEW CONCEPT OF EXPLORER VESSEL WAS BORN, SOON TO BE BUILT IN SERIES**

STEFANO CARLETTI - SERGIO CUTOLO - STEFANO FAGGIONI



Il profilo di Naumachos 82, l'explorer vessel in costruzione presso il Cantiere Navale di Pesaro, alla cui creazione hanno lavorato Stefano Carletti, Sergio Cutolo e Stefano Faggioni.

The profile of Naumachos 82, an explorer vessel under construction at Cantiere Navale di Pesaro. Its creation is thanks to Stefano Carletti, Sergio Cutolo and Stefano Faggioni.

Ci sono yacht che nascono per soddisfare un desiderio. Altri per diventare nuove stelle nel firmamento della nautica. Altri ancora che scendono in acqua per accontentare le esigenze di un mercato. Il progetto di Naumachos 82 nasce invece in maniera del tutto singolare. Da una provocazione goliardica. Che però aveva la sua ragion d'essere. Tanto che oggi l'Explorer Vessel è in fase di avanzata costruzione sugli scali del Cantiere Navale di Pesaro e presto avrà altri fratelli, tra cui il primo 115 piedi nel 2007. Ecco come è stato concepito dalle parole dei suoi tre ideatori.

## Stefano Carletti - Come è stata innescata la miccia

Dopo aver visitato con ammirazione il Cantiere Navale di Pesaro mi venne naturale chiedere al suo presidente, Ennio Cecchini, perché non costruisse yacht in acciaio o in lega, materiali normalmente impiegati nelle navi da lui realizzate. Mi rispose che gli sarebbe piaciuto ma che al momento la realizzazione di navi per trasportare gas li avrebbe impegnati per molto tempo; ma l'idea non era da trascurare. Gli feci notare

Many boats are created to satisfy a wish. Some yachts are destined to become new stars in the nautical galaxy, while others are created to satisfy market demand. The project Naumachos 82, however, was created in a unique way: the result of a bet. Today the explorer vessel is in an advanced phase of construction on the slips at the Cantiere Navale di Pesaro. And soon she will have sisterships; one of the first will be 115 feet in length and is due to be launched in 2007. Here is

how the bet came to be a reality in the words of the three designers.

## Stefano Carletti

How the fuse was lit. After having viewed with admiration the Cantiere Navale di Pesaro it seemed natural to ask the president Ennio Cecchini why the yard didn't construct yachts in steel or in alloy - materials that were normally used in the ships he built. He responded that he would have liked to but that the construction of ships to transport gas

was taking up all his time; but he agreed that the idea should not be discarded. He explained that building a yacht worthy of this construction, perhaps an explorer yacht, was likely more complicated than building a gas tanker. He looked me in the eyes and said that if I managed to find a project to build a boat in steel and aluminium that would have the following characteristics: able to cope in all weather conditions, offer comfort aboard, wouldn't pollute the air or water, wouldn't look old

after two years, economical to manage and one that would last like a commercial ship, he would build it in 12 months. And so the challenge was set. The next few months would see me touring North America, from Vancouver to Terranova, and then on from Turkey to Singapore and Taiwan taking the Chinese builders as well as visiting all sorts of shipyards - everything from the Brazilians to the Dutch. But nowhere was the boat described by Ennio to be seen. I saw



Studio Faggioni Yacht Design

L'IDEA ERA DI UNA BARCA IN ACCIAIO E ALLUMINIO, PER NAVIGARE OVUNQUE, ECOLOGICA E CONFORTEVOLE

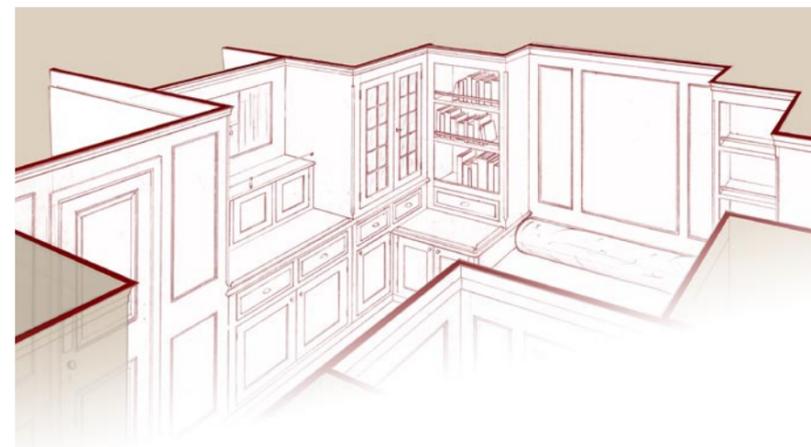
**THE IDEA WAS AN ECOLOGICAL, COMFORTABLE BOAT IN STEEL AND ALUMINIUM THAT CAN SAIL THE WORLD**

excellent yachts, particularly in Italy and The Netherlands, but none that had the characteristics described by Ennio. The final possibility before giving up was to consult several naval engineers from various countries. But then I met Sergio Cutolo, who accepted the bet as a personal challenge. We began working and each day, in the skilled hands of Sergio, my words gradually became the lines of a boat and ideas became equations. Eight months later with the designs under our arms, we would go to Pesaro to the office of Cecchini. We won the bet!

**Sergio Cutolo**

The engineering Naumachos was the boat I always had within me, but without really being conscious of it. But this consciousness matured when I met Stefano Carletti at the Genoa Boat Show in 2004 and he told me of his ideas. I then dipped into the past: I had already been involved in a similar project in the 1990s and from this several variations were born. The best, from the point of view of commercial success, was the fast supply vessel which was the basis for

Cameleon B and Vinidrea II, both built by the Turkish yard Proteksan. A second type, closer to the design described by Carletti, was developed to a certain extent with Ugo Faggioni. For certain people the challenge was mostly technical, with the architectural or aesthetic angle taking second place. Carletti did not want to create a sort of SUV type boat for ports, but more a Land Rover of the seas, something unstoppable with which he could tackle new challenges. He left me with some of the documentation that he had gathered on his trip around the world, but none of them were sufficient. We opted for a boat of 22-23 metres with a large beam in order to have a lot of space below decks and with an engine room that you could stand in. The first layout took shape: an owner's cabin, two double cabins, two crew cabins to the bow, below decks; a large cockpit, saloon, dining area, galley and pantry on the main deck; and a tender area, sundeck and office on the upperdeck and a large sunbathing area on the top. At the moment of



Sotto, una delle due cabine doppie per gli ospiti. Nella pagina a fianco: in alto, la cabina armatoriale a centro barca e sotto quella Vip collocata verso prua. Ovunque regna un décor rigorosamente classico. Below: one of the two double guest cabins. Opposite page, top: the amidships owner's cabin, and, below, the VIP cabin at the bow. The décor throughout is classical.

che costruire yacht degni di questo nome, magari un explorer yacht, era forse più complicato che realizzare una gasiera. Mi guardò lanciandomi uno sguardo di benevolo compatimento e ribadì che se riuscivo a trovare il progetto di una barca in acciaio e alluminio, che potesse affrontare ogni condizione meteorologica, capace di consentire una confortevole vita di bordo, che non inquinasse aria e mare, che non sembrasse vecchia dopo due anni, economica di gestione e duratura come una nave commerciale, l'avrebbe costruita in 12 mesi. La sfida era inevitabilmente lanciata. Girai il Nord America da Vancouver a Terranova, visitai cantieri brasiliani e olandesi. Dalla Turchia arrivai a Singapore, a Taiwan e sui fiumi cinesi. Da nessuna parte c'era la barca di Ennio. Vidi yacht eccellenti, soprattutto in Italia e in Olanda, ma nessuno di loro aveva tutte le caratteristiche elencate da Ennio. Ultima possibilità prima di rinunciare: consultare ingegneri navali di varie nazionalità. Poi incontrai Sergio Cutolo, che per scommessa accettò la sfida. Cominciammo a lavorare e, giorno dopo giorno, nelle mani di Sergio le mie parole diventavano linee e i fonemi si trasformavano in equazioni. Otto mesi dopo, disegni sotto braccio, andammo a Pesaro nell'ufficio di Cecchini. Scommessa vinta!

**Sergio Cutolo - L'engineering**

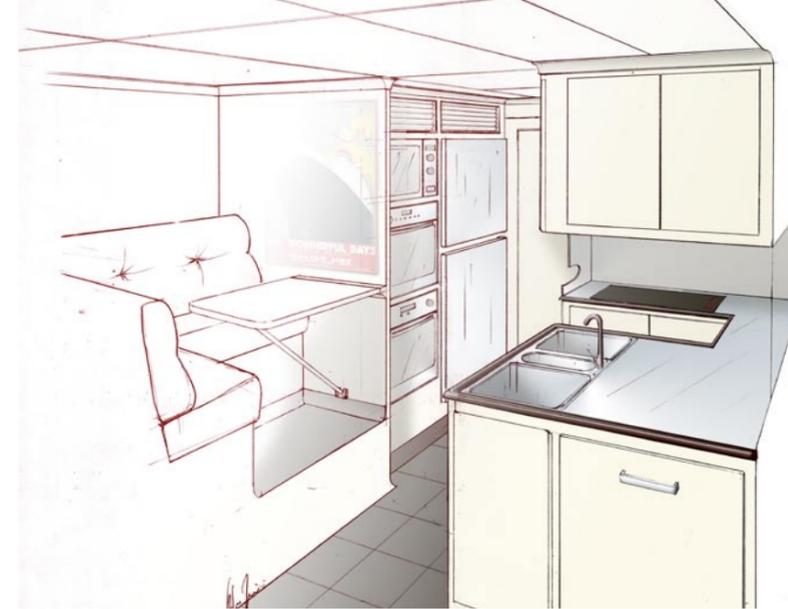
Il Naumachos è la barca che avevo dentro da sempre, senza però averne la consapevolezza. Consapevolezza che maturò quando al Salone di Genova del 2004 incontrai Stefano Carletti che mi raccontò la sua barca. Cominciai un po' a pescare nel passato: Ero già stato coinvolto, negli Anni 90, a un progetto per certi versi simile. Ne erano nate

diverse varianti. La più fortunata, dal punto di vista del successo commerciale, fu quella del fast supply vessel che portò alla realizzazione di Cameleon B e Vinidrea II, entrambe costruite dal cantiere turco Proteksan. Una seconda tipologia, più vicina all'impostazione di Carletti, fu sviluppata, in varie misure, insieme a Ugo Faggioni. Per certi versi la sfida era prevalentemente tecnica, l'aspetto architettonico o, se vogliamo, estetico si sarebbe risolto dopo. Carletti non voleva il Suv da diporto, pensava davvero alla Land Rover del mare, un mezzo inarrestabile con cui affrontare le sue nuove sfide. Inoltre, mi aveva lasciato un po' di documentazione di barche che aveva raccolto in giro per il mondo ma nessuna era soddisfacente. Optammo per una barca di circa 22-23 metri con un baglio ampio per avere tanto spazio sottocoperta, con una sala macchine dove si potesse stare in piedi. Il primo layout prese forma: un'armatoriale, due doppie, due cabine equipaggio a prua, sottocoperta; grande pozzetto, salone, pranzo, cucina e cambusa, in coperta; zona tender, prendisole, ufficio e plancia, sul ponte superiore e un grande prendisole sul tetto. Al momento di disegnare la carena, ci rendemmo conto che si poteva "incastrare" un volume aggiuntivo a prua, sotto il parabrezza della plancia per creare il locale equipaggio, e al posto della precedente zona equipaggio una splendida cabina Vip. Quella caratteristica e anche un po' sgraziata protuberanza sulla prua aveva fatto il miracolo: 23,99 metri fuori tutto, in cui ci sono state quattro cabine ospiti, due cabine equipaggio, salone, pranzo, cucina, cambusa attrezzata per la congelazione del pescato, grande plancia con annesso studio.





Studio Faggioni Yacht Design



A sinistra, la cucina collocata nel ponte di coperta, vicino al quartiere dell'equipaggio a prua. Sotto, lo scrittoio del salone. Pagina a fianco, in alto, il living e sotto, a destra, la sezione dello stesso ambiente; a sinistra, la padronale. Left: the galley located on the main deck, near the crew quarters to the bow. Below: the writing area of the saloon. Opposite, top: the living area; below, right: a cross-section of the living; left: the owner's suite.

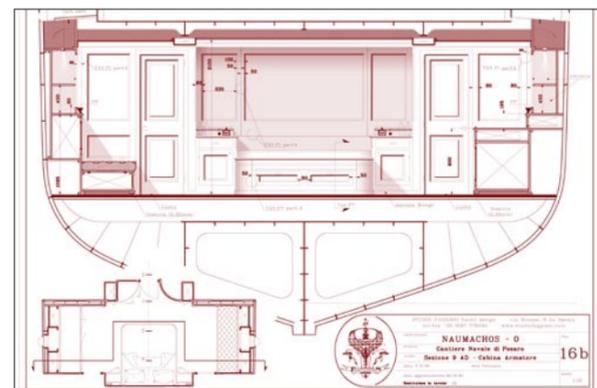
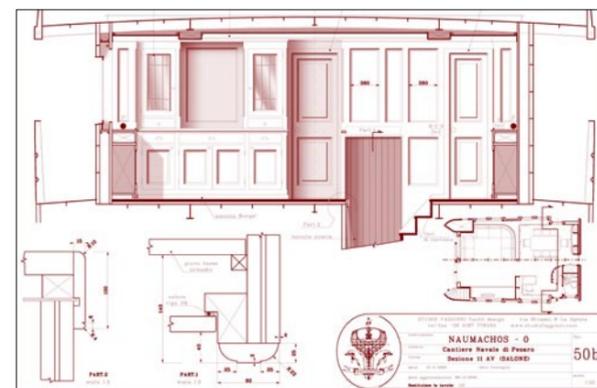
LA SFIDA ERA PREVALENTEMENTE TECNICA. L'ASPETTO ARCHITETTONICO SAREBBE STATO RISOLTO IN SEGUITO

Le linee di carena poi sono state disegnate per quanto possibile morbide; le forme di poppa sono state pensate per combinare, in maniera soddisfacente, la posizione arretrata del motore con un adeguato spazio per la gabbia dell'elica e una linea d'assi praticamente orizzontale. Il grande skeg nasconde l'astuccio e contribuisce alla stabilità direzionale grazie alla sua grande superficie; inoltre, fornisce un adeguato supporto per la messa in bacino senza problemi. Per il timone ci siamo ispirati alla letteratura corrente, realizzando un profilo che dovrebbe garantire valori elevati di portanza già a bassi angoli di incidenza e a bassa velocità. Le problematiche legate alla stabilità trasversale sono state affrontate già nella fase preliminare del progetto; l'elevato bordo libero, combinato con la struttura del primo ordine di sovrastrutture costruita, come lo scafo, in acciaio a elevata resistenza, ci ha portato a una larghezza massima superiore ai sette metri, che ci garantisce un'adeguata stabilità di forma. In navigazione, lo smorzamento del rollio è garantito da quattro pinne attive. Una scelta strategica questa: con quattro pinne si ottiene una maggiore stabilità di rotta, soprattutto con mare al giardinetto; inoltre

le pinne più piccole non sporgono dalla sagoma dello scafo, rendendo meno rischioso l'ormeggio di fianco a banchine in muratura; le macchine idrauliche hanno dimensioni contenute. Per quanto riguarda la propulsione, si è pensato a un piccolo diesel dedicato, lasciando ai gruppi elettrogeni il solo compito di produrre energia elettrica. Tutta l'impiantistica di Naumachos è stata trattata come quella di una nave di dimensioni superiori, soprattutto per quello che riguarda gli aspetti di prevenzione dell'inquinamento marino e atmosferico. In particolare il Naumachos ha una cassa di raccolta delle acque oleose di sentina, un impianto di depurazione delle acque di sentina, un altro delle acque nere ed è comunque in grado di ritenere i liquidi inquinanti.

**Stefano Faggioni** · Styling esterno e interni

La mia avventura sul Naumachos parte con una telefonata di Sergio per coinvolgermi in un progetto lontano dal restauro delle barche d'epoca in cui, in questi anni, mi sono trovato a operare. Un'occasione per evadere da un mondo che si rivolge al passato che necessita di ricerche storiche e maniacale cura del dettaglio.



THE CHALLENGE WAS MAINLY TECHNICAL WITH THE ARCHITECTURAL ASPECT FOLLOWING ON TO THIS

designing the hull, we realised that we could "carve out" an additional space in the bow below the window of the bridge to create a crew area and instead of the previous crew area we could create a splendid VIP cabin. This and the slightly unsightly protuberance on the bow worked a miracle: 23.99 metres overall in which there are four guest cabins, two crew cabins, a saloon, dining area, galley, pantry with deep freezes for fish caught and a large bridge with an annex studio. The lines of the hull were kept as soft as possible; the stern was designed to accommodate the aft position of the motor with an adequate space for the propeller cage and a virtually horizontal line of axis. The hull form is of a full displacement type, a round bilge with a solid raked keel and has very seagoing characteristics with adequate flare to prevent excessive spray and wetness at sea. The hull is equipped with four zero-speed stabilisation fins and has excellent manoeuvrability, low speed positioning and is fitted with a bow thruster to support manoeuvres and activities such as diving exploration. The hull is built of steel for maximum resistance and the superstructure is built of aluminium-magnesium alloy.



Turning to the propulsion, the choice was made for a diesel engine, leaving the electric motors only the task of producing electricity. The machines for Naumachos were designed for a larger ship, particularly those that deal with preventing air and water pollution. In particular, Naumachos has a container for collecting the oily bilge water and a purifier for this water, while another collects other polluting liquids.

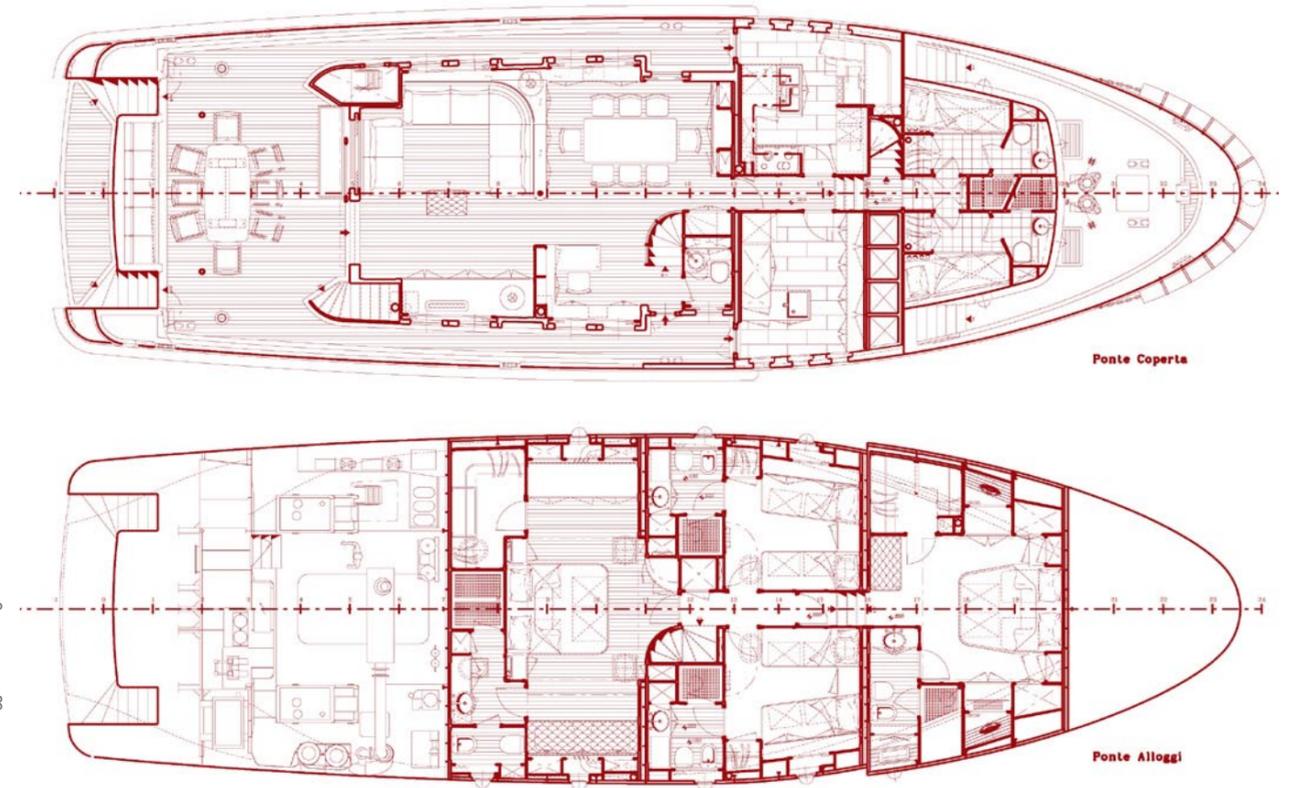
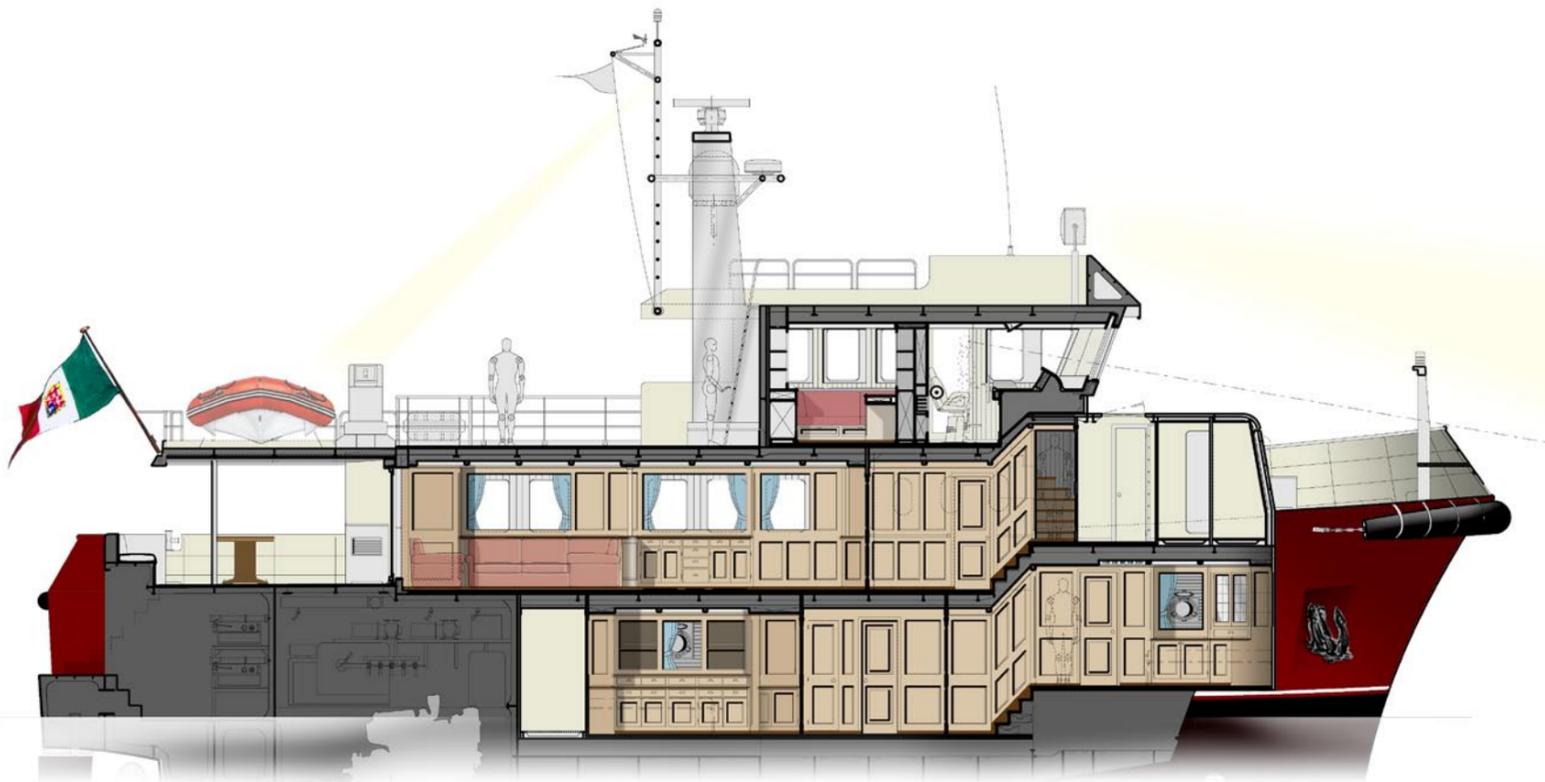
**Stefano Faggioni**  
Internal and external styling  
My part in the Naumachos adventure began with a telephone call from Sergio asking me to become involved with a project that was a far cry from restoring classic yachts which is what I had been doing for the past few years. This was a chance to escape the world of the past and all the research and maniacal attention to detail that it necessitates. In certain aspects Naumachos, thanks

In basso, la sezione longitudinale di Naumachos 82. Nella pagina a fianco, i piani generali del ponte di coperta e del ponte con tutta la zona notte. Sotto, un'immagine 3D delle forme della barca: s'intravede la struttura.  
 Bottom: Naumachos 82 viewed lengthwise. Opposite page, top: plans of the main deck and of the sleeping quarters on the lower deck; below: a 3D image of the yacht where you can see the internal structures.

Per certi aspetti Naumachos, anche grazie agli stimoli di Stefano Carletti, reca in sé il seme della tradizione del navigare. Un'imbarcazione fortissimamente voluta da chi il mare lo ha vissuto e lo vive senza risparmiarsi, da chi ha intenzione di tornare in mare con un mezzo in grado di adattarsi al meglio alle sue esigenze di esploratore, studioso ed esperto sommozzatore. Naumachos quindi è un vero Exploration Vessel ma con i comfort di uno yacht. Attorno a questa idea di casa in movimento che asseconda, rispetta e affronta il mare con tutte le sue sfumature, nasce una barca pronta a difendersi da condizioni di mare estreme e affrontare l'assedio degli oceani per lungo tempo. Da qui il suo aspetto di rocca galleggiante a proprio agio anche nelle situazioni più aspre, che poco o nulla cede alla leziosità degli yacht da crociera; ci si è limitati a limare le forme brusche della barca da lavoro bilanciandone i volumi e trovando nuovi equilibri anche con escamotage come quello del bottazzo che, spezzando il bordo libero, diventa un segno caratterizzante il profilo di questa unità.

Gli spazi esterni, dislocati su più livelli, sono ampi e più che vivibili: grande zona pranzo sul ponte di coperta, spazio libero disponibile sul ponte di comando che ospita addirittura due cyclette, prendisole sul fly e a pravia della timoneria. Lo stile classico richiesto per gli interni è coerente con l'autentico spirito marino, anima del progetto. Le pannellature a montanti e traversi, particolarmente complesse nella progettazione e nell'esecuzione esemplare della Dielledi di Pesaro, creano un ambiente senza tempo che guarda al passato ma si proietta nel futuro con accostamenti audaci di colori nei tessuti e di chiaro scuro dei materiali nel contrasto tra rovere e wengé. Fondamentale si è rivelata l'esperienza maturata sulle barche a vela, dove da sempre si lotta con i centimetri; così anche in Naumachos gli interni sono all'insegna del massimo recupero possibile degli spazi per far posto allo stivaggio, dato l'uso di abitazione galleggiante cui sarà adibito per tutti i mesi dell'anno. Grande stimolo questo, per ritagliare tutto lo spazio possibile anche ai libri; nello stesso salone, infatti, è stato creato un

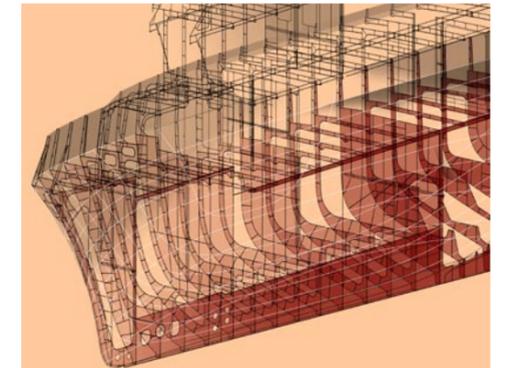
L'IMPIANTISTICA È LA STESSA DELLE GRANDI NAVI, SOPRATTUTTO PER LA PREVENZIONE DELL'INQUINAMENTO  
**THE MACHINERY AND EQUIPMENT, PARTICULARLY THAT USED TO PREVENT POLLUTION, IS FOR A LARGER SHIP**



Studio Faggioni Yacht Design

also to the input of Stefano Carletti, harks back to the original traditions of sailing. A strong boat required by those who know and love the sea and who intend to return there with a boat that can explore any area and allow activities such as deep sea diving. Naumachos is a true exploration vessel but with the comfort of a yacht. Around this idea of a house in motion that can take on any aspect of the sea, was created a boat that can tackle the sea at its most extreme and can undertake long ocean voyages. The idea was of a floating rock, at ease in even the harshest conditions and a boat that cares little for the affectations of the pleasure yacht. The aim was to perfect the stout form of the working boat by balancing the volume and finding a new equilibrium, even using a bit of subterfuge, like making the saddle tank a characteristic of the profile. The external areas, spread over several levels, are spacious and very comfortable: a large dining area on the main deck, free space on the

bridge deck that can take two exercise bikes, sun loungers on the flybridge and behind the wheelhouse. The classic style chosen for the interior is in line with the true seafaring spirit that is at the heart of the project. The vertical and horizontal panelling, which are particularly complex in the exemplary Pesaro design create a timeless atmosphere which looks to the past but is based in the future with an audacious choice of finishing colours and contrasting light and dark of the oak and wengé woods. Fundamentally the experience gained on working with sailing boats where you are always struggling to gain centimetres proved invaluable; and so in Naumachos the interior has the benefit of such experience in creating space, particularly given the yacht's ability to be used as a floating home all months of the year. The exercise was particularly stimulating as it was even possible to create spaces for books; there is a writing and reading corner in the



**NAUMACHOS**

- Lunghezza f.t./LOA 24,50 m
- Larghezza/Beam 7,20 m
- Pescaggio/Draft 2,10 m
- Dislocam./Displacement 147,30 tons
- Motore/Engine Baoudouin 550 hp
- Serb. combustibile/Fuel capacity 33.600 l
- Velocità max continuativa/Ongoing Max. speed 11,5 knots
- Autonomi a 9 nodi/Range at 9 knots 5500 nm
- Posti letto ospiti/ Guest berths 8
- Equipaggio/Crew 4
- Progetto/Naval Arch. Hydro Tec
- Styling - Interior design Studio Faggioni Yacht Design
- Cantiere/Shipyard Cantiere Navale di Pesaro

angolo lettura-scrittura per il raccoglimento del ricercatore studioso che anche nel bagno troverà scaffali per il deposito delle letture private.

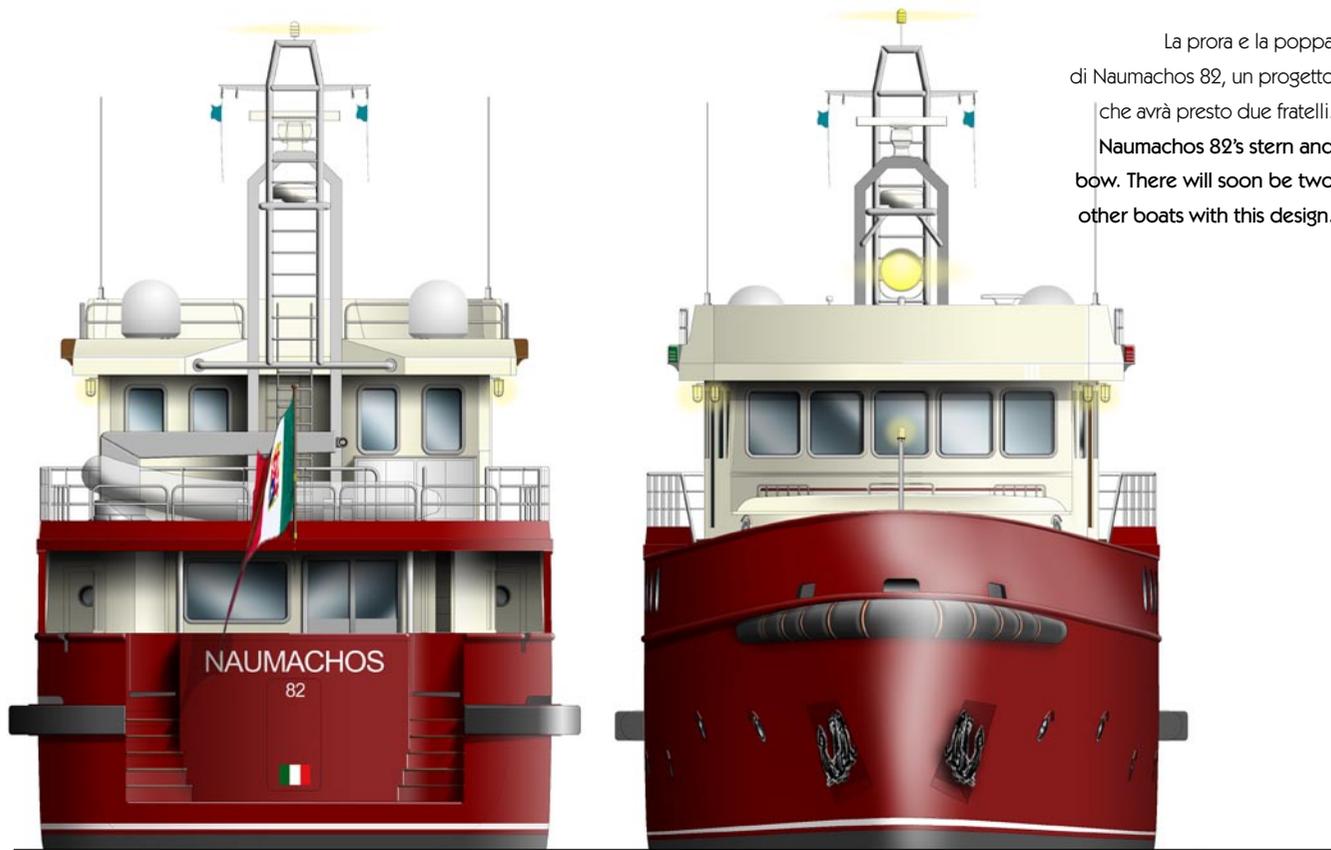
Il rovere degli interni, legno di grande tradizione marinara, non vuole porsi come arredo caratterizzante ma come rivestimento interno all'involucro, casa del viaggiatore arredata anche con pezzi etnici unici, a memoria dei luoghi più lontani visitati, come il tavolo da pranzo ricavato utilizzando la porta di un monastero tibetano del XIX secolo o il baule cinese in cabina Vip. Anche il tema olfattivo è costantemente presente, a partire dalla scelta del rovere che rilascia lentamente un odore perce-

piabile anche al gusto che conquista e coinvolge in un'atmosfera senza tempo, a contrasto con una percezione più immediata che si ha, invece, aprendo sportelli, armadi o cassetti interamente rivestiti da un profumatissimo cedro. Un preciso intento di progetto che vuole innescare un meccanismo proustiano in chi, armatore od ospite, tornerà con la mente al ricordo del tempo trascorso a bordo.

Nella plancia di comando, densa di strumentazione, traspaiono le vere intenzioni dell'armatore che con questo 24 metri non si limiterà certo alle crociere stagionali, ma tenterà di arricchire questo "frammento distaccato della terra" di vita vissuta. ⚓

INTERNI CLASSICI PERFETTAMENTE IN ARMONIA CON L'AUTENTICO SPIRITO MARINO, ANIMA DEL PROGETTO

**THE CLASSICAL INTERIOR IS IN HARMONY WITH THE TRUE SPIRIT OF THE SEA, AT THE HEART OF THE PROJECT**



saloon and even in the bathroom there are spaces for placing your books for private reading. The interior is in oak, a wood with a great seafaring tradition, but here it is not used as the main décor but as a sort of wrapping for the interior. This is a bit like the house of an explorer with unique pieces from places visited, like a dining table created from the door of a 19th

Century Tibetan monastery or the Chinese trunk in the VIP cabin. Aboard, even olfactory considerations are taken into account, starting from the choice of oak which releases a slight scent giving the boat a timeless quality. To contrast, there is a more strongly perfumed cedar which is used for cupboards, wardrobes and lockers. This use of woods is by design and is

intended to give a Proustian effect whereby the scent of the wood will immediately spark memories of the time spent at sea. In the wheelhouse, densely packed with instruments, the true intentions of the owner can be seen. This 24-metre will not just be undertaking seasonal cruises but to enrich a small slice of life lived away from land. ⚓