



190/S

PROGETTI INTEGRATI, DALL'INGEGNERIA NAVALE AL DESIGN, E GRANDE ATTENZIONE PER LA COSTRUZIONE, CHE DEVE PROCEDERE IL PIÙ POSSIBILE SENZA INTOPPI. È QUESTA LA FILOSOFIA DELLO STUDIO GUIDATA DA SERGIO CUTOLO

COMPLETE PROJECTS, FROM NAVAL ENGINEERING TO DESIGN, AND PARTICULAR ATTENTION TO THE CONSTRUCTION WHICH SHOULD PROCEED WITHOUT HITCHES. THAT'S THE PHILOSOPHY OF THE STUDIO LED BY SERGIO CUTOLO



© Giovanni Malgarini



Hydro Tec

BY SAMUELA URBINI

Vanta una laurea in Ingegneria navale e un'intensa carriera maturata in cantiere, soprattutto in Baglietto, dove è stato anche capo dell'ufficio tecnico (ma con una parentesi dal 1989 al 1991 in Rodriguez). A 11 anni dall'inizio della sua professione, però, Sergio Cutolo decise di fare il grande salto e aprire il proprio studio. Era il 1995 e così nacque, a Varazze, Hydro Tec, una realtà poliedrica che può contare su vaste competenze, tanto quanto l'esperienza del suo fondatore. «Negli ultimi anni abbiamo progettato yacht in fibra di vetro, alluminio e legno; dislocanti, plananti e a vela. Insomma, qualsiasi oggetto galleggi», conferma Cutolo. Mentre nei primi anni Hydro Tec curava solo l'ingegneria navale, dal 2008 invece offre una progettazione completa (a esclusione

Eleven years into a highly successful career, spent mostly with Baglietto, Sergio Cutolo took the big gamble of opening the Hydro Tec studio in Varazze in 1995. "Over the last few years, we've designed fibreglass, aluminium and wooden displacement, planing and sailing yachts. Basically, anything that floats," he smiles. In its early days, Hydro Tec focused mainly on naval engineering. Since 2008, however, it has been offering a truly versatile all-round design service (interiors excluded) delivered by an in-house team of six in addition to Cutolo as well a good number of outside collaborators.

"We are able to do everything from the project to the naval architecture to the cutting files and the drawings they use in

In alto, il G-Two145, un explorer di 45 metri in fase di progettazione. Pagina accanto, Sergio Cutolo, 52 anni, fondatore dello studio Hydro Tec di Varazze.
Top: the G-Two145, a 45-metre explorer in its design phase. Opposite page: Sergio Cutolo, 52 years old, founder of the Hydro Tec studio in Varazze.

Sotto, Sergio Cutolo accanto a Marco Martini, uno degli uomini del suo staff tecnico. In basso, l'HT 120' Explorer, studiato per i Cantieri Palumbo di Napoli. Nella pagina accanto, un rendering del Columbus 177', un altro dei progetti messi a punto dallo studio Hydro Tec per i Cantieri Palumbo. Below: Cutolo beside Marco Martini, one of the men on his technical staff. Bottom: the HT 120' Explorer, created for the Cantieri Palumbo in Naples. Opposite page: a rendering of the Columbus 177', another design by the Hydro Tec studio for the Cantieri Palumbo.



© Giovanni Vaglini



«SIAMO IN GRADO DI SEGUIRE DAL PROGETTO DELL'ARCHITETTURA NAVALE AI DISEGNI CHE SI USANO IN OFFICINA»

“WE'RE ABLE TO DO EVERYTHING FROM THE NAVAL ARCHITECTURE TO THE DESIGNS USED IN THE WORKSHOP”

dell'interior design), grazie a un team composto da sei persone, oltre a Cutolo, e a una schiera di collaboratori. Tra i suoi punti di forza lo studio ligure vanta la versatilità e la capacità di offrire una consulenza a 360 gradi, comprese anche le proposte commerciali dei fornitori. «Partendo dall'idea di base dello yacht, siamo in grado di seguire dal progetto dell'architettura navale ai file di taglio, fino ai disegni che si utilizzano in officina», spiega l'ingegnere. «Quindi i cantieri che non possono contare su un ufficio tecnico interno, o che ne hanno uno piccolo, ricevono tutta la documentazione necessaria per realizzare un'imbarcazione. Per questo motivo lavoriamo molto in Turchia e in Cina, dove non esiste un background "di cantiere" e dove quindi forniamo anche una quota di know-how. Un servizio simile lo stiamo attualmente offrendo anche ai Cantieri Palumbo di Napoli, con la realizzazione del nuovo Columbus 177'. Gli yacht progettati da Hydro Tec sono lunghi dai 16 ai 70 metri e variano molto di tipologia. «Il mio background professionale mi porta a essere orientato verso gli yacht veloci», precisa Cutolo, «anche se

the workshop,” explains the engineer. “So the yards that either don't have an in-house technical office or a very small one get all the documentation they need to actually build the boat. That's why we work a lot in Turkey and China where there's no real “yard” background. We're currently doing something similar for the Cantieri Palumbo in Naples on the building of the new Columbus 177'.”

Hydro Tec designs yachts of anything between 16 and 70 metres across a broad spectrum of types. “My professional background means I have a natural thing for fast yachts,” says Cutolo. “But on a personal level, I actually prefer sailing boats. The Cantieri Navali di Pesaro's explorer series mirrors the two sides of my personality.” Hydro Tec's craft always share a common denominator. “We always try to make our designs simple,” stresses Cutolo. “My mentor, Alcide Sculati of Baglietto, used to always say that for any structure to work it had to be beautiful. I'd add that it also has to be easy to build.” But owners' tastes change with the times too.

Sotto, Sergio Cutolo, seduto accanto alla moglie Silvia Himsolt, che con lui gestisce Hydro Tec, e gli altri sei progettisti del team. In basso, il nuovo HT 86' Explorer, progettato per il Cantiere delle Marche. Pagina accanto, l'Explorer Naumachos 82', realizzato per il Cantiere Navale di Pesaro. Below: Sergio Cutolo, seated next to his wife Silvia Himsolt, who manages Hydro Tec with him, and six designers on their team. Bottom: the new HT 86' Explorer for the Cantiere delle Marche. Opposite page: the Explorer Naumachos 82' for the Cantiere Navale di Pesaro.



© Giovanni Vagarni



«LA MIA FILOSOFIA? UN'IMBARCAZIONE PER FUNZIONARE BENE DEVE ESSERE BELLA E FACILE DA COSTRUIRE»

“People want high-performance but eco-friendly yachts at the moment,” says the engineer. “Right now, for example, we’re designing a boat with the Cantiere delle Marche that combines hybrid propulsion with higher speeds. There are 85’, 100’ and 115’ steel and aluminium designs in the works that are capable of 22- to 24-knot top speeds under diesel



power but can still hit 7-8 with their electric motors.” Other market trends include a demand for very large charter-oriented yachts on the one hand and definite downsizing on the other. Some owners simply want smaller boats whilst others are looking for something that will really last over time. “Yachts are now being designed as durable goods again,” continues Cutolo. “So the steel and aluminium 30- to 35-metres are doing best. The problem is that the yards equipped to build in those materials specialise in 50-metre-plus, while pleasure yacht yards are still using fibreglass.” The Ligurian studio’s latest creation is the 54-metre O’Rama, launched in Greece, the third in the Golden Yachts series. His foreign projects include two 70-metres for Proteksan in Turkey and 87’, 116’ and 148’ explorer yachts for Kingship of China. The latter will be marketed as Ocean SUVs because of their superb comfort and functional flexibility. Two other Hydro Tec signatures. 

“MY PHILOSOPHY? A BOAT MUST BE BEAUTIFUL AND EASY TO BUILD IN ORDER FOR IT TO FUNCTION WELL”

personalmente prediligo le barche a vela. Il punto di sintesi tra queste due mie anime è rappresentato dalla serie di explorer dei Cantieri Navali di Pesaro, a partire dal Naumachos del 2006 in avanti. Tra lavori così diversi esiste comunque un minimo comun denominatore. «Cerchiamo sempre di realizzare un progetto che sia semplice», sottolinea Cutolo. «Il mio maestro, l’ingegnere Alcide Sculati di Baglietto, mi diceva che una struttura per funzionare deve essere bella. Io aggiungerei che deve essere anche facile da costruire». Con il tempo però cambiano anche le richieste dei committenti. «Oggi sono richiesti yacht performanti e spirito ecologico», spiega l’ingegnere. «Come far convivere queste due esigenze? Mettendo a punto una terza via. Stiamo per esempio progettando un’imbarcazione con il Cantiere delle Marche che abbini il motore ibrido a velocità più elevate. Abbiamo in opera progetti di 85, 100 e 115 piedi, in acciaio e alluminio, capaci di velocità di punta di 22-24 nodi con i motori diesel, ma che viaggiano a 7-8 nodi con quello elettrico». Ma non sono queste le uniche nuove tendenze del mercato. Da un lato c’è anche chi vuole yacht molto grandi, destinati al charter.

Dall’altro è in atto un *downsizing* della richiesta, che si articola in due sottoinsiemi: chi chiede un’imbarcazione più piccola e chi ne vuole una che duri di più. «Ora gli yacht tornano a essere concepiti come beni durevoli», continua Cutolo, «quindi hanno maggior successo i 30-35 metri, realizzati in acciaio e alluminio. Il problema è che i cantieri attrezzati per utilizzare questi due materiali sono specializzati in barche dai 50 metri in su, mentre i cantieri che costruiscono yacht da diporto usano ancora per lo più la fibra di vetro». L’ultimo lavoro firmato dallo studio ligure è il 54 metri O’Rama, varato in Grecia e terzo della serie costruita dalla Golden Yachts, con linee esterne e arredi disegnati dall’architetto Giorgio Vafiadis, per il quale il team di Sergio Cutolo sta progettando un nuovo 39 metri in alluminio a tre motori e tre idrogetti. Nel frattempo prosegue il lavoro con realtà estere: è il caso dei due 70 metri in acciaio disegnati per il cantiere turco Proteksan e dei tre explorer, di 87, 116 e 148 piedi, progettati per il cinese Kingship e denominati Ocean SUV proprio per le loro caratteristiche di comfort e flessibilità funzionale. Ulteriori caratteristiche distintive dello stile Hydro Tec. 