



a cura di Federico Maselli

Progettista dell'anno 2001 e vincitore dell'EYotY 2013, scopriamo chi sono Maurizio Cossutti e la sua visione di fast cruiser



Maurizio Cossutti

- 1986: Laurea in ingegneria navale a Trieste con tesi su 12 SI

- 1997: Primo progetto Metro+Metro-, classe libera 8,5m

- 2000: Varo Cometa, Open 65' con albero alare, canting keel, daggerboard

- 2001: Vincitore del premio "Progettista dell'anno"

- 2003: Fonda con Vismara il cantiere Marine Technologies, poi 2Emme Marine

- 2006: Varo di Ottavo Peccato, primo m37

- 2010: Varo NM 38 Scugnizza

- 2011: Inizia collaborazione con Italia Yachts; nascono gli IY 10.98 e 13.98, vincitrice EYotY

- 2013: Proto 30' Raptor

- 2013: Varo del Next 37 Audi Quattro

Maurizio Cossutti: "Questi i miei segreti per volare sull'acqua"



Sopra: L'Italia 13.98 di Maurizio Cossutti si aggiudica il prestigioso European Yacht of the Year nella "Luxury Cruiser"

Progettista dell'anno nel 2001 e vincitore dell'European Yacht of the Year con la "sua" Italia 13.98 due anni fa, Maurizio Cossutti è legato principalmente a fast cruiser dalle spiccate doti corsaiole. Ne sono un esempio l'M37 Ottavo Peccato, che si aggiudica i Campionati Italiani IMS 2006 e 2007, e la moderna famiglia dei Next 33 e 37 del giovane cantiere Next. Ma, oltre a essere un fine osservatore delle contemporanee tendenze progettuali, con uno sguardo rivolto principalmente ai mondi dei Minimaxi, Tp52 e Imoca, il designer friulano ha avuto occhio anche nell'interpretare la strada della futura architettura navale, tanto da anticipare quanto si sarebbe visto nell'ultima Coppa America. Parliamo dell'albero alare adottato da Senza Confini, prototipo da regata di 10.70 m realizzato

nel 2000 per la regata transatlantica in solitario Europe 1-Star 2000. Il suo primo progetto risale al 1997. "Era il periodo in cui in Alto Adriatico si correva con i classe libera - ricorda con piacere Cossutti - ed erano barche estreme molto leggere e con una montagna di tela". Così, insieme ad Alessio Bonin e al suo amico laserista Giulio Tarabocchia decisero di costruire una barca di 8,50 m, Metro + Metro - dal dislocamento di 700 kg e immersione di 2,50 m. Ospitava un equipaggio 12-13 persone. "In pratica - scherza il designer - a bordo non riuscivi a muoverti, c'era un po' di affollamento". Ma per lui è stata "una barca di grandi soddisfazioni ed enorme divertimento, oltre a essere il banco di prova per testare soluzioni tecniche all'epoca ancora non così diffuse come le lande in composito". Il progetto a cui è forse più legato

è Cometa, l'Open 65 all'avanguardia per l'albero alare rotante, canting keel, daggerboard di grande superficie. Grazie a questa barca, infatti, il nome di Maurizio Cossutti comincia a circolare anche al di fuori dei confini regionali. Solamente che, nonostante abbia sperimentato a più riprese l'albero alare, tutt'oggi questa soluzione non sembra allettarlo: "Esteticamente non mi piacciono: vedo l'ala bene e omogenea su un multiscafo, molto meno armonica su un monoscafo". "Non so.. mi sembrano cose che non fanno scopa..ma forse sono vecchio", scherza Cossutti.

Il ricordo più bello che Cossutti si porterà per sempre dietro è legato alla prima regata all'italiano IMS di Cagliari. In quell'occasione era Ottavo Peccato, il suo primo M37. "C'erano 35 nodi di maestrale. Sinceramente non volevo nemmeno uscire. Poi prima regata dominata e 5 vittorie in fila nelle prime 5". Ma nei suoi ricordi c'è anche spazio per Scugnizza e la sua vittoria al Mondiale ORCI a Helsinki: "25esimi alla prima boa vinta all'ultima poppa dell'ultima regata....".

Dall'alto:

Maurizio Cossutti al lavoro insieme a Luca Pazzocco; L'NM 38 Scugnizza di De Blasio, vincitrice di due mondiali ORCI;

Il prototipo Metro+Metro-, primo progetto di Cossutti (1997)



La delicata fase della progettazione

In fase progettuale è fondamentale lo studio della chiglia. "La normativa europea dà una guida abbastanza rigorosa sui parametri progettuali, quindi è in primis responsabilità del progettista essere certo di aver elaborato un progetto sicuro e realizzabile". Di certo la tecnica è evoluta. Ricorda Cossutti: "Ho cominciato quando si disegnava principalmente a mano per una tempistica oggi incompatibile con le scadenze attuali; lavorando in 3D, è possibile avere un progetto completo, analizzarne la struttura con enormi vantaggi per il cantiere in termini anche di tempo".



FOTO: ACCOIA

Prima&dopo



Gli ultimi progetti a veder la luce negli studi della Cossutti Yacht Design sono stati i Next 37 e 33. Puri racer da corsa studiati e messi a punto per regata sia in IRC sia in ORC. "E' chiaro - sottolinea Maurizio Cossutti - che a seconda del tipo di progetto le aree critiche cambiano: in una barca da regata si cerca di lavorare su una pinna con profili e area un po' più tirati; una barca ottimizzata per il circuito ORC o IRC con preponderanza di regate a bastone avrà linee differenti da una barca da regate offshore che potrebbe dover affrontare maggiormente laschi ad alta velocità".