

# MARES

Nº15 - 4€ - CANARIAS 4,20€  
WITH ENGLISH TEXT

NAUTICAL MAGAZINE

SUN ODYSSEY 319  
SENSES 51

**HUELVA**  
Tierra de descubridores

WINDY 39 CAMIRA  
RODMAN 42 SPIRIT COUPE  
SESSA C44  
MARLIN 790 DYNAMIC  
SACS REBEL 47  
SIRENA 58

SANLORENZO SX88

**SEMIRRÍGIDAS**  
a la carta

**SUEÑOS CUMPLIDOS**  
Maurizio Cossutti



Maurizio Cossutti

## SUEÑOS CUMPLIDOS

Entrevistamos a Maurizio Cossutti, uno de los diseñadores de barcos a vela más relevantes del momento. Graduado como ingeniero naval en 1986 en la Universidad de Trieste, realizó su tesis experimental en la America's Cup. Su carrera ha evolucionado a base de desarrollar e innovar, modificando continuamente las configuraciones de las embarcaciones a fin de optimizarlas y hacer otras nuevas. Su colaboración con diferentes astilleros y el éxito con sus propios diseños lo han subido al podio en diferentes ocasiones.



**¿Con qué esloras trabajáis normalmente o con cuáles os podríais sentir más cómodos?**  
Hemos diseñado barcos desde 6,5 m hasta 70 pies, todos para regatas y cruceros rápidos, por supuesto, nos dejamos llevar más por los requisitos del mercado y las peticiones de los propietarios; por algo hemos tenido tanto éxito con barcos personalizados y de serie li-

mitada o con barcos optimizados de alrededor de 36 y 38 pies desde el M37 hasta los últimos lanzados en la zona del báltico y para cruceros elegantes y rápidos de alrededor de 45-48 pies como Italia 1398, y los últimos diseños para Bavaria. Pero también debo decir que otros diseños de distintas esloras tuvieron más o menos bastante éxito.

**¿Qué prefieres: cruceros de diseño o veleros de regata? ¿Qué crees que se puede mejorar u optimizar en cada tipo de yate?**

Tanto los cruceros como los veleros son desafiantes por diferentes motivos: el primero requiere grandes volúmenes y una distribución del espacio razonablemente maximizada, exterior e interior; un estudio profundo de comodidad a



Vismara 66 Cossutti



Bavaria C57

bordo y, dado que las actuaciones están en nuestro ADN, siempre tratamos de tener barcos de vela adecuados, rápidos y agradables, aunque el objetivo principal sea el crucero. Para los barcos de regata todo se impulsa y se vincula con el rendimiento en el agua, desde el casco y los apéndices / superficie vélica hasta la construcción y, si es necesario, la mejora de la calificación cuando se nos pide una optimización de un barco ya existente, que no es una parte insignificante de la carga de trabajo de la oficina, es interesante para entender cómo han resuelto nuestros colegas los diversos compromisos que requiere el diseño de un velero y compararlos con competidores intentando mejorar los puntos débiles y aprovechando los fuertes.

**¿Qué os diferencia de otros diseñadores y qué aspectos buscáis en el momento de crear un diseño?**

¡Ah, buena pregunta...! Sabemos cómo funciona nuestro equipo, pero no sabemos cuál es el enfoque de los demás diseñadores. En lo que a nosotros respecta, generalmente nos contacta un astillero o un propietario privado y nos dicen los puntos principales requeridos. Los más comunes son, por supuesto, el tipo de barco y las dimensiones principales.

Luego comenzamos a definir una “caja” dentro de la que, tanto la parte técnica como la de diseño del equipo de CYD pueden expresar sus ideas y conceptos, e integrarlos de una manera orgánica y armoniosa. En otras palabras, no se puede unir un casco plano con francobordo bajo, perfecto para regatas, con un techo elevado para tener suficiente volumen en el interior: acabarás teniendo un barco incómodo en una travesía marítima, y probablemente feo, y, ¿por qué iba un posible cliente a querer gastar dinero en un barco feo?

**¿Hay alguna línea de diseño que mantener o crees que los yates están en constante evolución?**

Ambos. El diseño del yate está en constante evolución, pero creo que los productos de cada diseñador tienen, o deberían tener, algo que los haga reconocibles.

**¿En qué embarcación o embarcaciones habéis participado? ¿Habéis recibido alguna mención?**

En el campo de regatas, tenemos una larga lista de victorias. Con nuestros barcos diseñados u optimizados hemos ganado 9 títulos mundiales, 4 europeos e incontables trofeos nacionales y

menores. Con yates de crucero, la mayor satisfacción fue ganar el trofeo europeo de barcos del año 2013 con el Italia 1398; con un astillero pequeño y desconocido en ese momento, pero presentando un barco de alta calidad y con estilo, quedamos por delante de los gigantes del mercado y sin una mención oficial, pero considerando solo la reacción del mercado y los resultados de venta. La nueva línea “C” que estamos desarrollando para el astillero Bavaria, y la percepción de un producto diferente que trae a la marca, es una de las cosas en las que también me gusta pensar.

**¿Cuál ha sido tu trabajo más satisfactorio?**

No es una pregunta fácil; cualquier barco es como un hijo ...Pero creo que el primer proyecto hecho por mí mismo como diseñador independiente, metro a metro, en el año 1997, es imposible de olvidar, como el primer amor :-). Pero muchos de ellos, desde el gran COMETA open class 65 hasta el ganador M37 y hasta los últimos diseños, están en mi corazón y en mi mente.

**¿Cuál es tu próximo proyecto?**

Estamos a punto de lanzar el nuevo Ridas 37, un crucero de regatas construido en Estonia. El nuevo Bavaria C50 también está cerca del lanzamiento y de las pruebas en el mar; el More 40 en Croacia también está esperando medidas y pruebas; los barcos que hemos optimizado durante el invierno ya están compitiendo con éxito, pero estamos trabajando en muchas cosas nuevas, monocascos y ... catamaranes.

Para los barcos de regata todo se impulsa y se vincula con el rendimiento en el agua, desde el casco y los apéndices y la superficie vélica hasta la construcción