

SPECIALE

BY *press*Mare

60 ANNI CRN

Dai maestri d'ascia all'hi-tech
per fare a mano yacht di lusso su misura



WWW.CRN-YACHT.COM

60
1963 *CRN* 2023

— *Intro*

Dai maestri d'ascia all'hi-tech per fare a mano yacht di lusso su misura.



I progetti CRN hanno segnato l'epoca dei grandi yacht di lusso in metallo da sempre, con costruzioni totalmente artigianali e personalizzate: il cantiere navale di Ancona oggi è una delle più moderne strutture della yacht industry e le sue navi rappresentano lo stato dell'arte in termini tecnologici. Un balzo nel tempo che abbiamo ripercorso attraverso le barche CRN

**60 ANNI DI CRN
BY PRESSMARE**

**1963
2023**

La Storia
del cantiere
navale CRN

60 anni di CRN sono difficili da racchiudere in un testo. La storia di un cantiere che costruisce navi di lusso su misura è fatta da oggetti che per prendere forma e poi diventare splendidi yacht, hanno bisogno di tre, quattro, talvolta anche cinque anni. Ogni costruzione è una storia a sé, ogni nave è diversa dall'altra ed è fatta del lavoro di centinaia di uomini che stanno fianco a fianco per mesi, una comunità dai cui racconti potrebbe essere scritto un libro dopo ogni varo e consegna nave.

Il progetto è calcoli, ingegneria, precisione, ma è anche conoscenza ed esperienza, il saper come fare le cose e bene, applicare, cucire assieme le tante competenze che tutti quegli uomini portano a bordo ogni giorno, vuol dire riempire quel libro di capitoli. È proprio nella progettazione del design, nello sviluppo dell'architettura navale e nella ingegnerizzazione che si sente il peso forte delle innovazioni CRN.



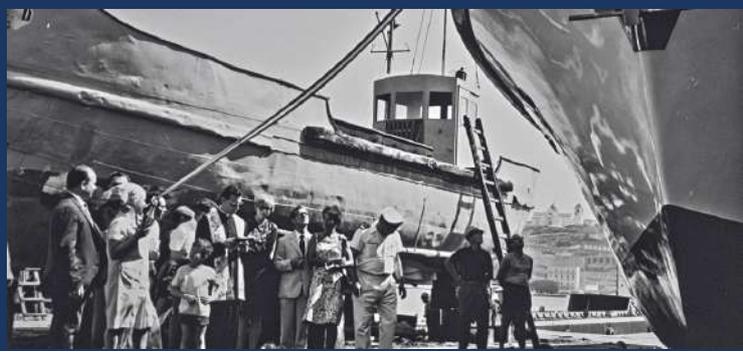
60
1963 **CRN** 2023

60 ANNI DI CRN BY PRESSMARE



Scrivere di CRN in termini tecnici è sostanzialmente ripercorrere l'evoluzione degli ultimi 60 anni delle costruzioni navali, dello sviluppo tecnologico che il settore ha vissuto nello stesso periodo. Si è partiti dall'epoca dei maestri d'ascia e si è arrivati a veder realizzata una factory dei superyacht moderna, dotata delle migliori tecnologie, modello di efficienza, con un team importante in termini di engineering, architetti e designer.

Visitare oggi il cantiere di Ancona e salire su un CRN, un grande yacht di lusso mentre è in costruzione, fa capire quante tecnologie vengano imbarcate, quanti specialisti siano lì ad applicarle, quanto quell'hangar nel quale vedi creare una barca sia come un grande laboratorio che sforna soluzioni a necessità e soddisfa le richieste più disparate.





60 ANNI DI CRN BY PRESSMARE

La quantità di cavi che corrono nello scheletro di una nave, le canaline, le tubazioni, danno la misura di quanti siano gli impianti da servire, di quanto sia incredibile il numero di tasselli che come un mosaico compongono un grande yacht. Bisogna fare tutto, farlo bene, farlo su misura e, non ultimo, nei tempi.



Il talento dell'uomo è dunque fondamentale oggi come sessant'anni fa, quando Sanzio Nicolini fondò ad Ancona CRN, l'allora Costruzioni e Riparazioni Navali. Forte di precedenti esperienze nell'ambito delle costruzioni navali, decise subito di affiancare alle unità professionali la produzione per il diporto, puntando verso la parte alta del mercato e utilizzando per le sue costruzioni ciò che conosceva meglio, il metallo, l'acciaio per lo scafo e l'alluminio per le sovrastrutture.

**60 ANNI DI CRN
BY PRESSMARE**



La forza dell'alluminio

Sono questi i materiali che hanno caratterizzato il 90% delle oltre 400 unità varate finora da CRN insieme al Cantiere Navale Morini acquisito nel 2002, comprese navi da diporto, navi mercantili, militari, traghetti, pescherecci.

L'uso della vetroresina nelle costruzioni nautiche nei primi anni '60 era agli albori, le barche che portavano in mare gli appassionati erano ancora di legno tranne i grandi panfili, al tempo soprattutto di fabbricazione italiana e olandese.

Le prime barche CRN furono in realtà un mix fra acciaio per lo scafo e legno per le sovrastrutture, ma ben presto Nicolini preferì l'alluminio perché leggero, perché rendeva la costruzione più veloce e aveva dalla sua la caratteristica di poter essere modellato facilmente, favorendo la creazione di forme a piacimento, la personalizzazione delle sovrastrutture anche in termini di design. La scelta portò il marchio ad avere ben presto successo.

**60 ANNI DI CRN
BY PRESSMARE**



SUPERCONERO

Nei primi 10 anni di attività di CRN furono varate 32 unità. La maggior parte erano della linea Super Conero, motoryacht fly di 23 metri di lunghezza per 5,60 di larghezza che raggiungevano i 13 nodi, ma ci furono anche modelli più piccoli ad andare in acqua come il Papo, un 21 metri nel 1966, e tra il 1965 e il 1968 i Micoperi, moto navette tra i 10,40 e 21,61 metri.

Il metallo era il materiale di costruzione per eccellenza delle barche importanti, ne era certo anche Carlo Riva, uomo di gran talento che, dopo aver creato l'oggetto dei desideri con i suoi lussuosi runabout in legno, in quegli anni stava affrontando la realizzazione di progetti più grandi affidandone la costruzione a cantieri esteri.

60 ANNI DI CRN BY PRESSMARE



VARMAR

Nicolini dal canto suo, sin dalle prime costruzioni riuscì a portare in CRN una grande cultura della qualità. Era un

uomo visionario e molto attento ai dettagli, quasi maniacale. Fu molto bravo perché i Super Conero furono subito giudicati degli ottimi yacht, un modo di produrre che il successo testimoniò: le sue barche non avevano nulla da invidiare rispetto agli scafi olandesi, il Made in Italy di CRN era già quello bello e ben fatto. Offrendo e ricercando qualità, divenne quasi naturale che i due s'incontrassero per legarsi in una partnership che durò per quasi tutti gli anni '70. All'interno del cantiere di Ancona, sulla base tecnica del progetto Super Conero, presero forma una Marco Polo, lunga 23,5 metri, poi la più grande Vespucci, lunga 30,5 per 6,1 di larghezza e con una stazza lorda di 170GT.

Dotato di carena dislocante – a 11 nodi, velocità di crociera, aveva un'autonomia di oltre 1.500 miglia – esteticamente da una plancia da grande nave con parabrezza di 180° a vetri inclinati, uno stilema a lui caro tanto da averlo utilizzato anche per il suo iconico ufficio/ponte di comando che si era fatto costruire nel cantiere Riva di Sarnico.

Jon Bannenberg, archistar dello yacht design, firma poi tre progetti CRN per una famiglia di armatori greci: Varmar un 32,5 m ispirato a Vespucci, Akitou un 52,8 m e Vanina un 42,8 m.

60 ANNI DI CRN
BY PRESSMARE



CRN 127'
MOTONAVE da mt. 38,60

scala 1:50

DA: ST. JACOPO - VESPUCCI - BENEVENTI - CAL. SPA. 1964

BAGHEERA E FATH AL KHAIR

Tuttavia, le Vespucci non furono le prime navi da diporto – unità oltre i 24 metri di lunghezza scafo - realizzate da CRN ad Ancona, che già nel 1969 aveva varato il 38,6 metri Bagheera, una navetta dislocante larga 7,2 metri con poppa a spigolo, sviluppata su tre ponti più sundeck e con stazza lorda 227 GT. Poi, nel 1974 fu la volta del superyacht di 30,8 metri Gazzella, da 150 GT, e due anni dopo di Moneikos, di 35 metri da 170 GT. Della stessa lunghezza seguì quindi Caribe III, nel 1979, e nello stesso anno il 36 metri Santa Cruz Tres.

La fama di CRN e delle sue unità divenne internazionale, portando il cantiere marchigiano ad aggiudicarsi contratti sempre più importanti in Grecia e in altri paesi del Mediterraneo, per barche tutte fatte su misura. La qualità dei CRN colpì anche l'emiro del Qatar, al quale nel 1978 venne consegnato un megayacht dislocante lungo 47,2 metri e con 367 GT di stazza lorda, col nome di Fath Al Khair. Prua slanciata, tuga rastremata, ponte portoghese sull'upper deck, grandi potenze inclinate a collegare i ponti: lo yacht fu un ottimo colpo per il cantiere anconetano perché segnò l'ingresso del brand nel ricco mercato arabo.

**60 ANNI DI CRN
BY PRESSMARE**

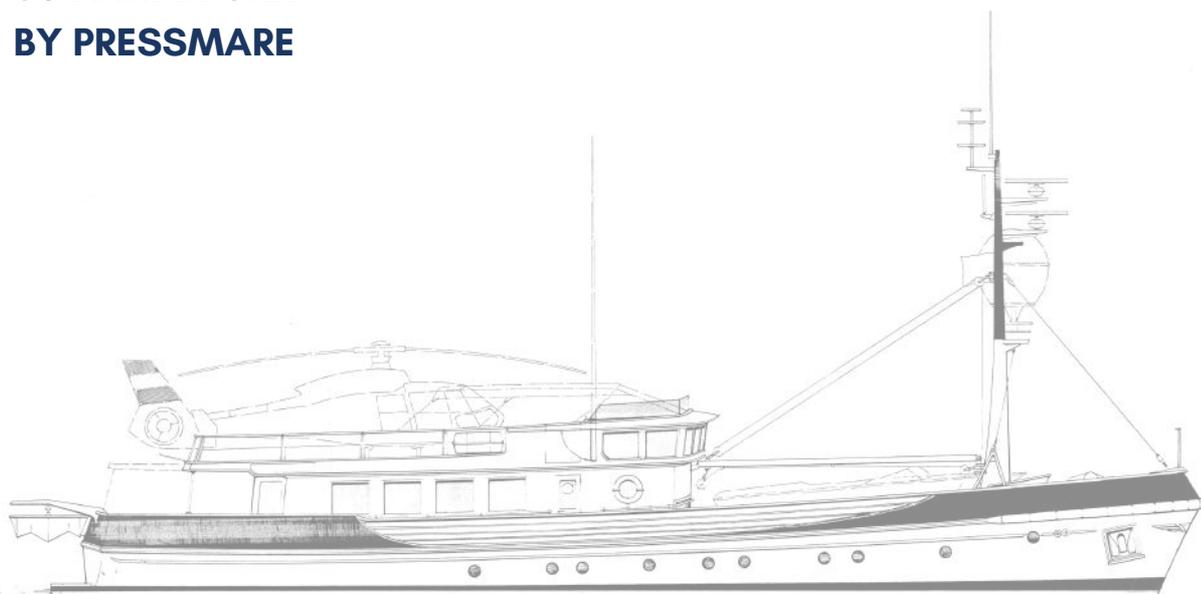


F100

A vent'anni dalla fondazione, nell'1983, CRN vara uno degli yacht più iconici del tempo: lo scafo dislocante di 33 metri ha una sovrastruttura compatta e arretrata, che lascia il lungo ponte sgombro interrotto solo dalla presenza di un vistoso albero con tanto di coffa per l'avvistamento e di un bigo da peschereccio per varare il potente tender. Fu inoltre una barca progettata appositamente touch and go per l'atterraggio dell'elicottero con cui si spostava l'Avvocato.

Di F100, disegnato da Gerhard Gilgenast e consegnato nel 1983, se ne parla ancora come l'antesignano dei moderni explorer yacht. Probabilmente per il suo armatore, Gianni Agnelli, che aveva già posseduto una decina d'imbarcazioni fra vela e a motore, era semplicemente la barca di sintesi, l'essenza della passione che provava per il mare: funzionale all'estremo, capace di portarlo ovunque, semplice e totalmente godibile.

60 ANNI DI CRN BY PRESSMARE

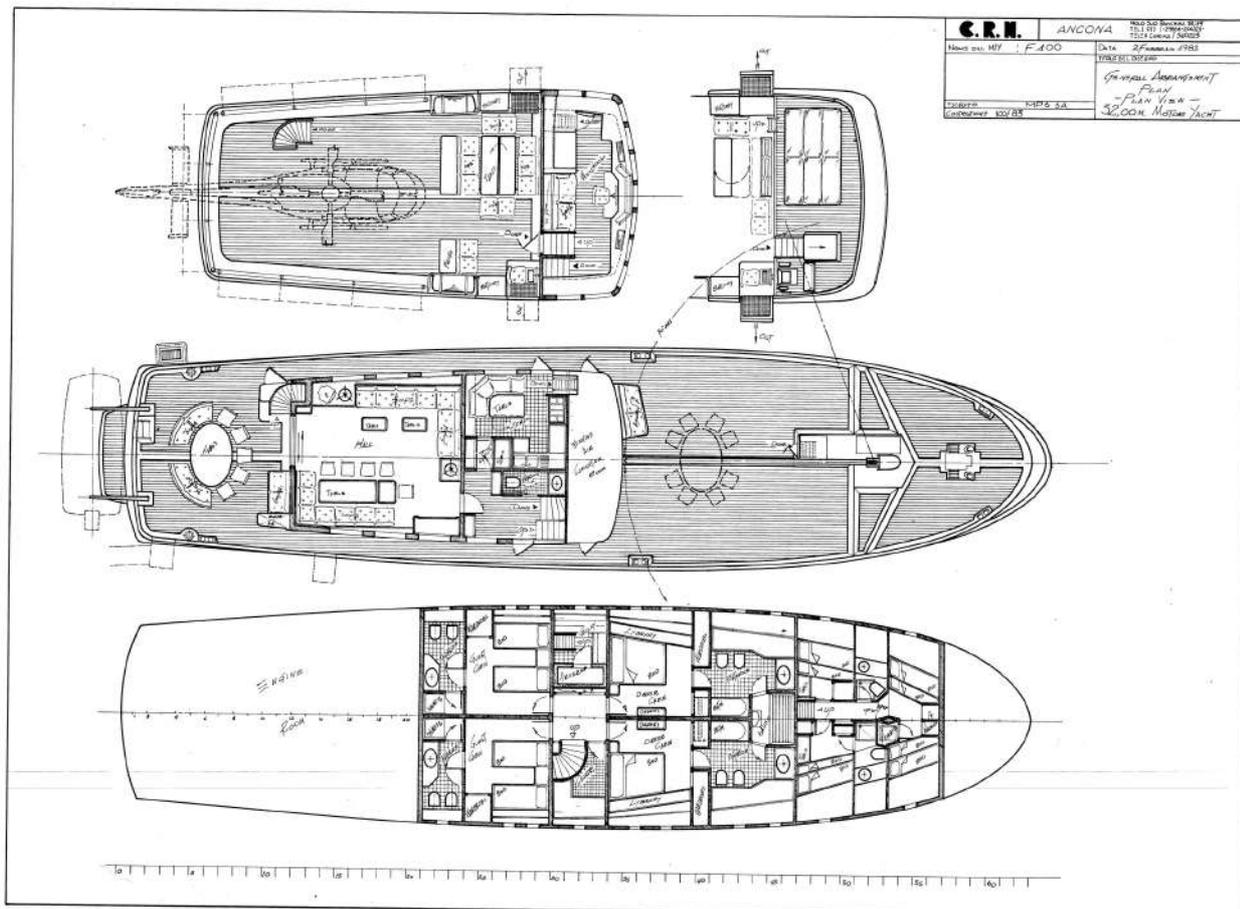


F100, però, non fu innovativa solo stilisticamente, ma guardava al futuro anche dal punto di vista tecnico presentando una soluzione oggi sempre più diffusa nelle barche che mirano a ridurre l'impronta sull'ambiente. Fu infatti una delle prime unità da diporto a essere dotata di un sistema di generazione dell'energia diesel abbinata al motore elettrico: questo era calettato direttamente sulla scatola del cambio e collegato a un pacco batterie ricaricabile. Si apriva la strada verso il green yachting.

Iniziò così un percorso che ha portato negli anni CRN e il Gruppo Ferretti a sviluppare progetti di navi con pacchetti propulsivi ibridi, diesel elettrici, molto evoluti ed efficienti per poter garantire funzionalità come il "zero emission mode", che offre la possibilità di navigare per brevi tratti di mare senza l'ausilio dei motori a combustione interna, o di permanere all'ancora per ore senza dover ricorrere all'uso dei generatori per alimentare tutti i servizi di bordo, aria condizionata compresa.

In termini di green yachting CRN oggi guarda ancora avanti e studia tutta la tecnologia che servirà per arrivare a realizzare uno yacht al 100% carbon free. Dalle celle a combustibile per la generazione di energia necessaria per navigare e per vivere lo yacht, ai pannelli solari: anche se attualmente il loro apporto al bilancio energetico di un megayacht è poco significativo – il fabbisogno di una nave di 70-80 metri è di 450/500 kW, 30 mq di pannelli arrivano a produrre 4,5 kW – per un futuro ormai prossimo, che CRN sta già cavalcando assieme a partner di caratura mondiale, con l'avvento dei nuovi super conduttori, la quantità di energia ricavabile potrà sicuramente aumentare in maniera decisa.

60 ANNI DI CRN BY PRESSMARE



100/83
N.Y. CALIFORNIA



Ancora oggi CRN costruisce con la stessa filosofia e addirittura rilancia accettando ogni "sfida" dagli armatori e dagli yacht designer.

Se 60 anni fa si faceva tutto a mano, oltre la costruzione anche i calcoli del progetto, oggi si progetta tutto al computer, si fanno simulazioni di ogni soluzione voluta dall'armatore e assieme a lui se ne discute.

Anche i mock-up a grandezza 1:1 di alcuni particolari della nave, soprattutto di ambienti interni, vengono ormai realizzati raramente, la realtà virtuale li ha resi non più necessari. Ai tempi del F100 tutta la nave nasceva tracciando a mano su legno copie 1:1 dell'intero progetto, pezzo per pezzo che poi sarebbe servito al taglio delle lamiere e per dar loro forma. Ottenere una nave fedele al progetto era una sfida ardua, in buona parte frutto dell'esperienza e completamente affidata alle mani dei maestri artigiani del metallo.

60 ANNI DI CRN BY PRESSMARE



Compatibilmente con i paletti imposti dal progetto navale, dalla sua ingegnerizzazione e dallo stato di avanzamento della costruzione, oggi CRN ricorrendo alla tecnologia e implementandola continuamente, è riuscita ad accorciare i tempi di lavorazione, ad elevarne la qualità, ma ha anche estremizzato il concetto di personalizzazione. Ne ha fatto un fattore distintivo: anche in corso d'opera, fin quando si può in base all'avanzamento dei lavori, si possono richiedere modifiche al progetto.

Accontentare quanto più possibile il cliente, già negli anni '80 è dunque parte del DNA di CRN. Normale, quindi, che il team di CRN arrivasse ben presto a cimentarsi su progetti più grandi richiesti dagli armatori, come quello di una nave oltre le 500 GT.

Mentre consegna Jameel, 44 m del 1985, nel cantiere della città dorica è già in costruzione Il Vagabondo, 61,2 metri per 10,1 di larghezza, poi varato nel 1986, progettato dallo yacht designer Terence Disdale.

La costruzione è articolata su tre grandi ponti coperti, con un immenso sun deck esterno, l'autonomia a 12,5 nodi è oceanica, oltre 5.000 miglia nautiche, la velocità massima garantita dai due motori DEUTZ-MWM SBV 12M 628 per 6.600 HP complessivi, è di 18 nodi. Varcare la soglia delle 500 tonnellate di stazza lorda alza l'asticella del progetto, le regole di certificazione, specie quelle legate alla sicurezza, e lo rendono più complesso e lungo. Nel 1986, Giandomenico Palmerini, nuovo proprietario di CRN, trasferisce il cantiere nell'attuale sede: diverse barche entrano in produzione negli anni '90, anche se i riverberi della Guerra del Golfo del '91 si fanno sentire parecchio sul mercato nautico. Da sottolineare che quasi tutte le unità del periodo sono di lunghezza e stazza diversa.

**60 ANNI DI CRN
BY PRESSMARE**



AZZURRA

Dopo lo sbarco nel mercato americano con un altro progetto dello yacht designer tedesco Gilgenast insieme all'interior designer Paola Smith, Azzurra di 47 metri, varato nel 1988 – velocità massima 20,0 nodi, 17,0 in crociera, a 12 nodi ha 6000 nm di autonomia – il cantiere consegna Awal II di 65 metri, che vede nuovamente coinvolto Disdale.

È il 1990 e nello stesso anno va in acqua anche Maracunda, di 50 metri, i cui interni sono arredati dallo stile unico e ricercato di Alberto Pinto. Lady Anne PB è un 40 metri del 1994, Pegaso, di 48 metri, viene consegnato al suo armatore due anni dopo, nel 1996. Yacht Sahab IV e Pestifer, entrambe di 50 metri, nel 1998. Pegaso e Pestifer, sono commissionati allo yacht designer François Zuretti, che li realizza in collaborazione con Studio Scanu.

60 ANNI DI CRN BY PRESSMARE



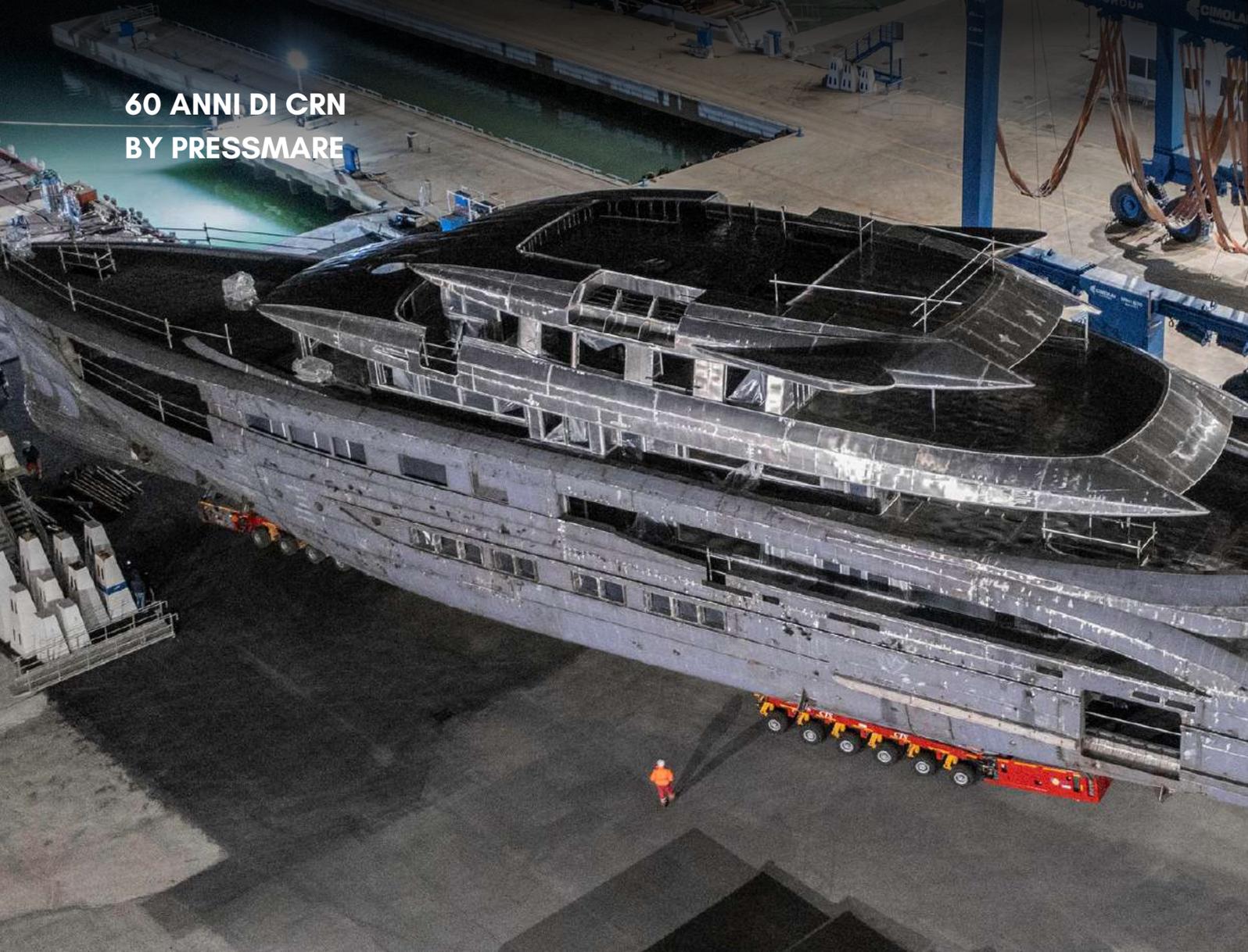
Numptia, lunga 61 metri e con 1.049 GT di stazza lorda, è un'elegante navetta caratterizzata dalla poppa tonda e da una prua bellissima, sempre col ponte portoghese fra la plancia e la lunga tuga. Scivola in acqua dallo scalo CRN nel 2000. Anch'essa rappresenta un altro punto di svolta nei primi 60 anni del marchio perché è l'unità che unisce due periodi anzi due epoche in termini societari e di prodotto.

Mentre la barca è in costruzione il marchio CRN e le sue strutture vengono rilevate da Ferretti S.p.A.: con 14,885 miliardi di lire viene acquisito 98,68 %

- il restante 1,32% verrà assorbito nel 2000 - e viene creata la CRN S.p.A., che con Custom Line - barche semi-custom in composito - diviene la Divisione Superyacht del gruppo forlivese.

La holding a fine 2001 controlla i marchi Ferretti, Riva, Pershing, Bertram, CRN, Apremare, Custom Line, Mochi Craft e investe sulle strutture. Nel 2002 ad Ancona acquisisce l'area attigua a CRN, quella dell'ex Mario Morini un cantiere che aveva anch'esso fatto crescere Ancona come polo produttivo navale di fama. CRN, con Mario Morini, che peraltro aveva già collaborato nella costruzione di alcuni yacht, cresce ulteriormente in termini di capacità produttiva.

60 ANNI DI CRN
BY PRESSMARE



Quello d'investire sulla struttura di Ancona e di farla crescere in più fasi è un processo che non si è mai fermato, portandola oggi a essere la Superyacht Yard del Gruppo Ferretti. Una superficie produttiva di 80.000 mq, di cui circa 33.000 coperti, può ospitare la costruzione di 24 superyacht e navi da diporto dai 30 ai 90 metri in contemporanea.

È un polo multibrand che costruisce tutti i superyacht e i megayacht CRN in acciaio e alluminio e totalmente in alluminio, l'intera gamma Custom Line, in composito dai 30 ai 42 metri, oltre alla Custom Line Navetta 50 metri in alluminio,

i nuovi Pershing in alluminio e gli yacht Riva SuperYachts Division in acciaio e alluminio, tutte icone di artigianalità, innovazione progettuale e tecnologia all'avanguardia.

All'esterno, una porta sull'Adriatico si apre di fronte al cantiere navale: uno spazio unico e una vera ricchezza del cantiere, lo specchio d'acqua antistante costituisce un vero e proprio porticciolo turistico privato. La marina ha un'ampiezza di 250 metri ed è attrezzata con grandi banchine, che possono ospitare fino a 15 superyacht per l'allestimento e il completamento delle navi da diporto e dei superyacht.

**60 ANNI DI CRN
BY PRESSMARE**



MAGNIFICA

Tornando all'inizio di questo millennio, con l'ingresso nella holding Ferretti, CRN presenta subito un nuovo superyacht, Magnifica, 43 metri disegnato da Nuvolari Lenard su progetto navale realizzato ancora una volta in-house. L'unità mantiene alcuni stilemi e soluzioni che riportano a caratteristiche riconoscibili per CRN – la tuga rastremata e il ponte portoghese non mancano anche su questa unità – player dello yachting mondiale in termini di concept e stile.

Il primo decennio del 2000 è per CRN un ottimo periodo. Magnifica dà il nome a una linea di superyacht che utilizzano la stessa piattaforma navale e portano la firma dello stesso studio Nuvolari & Lenard. In sequenza vengono costruite Kooilust Mare e Saramour, entrambe di 46 metri per 8,40 di larghezza e 410 GT di stazza lorda, ed entrambe con autonomia di 4.100 miglia nautiche.

60 ANNI DI CRN
BY PRESSMARE



ABILITY

Stesso concetto verrà utilizzato sulle barche costruite a seguire, stavolta utilizzando una piattaforma navale più grande, a coprire un range di navi che saranno fra i 54 e i 60 metri, e che lascia intatta la possibilità di massima personalizzazione. Il primo yacht a essere varato è Ability e segna anche l'inizio della collaborazione del cantiere CRN con Zuccon International Project, studio già autore di barche per altri brand del Gruppo Ferretti.

È una nave di 54 metri che fra le chicche tecniche porta in dote una piattaforma touch and go per l'atterraggio di un elicottero e la cabina armatoriale dotata di un balcone che la apre sul mare, creando un vero e proprio effetto wow. Fra le caratteristiche della barca c'è la poppa apribile: la prima area polivalente a pelo d'acqua che unisce uno spazio fitness, una zona wellness con sauna e bagno turco e la zona esterna apribile per vivere il mare e ogni sua sfaccettatura, di relax o sportiva.

60 ANNI DI CRN
BY PRESSMARE



Strutturalmente, ma anche a livello di cinematica, aprire una poppa o comunque uno scafo non è assolutamente semplice anzi, tecnicamente può essere molto complesso. Pensiamo al portellone di un garage, a tutta l'attuazione oleodinamica e al fatto che spesso il suo utilizzo è abbinato a una gru per la movimentazione del tender. Non basta studiare solo in cinematica, ma anche tutta la struttura circostante, rispetto ai carichi cui potrebbe essere sottoposta.

Mentre il portellone e l'interfaccia oleodinamica sono demandati a un fornitore esterno – come ad esempio la società umbra F.Ili Canalicchio, recentemente acquisita dal Gruppo Ferretti – al quale viene consegnata una specifica molto dettagliata di ciò che viene richiesto, per la parte che riguarda l'integrazione a scafo, invece, se ne occupa direttamente il cantiere, dove c'è un team specializzato proprio in questo genere di calcoli.

60 ANNI DI CRN BY PRESSMARE



Ogni progetto anche quello di un portellone, di una balcony o di qualsiasi altra apertura sia necessario creare, viene vagliato dell'engineering CRN con un'analisi FEM - Finite Element Method. Si crea un modello 3D dell'elemento che si vuole studiare a livello strutturale, si trasforma la struttura in una matrice matematica a tanti nodi.

Tanto più viene discretizzata la struttura, quanto più si arriva a quel 100% di sicurezza, funzionalità ed efficienza che resta l'obiettivo del cantiere quando progetta una nave e tutte le sue strutture. Altri sistemi CAE - Computer-Aided Engineering - simulano le condizioni d'uso e di stress del progetto per arrivare alla validazione del pre-processing, della soluzione e del post-processing.

60 ANNI DI CRN
BY PRESSMARE



MARAYA

Ad esempio, Maraya nel 2007, la prima barca con la terrazza sul mare apribile. Il terrazzino della suite amatoriale è costruito come una vera e propria piattaforma a picco sul mare grazie all'utilizzo di un portellone che si abbatte a 90 gradi.

Le difficoltà aumentano quanto questi portelloni sono posizionati in zone difficili, magari su una prua particolarmente avviata o con doppia curvatura.

In questi casi in CRN si utilizza anche lo Scan 3D per essere sicuri che il matching tra le forme funzioni, che il portellone combaci con tolleranze minime, altrimenti bisogna abbondare con lo stucco per ricostruire le forme. Grazie a queste moderne tecnologie, l'utilizzo dello stucco nelle costruzioni CRN è stato drasticamente ridotto.

**60 ANNI DI CRN
BY PRESSMARE**



BLUE EYES

Nei primi anni 2000, inizia anche la collaborazione con Technogym per la realizzazione delle aree fitness che culminerà in seguito con la creazione di una linea Personal per il Wellness on Board scelta su molte navi CRN, e crescono le partnership con primari fornitori di tecnologia e con le più acclamate firme di arredamento: le navi CRN divengono un modello cui ispirarsi.

Sono anni di boom commerciale, oltre ai Custom Line ad Ancona vengono messe in produzione linee di navi CRN in composito, realizzate con stampi modulari: sei sono i CRN 128' e sette i CRN Navetta 43, rispettivamente 40 e 43 metri.

In termini tecnologici c'è da sottolineare che per entrambe le gamme è prevista l'adozione dei Mitsubishi ARG, sistemi giroscopici innovativi per quegli anni, introdotti nel diporto proprio grazie a una partnership esclusiva fra il Gruppo Ferretti e il colosso tecnologico giapponese. Intanto il mercato vola e CRN ne è sempre più protagonista: il cantiere firma contratti per consegnare a inizio del nuovo decennio navi sempre più grandi.

**60 ANNI DI CRN
BY PRESSMARE**



CLOUD 9

Poi è la storia a scombinare il mondo dello yachting e delle costruzioni nautiche e navali. La crisi finanziaria innescatasi nel 2008 ha ripercussioni sull'intera industria nautica internazionale. Gli scenari cambiano velocemente e nel 2012 cambia anche la proprietà del Gruppo Ferretti e con essa di CRN. Il 75% del Gruppo viene acquisito da SHIG-Gruppo Weichai, colosso industriale d'oriente che da subito supporta le nuove strategie di crescita del cantiere di Ancona e del brand che ne è il simbolo.

Cloud 9, megayacht di 74 che sarà varato da CRN nel 2017, è la prima unità costruita interamente col nuovo corso del cantiere sotto la guida di Alberto Galassi, attuale CEO del Gruppo Ferretti, un segnale di rinnovata solidità finanziaria della holding e di fiducia della clientela verso un marchio affermato nel gotha delle costruzioni navali da diporto.

**60 ANNI DI CRN
BY PRESSMARE**



J'ADE

Sempre nel 2012 CRN vara J'Ade di 60 metri che porta con sé l'innovazione del garage allagabile per il tender, progettato in termini di architettura navale come una delle più importanti zone guest a pelo d'acqua. È una soluzione che agevola la movimentazione del tender di bordo – nello specifico si tratta di un runabout Riva Iseo, di 9 metri di lunghezza – perché non richiede l'uso di gru per le operazioni di varo e alaggio.

Il garage di J'Ade, che ha l'apertura laterale, è infatti ricavato direttamente dagli spazi interni dello yacht: la zona lounge polivalente si unisce al beach club per creare un'unica tender bay open air, un caratteristico e godibilissimo ambiente per l'armatore e i suoi ospiti. È l'ennesima complicazione che l'engineering CRN risolve brillantemente realizzando un unicum su uno yacht di 60 metri.

60 ANNI DI CRN BY PRESSMARE



Negli anni a seguire non si smette di studiare, di migliorare il prodotto sotto tutti i profili. Le navi con autonomie oceaniche sono un must per il mercato, ma per arrivare al risultato non si aumenta la riserva del carburante nel progetto ma si lavora sul contenimento dei pesi e ancora sull'idrodinamica delle carene.

C'è innanzi tutto da dire che proprio per le profonde conoscenze accumulate negli anni, ogni progetto navale non parte mai da un foglio bianco.

C'è una base tecnica consolidata, una serie di carene conosciute dove scegliere in base a volumi, dimensioni e prestazioni richieste. Decisa la carena, gli ingegneri CRN l'affinano studiandone la fluidodinamica, delle forme e delle appendici al computer, fino a renderla ottimale. Quando il progetto implica al ricorso di uno scafo totalmente nuovo, della carena viene anche fatto il modello in scala e portato in vasca navale per il riscontro ai calcoli della fluidodinamica: con la potenza dei sistemi CFD di oggi la fedeltà dei risultati sfiora il 100%.

**60 ANNI DI CRN
BY PRESSMARE**



RIO

La novità stilistica delle prue verticali o reverse, ha portato a riprogettare anche i bulbi, elementi delle linee d'acqua che consentono di consumare meno, fino al 15%. Va da sé quanto la loro efficienza ricada sui costi di gestione della nave.

Stessa attenzione c'è per il contenimento dei pesi e il loro corretto posizionamento a bordo per ottenere baricentro e metacentro ottimizzati su ogni nave.

Il controllo di ciò che viene portato a bordo è maniacale, tutto viene pesato prima di entrare in barca, anche se si tratta di un'unità di 70 metri dislocante da 16 nodi di massima. Andare oltre i calcoli del progetto comunque influisce sulle performance dello yacht, per cui la leggerezza è una discriminante di tutto ciò che viene imbarcato, a partire dai marmi. Marmo leggero sembra un ossimoro, in realtà grazie alla tecnologia non lo è. Si ricorre a lastre sottili - fino a tre millimetri di spessore, montate su pannelli honeycomb di derivazione aeronautica, in materiale composito o in alluminio.

60 ANNI DI CRN
BY PRESSMARE



Oltre alla leggerezza – fino al 70% di peso in meno – offrono maggior resistenza alla flessione e alla compressione del marmo stesso, garantendo quindi solidità alle applicazioni e la loro durata nel tempo. La stabilità di una nave, oltre a essere un requisito di sicurezza è anche una questione di comfort.

I sistemi di stabilizzazione in navigazione e soprattutto all'ancora, ormai imprescindibili per gli armatori che vogliono vivere la loro villa sul mare al 100% del benessere, sono parti integranti del progetto e la collaborazione con le aziende che li forniscono è strettissima così come con alcuni fornitori di tecnologia e di allestimenti nati come filiera CRN. VideoWorks, azienda marchigiana nata fornendo sistemi d'intrattenimento di bordo, oggi uno dei leader mondiali nel settore audio-video e domotica, ne è un esempio, CRN collabora con il fondatore di VideoWorks, Mauro Pellegrini dal 1973.

**60 ANNI DI CRN
BY PRESSMARE**



CHOPi CHOPi

Nel 2013 viene invece varata quella che a oggi era la più grande unità realizzata da CRN all'epoca (oggi in costruzione la CRN M/Y 144 di 85 metri). Si tratta di Chopi Chopi, un megayacht di 80 metri e 2.363 tonnellate di stazza lorda, in cui tutto ruota intorno al benessere a bordo: offre 6 suite con balcony e terrazze apribili sul mare, il ponte su cui può atterrare l'elicottero, l'area relax dotata di zona fitness, spa con sauna, un hammam e un'area massaggi e una sala coiffeur.

Per costruirlo sono state necessarie 660 mila ore di lavoro. Per l'Ammiraglia CRN, lo Studio Zuccon International Project ha curato le linee esterne e la compartimentazione degli interni, mentre il concept degli interni e lo stile di tutti gli arredi sono stati progettati dall'interior designer Laura Sessa.

60 ANNI DI CRN
BY PRESSMARE



SARAMOUR E YALLA

Mentre Chopi Chopi con i suoi 2.363 GT prende forma, in cantiere vengono costruite anche Saramour di 61 metri – firmato da Francesco Paszkowski, visitarlo fu un'esperienza culturale nel vero senso della parola, tanta è l'arte, quadri e installazioni, presente a bordo -

e Yalla di 73 metri che vede l'inizio della collaborazione con lo studio olandese Omega Architects e la collaborazione per gli interni con Droulers Architecture. Con questa unità viene varata anche una nuova piattaforma navale di 12,50 metri di larghezza per 73 di lunghezza, che porterà la stazza lorda dell'unità a 1.709 GT.

**60 ANNI DI CRN
BY PRESSMARE**



ATLANTE

L'originalità di Atlante, progetto Nuvolari Lenard di 55 metri varato nel 2015, è sicuramente nel design che richiama le forme squadrate di una nave militare, dove si evidenzia un'interpretazione insolita sia formale sia funzionale, specie delle sezioni poppiere. Inusuale è l'accesso a bordo, dal ponte inferiore, non convenzionale è la poppa, insolitamente alta perché il garage del tender è stato voluto all'estremità del ponte principale.

Per la prima volta sul main deck prende forma un'innovativa area polivalente a tutto baglio che da tender garage si trasforma in living, zona conviviale di giorno, ma può anche diventare un'ampia e confortevole sala cinema, o ancora, un'ampia area party per pranzi e cene di gala completamente open air.

Anche in questo caso, insomma, per accontentare fino in fondo il cliente CRN ha totalmente riprogettato il layout della nave e la sua ingegnerizzazione, trovando soluzioni architettoniche e funzionali che hanno reso possibile ciò che sembrava impossibile o quasi realizzare.

Nel 2018 viene varato invece il superyacht Latona, ispirato alle linee dello storico CRN Super Conero e con interni in stile liberty, e nel 2019 Mimtee, progetto con cui continua la collaborazione fra Laura Sessa, CRN e il Gruppo Ferretti, iniziata già con Chopi Chopi. Rispettivamente di 49,8 metri e 498 GT, e di 79 metri e 2.200 GT di stazza lorda, sono stati entrambi firmati per gli esterni dallo studio Zuccon International Project.

**60 ANNI DI CRN
BY PRESSMARE**



VOICE

CRN inaugura il secondo decennio del 2000 varando Voice, ancora una volta una nave fatta apposta per il suo armatore, lunga 62 metri, da 1.288 GT, in collaborazione con Nuvolari Lenard per interni ed esterni.

È un bel esempio di design contemporaneo con le sue linee potenti, riconoscibili, inconfondibili e anche per le inaspettate combinazioni di colore, dal quarzo fumé al metallizzato sabbia, con accenti neri usati per la sua livrea esterna, che la rendono assolutamente riconoscibile.

CRN è costantemente impegnata nel ridurre le emissioni inquinanti. Un contributo significativo in questo senso è stato l'adeguamento alle evoluzioni normative con l'ottenimento della Certificazione IMO Tier III per Voice, megayacht di 62 metri, che garantisce una riduzione del 70% delle emissioni nocive di ossidi di azoto (NOx) nei gas di scarico; questo standard è garantito per tutti gli yacht CRN di oltre 500 GT di stazza lorda da Voice in poi.

**60 ANNI DI CRN
BY PRESSMARE**



CIAO

Lo scorso anno, nel 2022, sono state invece ben tre le unità varate dallo scalo CRN di Ancona.

RIO, 62 metri e 1.218 GT, sintesi di yacht sartoriale evidenziata dalla presenza di due archi, progettati da Frank Laupman e Omega Architects, che danno carattere alla linea del progetto, ma al contempo proteggono il ponte, garantendo la privacy degli ospiti.

Una soluzione che assolve pienamente al binomio forma/funzione, espressione dell'elevata qualità del design. Gli interni di questa barca sono curati da Pulina Exclusive Interiors.

Subito dopo ha preso il mare CIAO, 52 metri di lunghezza per 9 di larghezza, da 499 GT firmato ancora da Omega Architects, uno yacht con un'anima fortemente social e che pone al centro gli ambienti esterni, esaltandone la continuità e l'interconnessione con gli interni, progettati da Massari Design.

**60 ANNI DI CRN
BY PRESSMARE**



M/Y 141

Infine l'ultima unità da diporto consegnata a dicembre 2022, CRN M/Y 141 Comfortably Numb di 60 metri. La costruzione numero 141 del cantiere si caratterizza per avere sia scafo sia sovrastrutture totalmente in alluminio materiale di costruzione che le consente di raggiungere i 25 nodi di velocità massima e i 22,5 nodi di velocità di crociera, nonostante i volumi ragguardevoli, oltre le 1.000 tonnellate di stazza lorda. Uno yacht con linee esterne straordinariamente dinamiche, concepito con un'attenzione meticolosa a ogni dettaglio, adatto alla crociera e all'ormeggio in acque poco profonde.

Un superyacht altamente performante, con pescaggio ridotto che utilizza eliche in linea d'asse, realizzato secondo i più alti standard di eccellenza e qualità progettuale e costruttiva. Il suo processo costruttivo è caratterizzato da un significativo, complesso e meticoloso studio dei materiali utilizzati per le coperture e finiture, analisi fatta in relazione alla performance, al fine di ottenere le altissime prestazioni contrattuali in termini di peso e velocità.

**60 ANNI DI CRN
BY PRESSMARE**



M/Y 139

Varato a marzo 2023 un nuovo megayacht fully-custom, CRN M/Y 139, 72 metri di lunghezza 12,40 metri di baglio e 1880 GT, progettato e costruito da CRN, con Vallicelli Design ne ha curato il concept e le linee esterne, mentre lo studio di architettura Nuvolari Lenard si è occupato degli interiors e della loro compartimentazione insieme al cantiere.

Un'identità molto forte, che coniuga soluzioni funzionali e di design all'insegna di un raffinato equilibrio d'insieme, mentre i tratti stilistici essenziali della sovrastruttura sono enfatizzati da linee esterne morbide che conferiscono alla nave un'estetica elegante ed originale.

Attualmente in costruzione nella Superyacht Yard altri tre yacht CRN fully custom: CRN M/Y 143 di 67 metri, CRN M/Y 144 di 85 metri e CRN M/Y 145 di 70 metri.

**60 ANNI
DI CRN**

60
1963 **CRN** 2023



SPECIALE BY PRESSMARE

Testata giornalistica registrata.
Tribunale di Roma Aut. 57/2017

pressMare