

USCITO DALLA MATITA DI TRE IMPORTANTI NOMI DEL DESIGN INTERNAZIONALE, È IL 41 METRI PIÙ VELOCE AL MONDO. E CONIUGA PERFETTAMENTE ESTETICA E TECNOLOGIA. È UNO YACHT DA VERO RE

THE MASTERPIECE OF THREE GREAT INTERNATIONAL DESIGNERS, THIS IS THE FASTEST 41-METRE IN THE WORLD. A TRULY MAJESTIC YACHT WHICH PERFECTLY MARRIES AESTHETICS AND TECHNOLOGY

Fortuna

GIUSEPPE FUMAGALLI

Nell'immagine grande, il raffinato salone, separato dalla sala conferenze da una parete finemente decorata. A fianco, un angolo conversazione del salotto. Gli interni sono stati affidati allo studio dell'architetto Celeste dell'Anna.

Main photo: the elegant saloon, separated from the conference room by a finely decorated wall. Right: the conversation area in the lounge. The interiors are the work of architect Celeste dell'Anna.



Il Fortuna di Re Juan Carlos di Spagna è uno yacht con la corona. Nella categoria imbarcazioni di lusso è la più veloce al mondo. In prova ha toccato una punta massima di 74 nodi. Chi si domanda il perché, d'istinto va a cercare la risposta in sala macchine. Fa bene. Ma se subito dopo va anche in sala da pranzo, fa ancora meglio. Dallo scafo in alluminio all'argento delle

Fortuna, the splendid luxury class yacht belonging to King Juan Carlos of Spain, is the fastest in the world having topped speeds of 74 knots. And although you might discover the source of such a performance in the engine room, you'd do well to stop by the dining room too. From the silver cutlery to the aluminium hull, from the water-jet propeller to the



Nell'immagine grande e nella foto a sinistra, due viste dell'elegante sala da pranzo. A bordo sono stati usati solo materiali pregiati, come il cuoio di Spagna per i rivestimenti, le sete di Rubelli per le tappezzerie e il legno di platano per realizzare tutti i mobili. Main photo and left: two views of the elegant dining room. Precious materials have been used throughout the boat, such as Spanish leather for the fittings, Rubelli silks for the upholstery and plane-tree wood for all the furnishings.

HA CARATTERISTICHE AI LIMITI DELLA REALTÀ, CON PESI INFERIORI A QUELLI DELLE COSTRUZIONI AERONAUTICHE, MA CONSERVA INALTERATO IL PORTAMENTO INECCEPIBILE DI UNO YACHT REALE

SHE STRETCHES THE BOUNDARIES OF REALITY, WITH WEIGHTS INFERIOR TO THOSE OF AERONAUTICAL CONSTRUCTIONS, WHILE RETAINING THE DISTINCTION OF A SPLENDID ROYAL YACHT

posate, dall'idrogetto all'idromassaggio, il panfilo del re di Spagna è oggi la più avanzata esposizione scientifica della compatibilità tra tecnica ed estetica. Una convivenza possibile. Ma non facile. Se per far nascere il Fortuna è bastato il cantiere spagnolo Izar di San Fernando, per concepirlo non poteva essere sufficiente un progettista solo. Ce ne sono voluti tre. L'americano Donald Blount e il suo team hanno definito le linee di carena. Due italiani hanno fatto il resto: Tommaso Spadolini ha disegnato gli esterni e il lay out; Celeste dell'Anna ha messo la firma sugli interni. Tre cervelli, tutti in contatto diretto e costante con Juan Carlos o il suo esperto navale, Richard Cross, comandante del Fortuna. «È un progetto al quale ho lavorato dal 1992», racconta Spadolini, «quando fui convocato la prima

volta a Madrid, fino a varo avvenuto, nel 2000. Oggi, nell'insieme, lo considero un capolavoro. Ma all'inizio mi sembrava un rompicapo». Alla fine il Fortuna, 41,5 metri per 140 tonnellate, non appare come l'esito industriale di un semplice rapporto matematico tra peso, potenza e carena. È, invece, la materializzazione di un calcolo integrato tra migliaia dei più disparati elementi. Ha caratteristiche ai limiti della realtà, con pesi inferiori a quelli delle costruzioni aeronautiche, ma conserva inalterato il portamento di uno yacht ineccepibilmente reale. Dove i rivestimenti sono in cuoio di Spagna o in seta di Rubelli e i mobili sono tutti in legno di platano, come all'Escorial. Fortuna è un risultato reso possibile dalla soluzione di una infinità di problemi. Spadolini ne elenca tre: «Primo: le turbine, tre Rolls Royce

hydromassage tub, this is the most scientifically advanced example of high tech and aesthetics today. Although the boat was conceived by the Spanish yard Izar at San Fernando, three designers were called upon to complete the project. American Donald Blount and his team created the hull lines, while Tommaso Spadolini designed the exteriors and the layout and Celeste dell'Anna created the interiors. "The end result is a masterpiece", explains Spadolini, "but that's not to say there weren't difficulties". Fortuna, measuring 41.5-metres and weighing 140 tons, is more than just the fruit of a simple mathematical calculation between weight, power and the hull; she is the sum of thousands of varied elements. She is every bit a royal yacht, with fittings in Spanish leather or Rubelli silks and all the

Chris Moorhouse





A destra, la super attrezzata cucina a bordo di Fortuna, interamente corredata da accessori antirollio. A sinistra, una delle due grandi cabine doppie per gli ospiti: la committenza ha richiesto esplicitamente ambienti spaziosi per vivere nel massimo del comfort. Right: the fabulously equipped galley aboard Fortuna which is decked out with all kinds of anti-roll accessories. Left: one of the two large double guest cabins; the client specified a desire for spacious rooms for fast cruising in maximum comfort.

DALLO SCAFO IN ALLUMINIO ALL'ARGENTO DELLE POSATE, DALL'IDROGETTO ALL'IDROMASSAGGIO, IL PANFILO DEL RE DI SPAGNA È UN ESEMPIO DI PERFETTA SINTONIA TRA TECNICA ED ESTETICA
FROM THE ALUMINIUM HULL TO SILVER CUTLERY, FROM THE WATER-JET PROPELLER TO THE HYDROMASSAGE TUB, THE KING OF SPAIN'S YACHT IS AN EXEMPLARITY OF HIGH TECH AND AESTHETICS

Allison da 9000 cavalli, per girare hanno bisogno d'aria. Per forza di cose l'aria va presa in alto e convogliata in sala macchine, attraverso un sistema di condotte che impone però un primo sacrificio di spazio. Secondo: le superfici esterne sono nate in galleria del vento, ma è evidente che un profilo aggressivo e assottigliato al massimo va a discapito dei volumi interni. Il terzo punto è il risultato della somma dei primi due. «La committenza chiedeva ambienti spaziosi», continua Spadolini, «con una grande zona giorno, alloggio per otto ospiti e per il personale di bordo. Sottocoperta, con la zona poppiera occupata dalla sala macchine e la prua riservata all'equipaggio, sono uscite due suite matrimoniali per il re e la regina, più due grandi doppie per gli ospiti. Al piano superiore, cercando di contenere

l'altezza della costruzione, la plancia sopraelevata ha permesso il pieno sviluppo di salone, sala da pranzo e cambusa. Sul flying c'è spazio da vendere. Col perimetro del ponte protetto da uno schermo parabrezza alto un metro e 60, è l'ambiente più confortevole durante la navigazione ad alta velocità. Il resto è opera di Celeste dell'Anna: negli interni ha fatto un lavoro meraviglioso». Nel suo studio di Milano dell'Anna ringrazia, ma i complimenti li gira tutti al committente: «A monte di tutto c'è una figura straordinaria. Juan Carlos di Spagna è un uomo dalla signorilità unica. Non è stato difficile farsi interpreti del suo desiderio di eleganza e di sobrietà». In compenso è stato molto più difficile rispondere al diktat dei tecnici. «Su uno yacht ad alte prestazioni il problema sono i pesi», spiega

furniture is made from plane-tree wood. Fortuna was made possible thanks to solutions found to an infinite number of problems. Spadolini lists three of them: "The first stumbling block was the turbines; three 9000hp Rolls Royce Allison engines which need air in order to turn; ducts are located on deck and air is channelled into the engine room via an extensive piping system. The second problem lay with the exterior areas because aggressive lines, thinned down to the max, also reduce the interior spaces". The third aspect is the result of the previous two. "The client desired space", Spadolini continues, "including a large day area, accommodation for up to eight guests and the crew. Below decks, with the aft area taken up by the engine rooms and the bow with





the crew quarters, two double suites were created for the King and Queen, plus two large double cabins for guests. On the next deck, while keeping the height of the construction to a minimum, the raised bridge allowed for the extensive development of the saloon, dining room and storage room. The flying bridge is very spacious. It features a 1.6-metre windshield all the way around the perimeter, thus making it the most comfortable location during high speed crossings. The beautiful interiors aboard the yacht are the work of Celeste dell'Anna. And yet as dell'Anna explains, credit is also due to the client. "An extraordinary figure was behind this project. Juan Carlos of Spain is a man of unique distinction and it was easy to interpret his desire for elegance and sobriety". More difficult, on the other hand, was the need to satisfy the technical

requirements. "With a high performance yacht, weight is the principle concern", explains dell'Anna, "as it must be contained and kept to a minimum." Natural materials, such as leather and wood, or the linen, silk and wool used for the carpets, conceal ultra-light structures borrowed from the aeronautical world and other high tech sectors. "Fibreglass was used for the walls", explains dell'Anna, "ceilings in acrylic panels by Nova Suede and 3 mm thick shower fittings. Below deck and excluding the partitions, the furnishings were kept down to just 2,827 kilos despite the reams of bed linen and cushions. The one aspect we hadn't taken into account was the Queen's great passion for culture", jokes dell'Anna. "When I saw the piles of books she wished to be taken aboard, my calculations hit the roof".



FORTUNA È LA MATERIALIZZAZIONE DI UN CALCOLO INTEGRATO TRA MIGLIAIA DEI PIÙ DISPARATI ELEMENTI

FORTUNA IS THE FASCINATING RESULT OF AN INTEGRATED SUM COMPRISING TENS OF THOUSANDS OF VARYING ELEMENTS

dell'Anna, «che vanno contenuti e ridotti al minimo. Abbiamo fatto un lavoro di ricerca enorme e abbiamo scoperto materiali e applicazioni utili per il futuro». Elementi naturali come il cuoio, il legno, o la moquette in lino, seta e lana, nascondono strutture superleggere prese in prestito dall'aeronautica e dai settori a più alto impiego di tecnologia. «Schiumati svedesi per i mobili», elenca dell'Anna, «resina di vetro alle pareti, soffitto in pannelli acrilici della Nova Suede e rivestimenti delle docce con spessori di 3 millimetri per 7 chili al metro quadrato. Sottocoperta, escluso le partizioni, sono andati solo 2827 chili di arredo, compreso il corredo di lenzuola e cuscini. Unico neo è il non aver tenuto nella debita considerazione il grado di cultura della regina», scherza dell'Anna. «Quando ho visto le pile di libri che porta a bordo tutti i miei calcoli sono saltati».



A fianco e sopra, Fortuna a tutta velocità: le due immagini evidenziano le linee aggressive dello yacht reale, che in prova ha toccato punte di 74 nodi. Above and right: images of Fortuna cutting the waves, highlighting the aggressive lines of this royal yacht which got up to 74 knots during trials.



Chris Moorhouse

FORTUNA

Lunghezza f.t./LOA 41,5 m
Larg./Beam max 9,2 m
Pescaggio/Draught 1,5 m
Dislocamento/ Displacement 140 tons
Motore/Engine 2 x Man
Serb. comb./Fuel capacity 45.000 l
Vel. crociera/ Cruise speed 12 nodi/knots
Autonomia/Range 1800 nm at 12 knots
Posti letto ospiti/ Guest berths 10
Progetto/Naval Arch. DLBA & Associates
Interior design Celeste dell'Anna
Exterior design Tommaso Spadolini
Cantiere/Builder Izar