

# Jaron Ginton

OLTRE 50MILA MIGLIA DI NAVIGAZIONE ALLE SPALLE E ANNI PASSATI A BORDO DI BARCHE E NAVI DI MARINA. QUESTO IL SEGRETO DELL'ARCHITETTO ISRAELIANO, CHE HA UNA SUA PRECISA FILOSOFIA: COSTRUIRE SOLIDO E FACILE

**WITH OVER 50,000 SEA MILES BEHIND HIM AND YEARS SPENT ON BOARD BOATS AND NAVAL VESSELS, THIS ISRAELI ARCHITECT HAS COME UP WITH A PRECISE DESIGN PHILOSOPHY: BUILD SIMPLE, BUILD STRONG**



JUSTIN RATCLIFFE

L'esperienza maturata sul campo navigando è un'importante, ma spesso trascurata, qualifica per chi è nel business dello yacht design. E Jaron Ginton di Ginton Naval Architects, con sede a Haarlem, in Olanda, in questo settore ha più esperienza di molti designer. Nato nei pressi di Haifa, in Israele, ha instaurato il suo legame con il mare all'età di 18 anni come ufficiale navale in Marina a bordo di una nave vedetta prima di diventare skipper nel Mar Rosso di un 20 metri e in seguito di uno schooner di 24 metri. In seguito ha acquistato uno sloop in legno e ha navigato dall'Inghilterra fino a Israele e ai Caraibi, prima di sistemarsi in Olan-

Practical experience in handling boats is an important, but often overlooked, qualification for someone in the business of designing yachts. And Jaron Ginton of Ginton Naval Architects in Haarlem, Holland, has more experience than most. Born near Haifa, Israel, his relationship with the sea started aged 18 as a naval officer aboard a patrol boat before skippering a 20-metre dive boat and 24-metre schooner in the Red Sea. He then bought his own wooden sloop and sailed it from England to Israel and the Caribbean before settling in Holland where he studied naval architecture at Haarlem Technical Institute, now Delft University of Technology.

"I would say that the difference between me and other naval architects is that I have 50,000 sea miles behind me", says Ginton, "and that has had a profound influence on my approach to yacht design". One of his early hull designs was the 92-metre Evergreen built in Japan, but he is best known for smaller yet superbly designed projects such as a series of express cruisers for Mulder Shipyards with styling and interior design by

L'architetto olandese nel suo studio a Haarlem. Nella pagina a fianco, un express cruiser progettato per i cantieri Mulder.

The Israeli architect in his studio in Holland. Opposite page: an express cruiser designed for the Mulder shipyard.



Sotto, il Mulder 68 visto da poppa (in primo piano il grande garage a scivolo) e un particolare della poppa del Metsuyan IV. A fianco, un'altra immagine di Jaron Ginton. In basso, il profilo del 36 metri progettato per Cbi Navi. Below: the Mulder 68 viewed from the stern (a close-up of the slipway garage) and a detail of Metsuyan IV's stern. Right: another photo of Jaron Ginton. Bottom: the profile of the 36-metre designed for CBI Navi.



Guido de Groot, and Metsuyan IV, the 36-metre motoryacht launched by CBI Navi last year with naval architecture and exterior styling by Ginton and interior design by Ken Freivokh. He has also worked on a range of stylish motoryachts for Moscow Shipyards from 25-31 metres, one of which was earmarked for a very high-profile client in the world of Russian politics. Although innovative and adventurous, Ginton's basic design philosophy can be summed up as: Build simple. Build strong. "At the risk of stating the obvious, when we design a boat we design it to go to sea", he explains. "That means they have to be robust, safe and seaworthy". He goes on to point out that his studio will routinely add a healthy weight margin to the anchor above that required by Lloyd's Register, "because I know from personal experience what it's like to

«UN'IMBARCAZIONE DEVE ESSERE SOPRATTUTTO ROBUSTA, SICURA E DEVE AVERE UN'OTTIMA TENUTA IN MARE»

**"A BOAT MUST BE, ABOVE ALL ELSE, ROBUST AND SAFE AND WITH AN EXCELLENT SEA-WORTHINESS"**

da per studiare architettura navale presso l'Haarlem Technical Institute, oggi Delft University of Technology.

«La differenza tra me e gli altri architetti navali sta proprio nelle 50mila miglia marine che ho alle spalle», sottolinea Ginton, «e ciò ha una profonda influenza sul mio approccio allo yacht design». Uno dei suoi primi lavori è il 92 metri Evergreen, realizzato in Giappone, anche se è più conosciuto per progetti più piccoli ma non per questo meno accurati, come la serie di express cruiser per i cantieri Mulder con styling e interior design curati da Guido de Groot, oppure come il Metsuyan IV, un motoryacht di 36 metri varato da Cbi Navi lo scorso anno, di cui Ginton ha curato il progetto navale e lo styling esterno, mentre l'interior design è firmato da Ken Freivokh. Ginton ha anche lavorato a una serie di progetti tra i 25 e i 31 metri per Moscow Shipyards, uno dei quali è stato costruito per un influente uomo politico russo. Anche se innovativa e avveniristica, la filosofia di Ginton potrebbe essere riassunta nella massima "costruisci facile, costruisci solido". «A costo di dire un'ovvietà, quando progettiamo un'imbarcazione la disegniamo in modo che vada bene in acqua», spiega il designer. «Questo significa che deve essere robusta, sicura e avere una buona tenuta in mare». Nel suo studio, inoltre, abitualmente si aumenta

drag your anchor". Similarly, he likes to double the calculated volume for the anchor chain locker so it lifts out smoothly and cleanly. "Speaking of anchors", Ginton continues, "on Metsuyan IV instead of having the customary anchor platform that slopes backwards with the sheer of the deck, we designed it to slope forwards, so when washing down the chain the water drains straight out of the anchor pocket, avoiding a dirty deck and blocked drains". He will also beef up scantlings and increase the plating thickness, especially around the engine room so as to reduce vibration. Ginton has also introduced some truly



Sotto, Ginton insieme al suo team nella sede di Ginton Naval Architects; in basso, il rendering di un 20 metri disegnato per Bloemsmas & van Breemen. A fianco, il fly del Metsuyan IV (nella pagina a fianco, in navigazione).

Below: Ginton with his team in the Ginton Naval Architects' headquarters; bottom: a rendering of a 20-metre by Bloemsmas & van Breemen. Right: the fly of the Metsuyan IV (opposite page, under way).



innovative design features that are only now entering the mainstream. "We were the first to put a slipway garage on a yacht", he points out with reference to the Mulder 68 (the same feature aboard Metsuyan IV means it can carry a 6.3-metre Novurania tender – the biggest you'll see on any yacht of comparable size). The design brief for the Mulder 68 called for a fast, ocean-going motoryacht with long range and a limited height to allow the boat to pass under bridges on Holland's inland waterways. It also required that the aluminium hull would run at top speed with no more than two degrees of trim. Common wisdom tells you to increase volume aft in order to reduce trim, but Ginton Naval Architects did exactly the

«SIAMO STATI I PRIMI A USARE UN GARAGE A SCIVOLO SU UNO YACHT: IL SUCCESSO DELL'IDEA CI HA DATO RAGIONE»

“WE WERE THE FIRST TO USE A SLIPWAY GARAGE ON A YACHT: ITS SUCCESS PROVED THAT WE WERE RIGHT”



il margine di peso di sicurezza consigliato dal registro dei Lloyd's: «Perché so per esperienza personale che cosa vuol dire trascinare l'ancora sul fondo», specifica. Ginton ha inoltre l'abitudine di raddoppiare il volume del gavone dell'ancora così che possa esser issata agevolmente. «A questo proposito», continua l'architetto, «sul Metsuyan IV al posto del solito musone dell'ancora inclinato all'indietro, in modo da seguire la curvatura del ponte, ne abbiamo preferito uno inclinato in avanti: così, quando si lavano le catene, l'acqua cola direttamente dal pozzo dell'ancora invece di sporcare il ponte e intasare gli scarichi». Un'altra accortezza consiste nell'aver rinforzato le dimensioni strutturali e aumentato lo spessore del fasciame metallico per ridurre le vibrazioni intorno alla sala motori. Ginton ha inoltre introdotto alcuni elementi innovativi che ora vengono adottati anche da altri progettisti. «Siamo stati i primi a utilizzare un garage a scivolo per uno yacht», spiega facendo riferimento al Mulder 68 (la stessa scelta è stata effettuata anche per il Metsuyan IV, che può trasportare un tender Novurania di 6,3 metri, il più grande che si può immaginare su uno yacht di queste dimensioni). Il progetto del Mulder 68 nasce dalla necessità di avere un motoryacht veloce e adatto alla navigazione oceanica con una buona autonomia e un'altezza limitata per permettere allo scafo di passare sotto i ponti che si trovano nei canali interni olandesi. Inoltre, era necessario uno scafo in alluminio che permettesse la navigazione a piena velocità con un assetto positivo non superiore ai due gradi. L'opinione comune suggerisce di aumentare il volume della poppa per ridurre l'angolo



opposite. "The increased volume actually causes the water to flow faster causing a low pressure zone around the stern, which sucks it down and increases trim", explains Ginton. "We drew the buttocks aft so as to reduce the volume and added a moderate trim wedge to obtain the desired running trim". When the hull was sea trailed at a top speed of 27

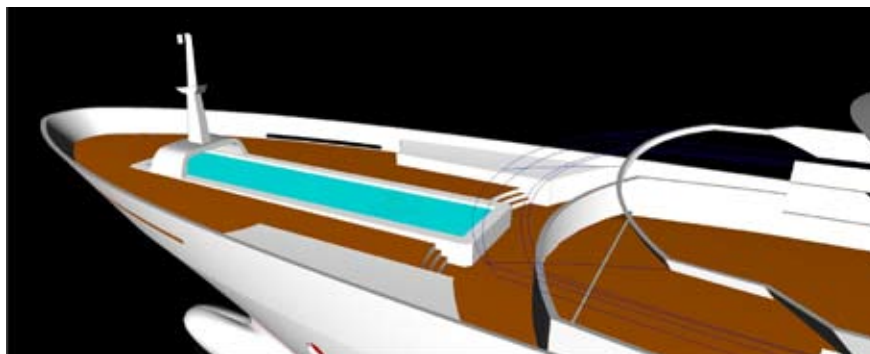


Sopra, un'altra foto del designer fotografato fuori dal suo studio; in basso, il rendering del ponte di prua di un progetto di Ginton.  
 Above: the designer photographed outside of his studio; bottom: the rendering of the forward deck on one of Ginton's projects.

di assetto, ma lo studio Ginton Naval Architects ha preso la scelta opposta. «L'aumento di volume fa in modo che l'acqua scorra più velocemente creando una zona di bassa pressione intorno alla poppa che la risucchia verso il basso e aumenta l'assetto positivo», spiega Ginton. «Noi invece abbiamo disegnato il fasciame delle anche per ridurre il volume e abbiamo aggiunto un piccolo cuneo angolato per ottenere l'assetto desiderato in navigazione». Quando lo scafo è stato provato in mare a una velocità di 27 nodi l'assetto è stato di soli 1,3 gradi. Un'altra caratteristica del lavoro di Ginton è l'installazione di bocche di scarico sullo scafo all'altezza della linea di galleggiamento, come per esempio sul Metsuyan IV. «Abbiamo sviluppato un nostro metodo di calcolare le dimensioni ottimali dei bocchettoni in modo da produrre fumi di scarico invisibili e inodori», specifica. Ginton crede molto anche nell'importanza della prua a bulbo, che ha disegnato in tutti i suoi progetti a dislocamento. Oltre a diminuire il consumo di carburante, questo tipo di prua è utile anche per ridurre il beccheggio. La stabilità era infatti una delle priorità per l'armatore del Metsuyan IV e così Ginton ha lavorato in stretta collaborazione con Quantum affinché fosse necessario un periodo di rollio di soli sette secondi prima di attivare gli stabilizzatori ZeroSpeed. Il tutto combinato con l'utilizzo del calcagnolo della chiglia per proteggere i motori in caso di incaglio. I ricercatori di idrodinamica della Marin hanno infatti consigliato di allargare questa parte dello scafo per accogliere i potenti thruster di poppa, mentre l'estremità poppiera è stata riempita di sabbia per ridurre le vibrazioni prodotte dai propulsori. Queste potrebbero sembrare scelte tecniche di basso profilo ma sono esattamente il tipo di soluzioni che assicurano efficienza, sicurezza e comfort durante la navigazione. Inoltre riflettono l'approccio "no-nonsense" di Ginton all'architettura navale, che è il diretto risultato della sua esperienza maturata in mare. [↴](#)

«LE SOLUZIONI PROGETTUALI CHE HO EFFETTUATO DIMOSTRANO LA MIA AVVERSIONE PER LE COSE SENZA SENSO»

**"THE DESIGN SOLUTIONS THAT I'VE CREATED HAVE DEMONSTRATED MY AVERSION TO SENSELESS THINGS"**



knots, the resulting trim was a very low 1.3 degrees. Another favourite Ginton-esque feature are the exhaust scallops found aboard Metsuyan IV along her waterline. "We've developed our own way of calculating the optimum size of the scallop so that the resulting venturi does away with unsightly exhaust clouds and odours". He is also

a great believer in the effectiveness of a bulbous bow, which he has designed into all of his displacement projects. The advantages of a bulbous bow in reducing fuel consumption are well known, but it is also very effective at reducing pitching – the primary cause of sea sickness. Stability was a primary consideration for the elderly owner of Metsuyan IV and so Ginton

worked closely with Quantum to develop an optimum 7-second roll period to work with the ZeroSpeed stabilisers. This was combined with a deep skeg to protect the propellers in the event of grounding. Hydrodynamic researchers at Marin also recommended widening the skeg to house the powerful stern thruster and the extreme aft section is filled with sand to reduce pulsing from the propellers. These might seem like mundane technical features, but they are precisely the kind of design solutions that ensure efficient, safe and comfortable cruising. They also reflect Ginton's no-nonsense approach to naval architecture, which is the direct result of his hands-on experience at sea. [↴](#)