

Events

IL CANTIERE INGLESE DI PLYMOUTH SOFFIA SULLE PRIME 60 CANDELINE, FORTE DI UNA TRADIZIONE SCANDITA DA MODELLI INTRAMONTABILI E DA UN'INNATA PROPENSIONE A VARARE YACHT REALIZZATI PER MACINARE MIGLIA SENZA TEMERE IL MARE NÉ GLI ANNI
THE PLYMOUTH-BASED BRITISH FIRM IS CELEBRATING ITS 60TH ANNIVERSARY, MARKED BY A STRONG TRADITION OF PRODUCING TIMELESS BOATS AND AN INNATE PROPENSITY FOR CREATING MODELS THAT CAN WITHSTAND THE MILES WITHOUT FEAR OF EITHER THE SEA OR THE PASSAGE OF TIME

by Olimpia De Casa

Una solida identità

A solid IDENTITY



Come spesso accade quando si ha un sogno da realizzare, si procede per gradi e, quasi sempre, si parte con poco e in pochi. Nel caso di Princess Yachts, da una piccola rimessa affittata nel 1965 esattamente di fronte a quello che sarebbe diventato il quartier generale di Plymouth. Un sogno coltivato e condiviso da tre amici, Cliff Viney, David King (ancora oggi presente e attivo in cantiere con lo stesso entusiasmo di allora) e Brian Phillips, che già nel 1963 decisero di avviare un'attività di noleggio imbarcazioni, dimostrando immediatamente un'intraprendenza, un coraggio e una tenacia da fare invidia ai più grandi imprenditori della storia nautica a venire. Il vento a favore era rappresentato esclusivamente dal pedigree tecnico che accomunava i tre pionieri. Ex ingegnere di marina mercantile, Cliff Viney pensò così di acquistare uno scafo *Senior 31* e uno stampo per ponti in società con David King e Brian Phillips, a loro volta ufficiali nella Royal Navy. Il primo obiettivo era allestire un'imbarcazione da noleggiare nello stabilimento che avevano affittato allo scopo in Newport Street. King e Phillips lasciano così la marina militare britannica per unirsi a tempo pieno a Cliff e concludere i preparativi necessari all'avvio del noleggio per la stagione alle porte. Il primo scoglio, quello delle difficoltà legate all'incasso degli anticipi, sarà,

nei fatti, la loro fortuna. Furono infatti costretti a vendere l'imbarcazione - *Project 31* - alla cifra di 3.400 sterline: un incasso che motivò i tre soci nella scelta di continuare a coltivare il sogno come costruttori. Ha così inizio uno dei capitoli più entusiasmanti e forieri di successi internazionali della produzione nautica inglese. Tra il 1966 e il 1969 furono prodotti e venduti oltre 150 esemplari del *Project 31*, nel frattempo affiancato da un secondo modello, il *Pilgrim 31*, presentato ufficialmente nel 1968. È del 1980 il coinvolgimento dell'architetto navale Bernard Olesinski al progetto di uno yacht di nuova concezione che doveva inserirsi nel panorama delle imbarcazioni più grandi e veloci. Nasce così il *Princess 30DS*, che inaugura un nuovo linguaggio stilistico (che verrà ripreso da tutti gli yacht realizzati in quel decennio) e cristallizza (con 500 esemplari prodotti dall'81 all'89) una collaborazione proficua che continua ancora oggi. Nel 2001, quando il nome Princess è ormai saldamente associato al marchio a livello globale, Marine Projects cambia la ragione sociale dell'azienda scegliendo quello di Princess Yachts International. Lanciato nel 2003, il *Princess 42* diventa in poco tempo una pietra miliare nella storia del brand e un riferimento per i moderni flybridge di fascia dimensionale entry level.

Per i segmenti più alti di gamma, il team di design Princess si spinge verso progetti sempre più audaci, costruendo l'ammiraglia *Princess 95* (presentata nel 2007), il *V85*, modello di punta della gamma *V Class* (2008), e iniziando lo sviluppo della gamma di superyacht *M Class* per la cui produzione viene acquisito a South Yard, nella parte più storica del porto di Plymouth, il sesto sito costruttivo. Protagonista di primo piano della cantieristica d'élite a livello internazionale, Princess continua ad essere apprezzato per la tecnologia, l'affidabilità, la marinità, l'accuratezza e lo stile timeless delle sue imbarcazioni, che hanno la prerogativa di mantenere nel tempo un alto valore, vuoi per l'estetica, intenzionalmente non troppo radicale e audace nella naturale evoluzione stilistica insita nelle nuove proposte, vuoi per la solidità e la qualità costruttiva, oltre che delle componenti

Per festeggiare il suo sessantesimo compleanno, Princess Yachts presenta il *V40 Special Edition*, contraddistinto da esclusivi dettagli estetici come i colori del tetto, i ricami delle cuscinerie e le serigrafie in corrispondenza delle finestrature.

To celebrate its 60th birthday, Princess Yachts presents the V40 Special Edition, distinguished by exclusive aesthetic details, including the colours of the roof, the embroidery on the cushions, and the silk-screening on the windows.



V40 Special Edition.



Princess Italia è guidata da Piero e Marina Cesana, affiancati dalle figlie Barbara e Carolina e dai rispettivi mariti, Carlo Piatti e Giuseppe Arturi. Princess Italia is led by Piero and Marina Cesana, joined by their daughters Barbara and Carolina and their respective husbands, Carlo Piatti and Giuseppe Arturi.

Piero e Marina Cesana, al timone di Marine Group insieme al resto della famiglia dal 2018, sono legati a doppio filo a Princess da mezzo secolo, da quando, negli Anni '70, già partecipavano al Nautico di Genova per vendere le imbarcazioni del cantiere inglese, insieme a quelle di altri brand. Era l'epoca in cui, parallelamente alla crescita e alla diffusione del diporto, le famiglie italiane riempivano piazzale Kennedy con i carrelli, le roulotte, i camper con cui raggiungevano da tutta Italia il quartiere fieristico. Era l'appuntamento dell'anno in assoluto più atteso dagli appassionati, il "Salone delle meraviglie" in cui si andava con l'incanto di riuscire a portare a casa la barca dei sogni. Princess occupava quelli dei consumatori nautici più esigenti ed "emancipati". Più che di partenza, era già allora il punto di arrivo (da cui difficilmente si riesce poi a tornare indietro), che fa puntualmente esclamare a ogni nuovo armatore: "Finalmente riesco a permettermi il lusso di possedere un Princess!".

Piero and Marina Cesana have been at the helm of the Marine Group alongside the rest of the family since 2018. They have had close ties with Princess for half a century, dating back to the 1970s when they participated in the Genoa Boat Show, selling boats from the English shipyard alongside those of other brands. At that time, alongside the growth of recreational boating, Italian families would fill Piazzale Kennedy with trailers, caravans and motorhomes, travelling from all over Italy to reach the exhibition centre. For enthusiasts, it was the most eagerly awaited event of the year, the "Show of Wonders", where people went with the dream of taking home the boat of their dreams. Princess occupied the minds of the most demanding and 'emancipated' nautical consumers. It was more than just a starting point; it was a destination in itself, prompting every new owner to exclaim, "Finally, I can afford the luxury of owning a Princess!".



utilizzate e delle lavorazioni artigianali impiegate, ma anche per l’innata capacità di affascinare un pubblico di consumatori evoluto e preparato che sa trattare e accudire amorevolmente il proprio Princess, riconoscendone doti e unicità da preservare con orgoglio e senso di appartenenza alla famiglia. Un atteggiamento che si manifesta apertamente in occasione di ogni raduno (il prossimo italiano, che cade nel sessantesimo anno del cantiere, è in programma a Ischia l’11 e 12 agosto), evento o momento di condivisione tra armatori accomunati dalla stessa passione nei confronti di un brand, un cantiere e, soprattutto, un prodotto che dà il meglio di sé in mare aperto. “È il motivo per cui desideriamo avere sempre in acqua ogni nuovo modello dopo la

presentazione ufficiale ai saloni”, racconta Carlo Piatti, direttore commerciale di Marine Group, distributore esclusivo Princess Yachts Italia, che aggiunge: “Per Princess il 50 per cento delle vendite si concretizza con la prova in quanto tutte le nostre imbarcazioni danno la loro massima espressione quando le si utilizzano e le si testano in navigazione”.

As is often the case when you have a dream, it comes true by taking it step by step, and nearly always by starting small and with a small group of people. In the case of Princess Yachts, it all began in Plymouth in 1965, in a small hangar leased right in front of what would later become the company’s headquarters. It was a dream that was nurtured and shared by

three friends, Cliff Viney, David King (who is still involved in the yard with the same enthusiasm as back then) and Brian Phillips – who two years earlier had started renting out boats, and immediately showed the kind of resourcefulness, bravery and tenacity that would subsequently prove the envy of the most prominent players in the sector from then on. The only thing these three pioneers had on their side was the technical pedigree they had accumulated. And so, Cliff Viney, a former merchant shipping engineer, purchased a *Senior 31* hull and a mould for producing decks, and set up a company with David King and Brian Phillips, both of whom were Royal Navy officers. The first goal was to outfit a boat that could be rented from the facility they had hired in Newport Street. King and Phillips then left the British Navy to join Cliff full-time, finalising the preparations for the coming season. The first stumbling block, securing down payments, would turn out to be a stroke of luck. They were obliged to sell the boat, which was called *Project 31*, and received £ 3,400 for it, boosting their dreams of producing their own. That is how one of the most exciting chapters in British yacht production began, one that would be the harbinger of international success. Between 1966 and 1969, over 150 units of *Project 31* were produced, while a second model, the *Pilgrim 31*, was introduced in 1968. In 1980, the naval architect Bernard Olesinski became involved with the yard in a project to design a new concept yacht that would fit into the segment of larger, faster boats. It is what lies behind the *Princess 30DS*, which initiated a new stylistic language, one that would be revisited by all Princess boats made that decade, and – with 500 produced from 1981 to 1989 – sealed a profitable partnership that continues to this day. In 2001, when the Princess brand was already well established around the world, Marine Projects changed its name to Princess Yachts International.

Nel 2015, nell’anno in cui si celebra il cinquantesimo anniversario di attività, il cantiere ha voluto restaurare un *Project 31* originale.

In 2015, as the shipyard celebrated its 50th anniversary, it sought to restore an original Project 31.



Marine Projects 1965.



David King, founder Princess Yachts.



Marine Projects Valley Road.

Tra il 1966 e il 1969 furono prodotti e venduti oltre 150 esemplari del *Project 31*, nel frattempo affiancato da un secondo modello, il *Pilgrim 31*, presentato ufficialmente nel 1968.

Between 1966 and 1969, over 150 units of *Project 31* were produced, while a second model, the *Pilgrim 31*, was introduced in 1968.



Project 31. 1965.



Project 31, 2015.



Marine Projects.

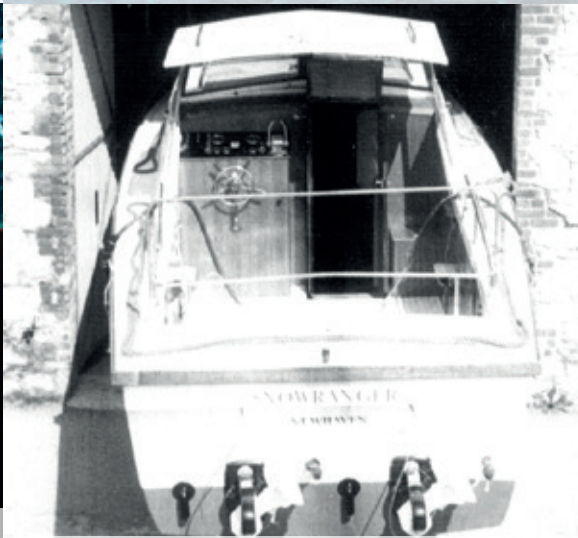


Princess V39. 1994.
Princess 33.



John Leonida, David King (fondatore) & Bernard Olesinski (naval architect) - 2013.

Princess 32. 1992.



Project 31 in Build.

Princess 30DS. 1980.





Princess 22M, 1996.



Princess V62, 2008.



Princess V85S, 2010.



Princess 35M, 2015.



Princess 32M, 2011.



Princess 88, 2013.



Princess V70, 2005.



Princess 30M, 2016.



Princess 56, 2012.



Princess S60, 2017.



Princess 75, 2016.



Princess 43, 2014.



Princess 55, 2018.



R35, 2018.



Princess V50, 2018.



R35 Camouflage, 2018.



Princess V65, 2025



Princess V40, 2017



Princess F58, 2025



Princess Y85, 2022



Princess X95, 2020



Princess X90, 2026



Princess S78, 2018



Princess F65, 2024



Launched in 2003, the *Princess 42* quickly became a milestone in the company's history and a point of reference for modern entry-level flybridge boats. In terms of higher-level ranges, the Princess design team looked to create projects that were more and more daring, building the *Princess 95* flagship (which made its debut in 2007), the *V85* (2008, which was the top of the *V Class* line), and began developing the superyacht *M Class*. This required the purchase of the firm's sixth manufacturing facility, in South Yard, the most historic part of Plymouth. A leading player amongst elite yards worldwide, the Princess range continues to be appreciated for its technology, reliability, seaworthiness, precision and timeless style. Something that sets them aside is how well they keep their value over time, which is not only because of how they look – using aesthetics that are intentionally not too radical or daring and keep to the natural stylistic evolution that is normal with new models – or because of how solidly they are constructed, but also because of the components used and the craftsmanship involved.

La produzione attuale parte dal 40 piedi della classe V e arriva sino al 95 proposto nelle classi X e Y. "L'ammiraglia di flotta è uno yacht che ha performato molto bene sin dal lancio. Ci sono poi diversi armatori che vorrebbero crescere ulteriormente di misura, ma senza abbandonare il brand. È anche per assecondare queste richieste che il cantiere, che sino a non molto tempo fa realizzava una gamma di navi denominata M, ha sul tavolo un progetto, ancora da definire, sopra i 30 metri di lunghezza", anticipa Carlo Piatti.

Current production covers a range of sizes, from 40 feet in Class V to 95 feet in Classes X and Y. "The flagship of the fleet is a yacht that has performed very well since its launch and remains in high demand. Several owners would also like to increase the size of their yachts without abandoning the brand. To meet these requests, the shipyard, which until recently produced a range of M-class vessels, has a project on the table for yachts over 30 metres in length", reveals Carlo Piatti.

Nel 2013 varò il 40M, lo yacht entra nella storia come l'esemplare più lungo, 40 metri, in materiale composito realizzato in Inghilterra.

In 2013, the shipyard launched the 40M, which went down in history as the longest 40-metre composite yacht made in England.





Additionally, there is their innate ability to draw in a group of evolved and experienced buyers who genuinely know how to care for their Princess boats, and who recognise qualities and uniqueness in them that are to be preserved with pride and a sense of family belonging. This approach is particularly evident whenever Princess owners gather (the next get-together, scheduled for August 11th and 12th in Ischia, marks the yard's sixtieth anniversary). These are opportunities to compare notes and share a passion for a brand, a yard, and above all, a product that delivers its best on the open sea. *"That's the reason we want to always have every new model on the water after the official presentation at the trade fairs",* says Carlo Piatti, the Marketing Director of Marine Group, the exclusive distributors for Princess Yachts Italia. *"For Princess, 50% of the sales are firm up after they are trialed, since all of our boats perform best when they are used and tried out when underway",* he added. ▴

Sul finire dei primi anni Novanta, Princess festeggia l'apertura del quarto stabilimento produttivo, un'area di 4.200 metri quadrati inaugurata a Langage (Plymouth). Successivamente c'è l'acquisizione di un quinto cantiere da 30.000 metri quadrati a Coypool (Plymouth), l'ampliamento dello stabilimento di Langage e l'apertura di una nuova sede centrale in Newport Street.

In the late 1990s, Princess celebrated the opening of its fourth production facility, a 4,200 square metre site opened in Langage (Plymouth). This was followed by the acquisition of a fifth 30,000 square metre yard in Coypool (Plymouth), the expansion of the Langage plant and the opening of a new headquarters in Newport Street.

