

YD

YACHT DESIGN

10th
Anniversary
1997-2007



Anno 11 n. 4/2007 - bimestrale, luglio-agosto
Euro 8,00 - Sped. Abbi. Post. comma 56, art. 2, legge 549-
98/12/95 pubbl. 45% MI Prezzi all'estero: UK £ 4.45 -
CH Sfr 11,00 - B € 8,70 - F € 9,15 - D € 9,15 - E € 7,50 -
A € 8,00 - GR € 8,30 - NL € 9,00 - P € 12,50 - S \$r 18,00

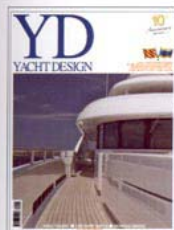


INÍGO TOLEDO ● CRISTIANO GATTO DESIGN TEAM ● AXIT GROUP YACHT DESIGN

DE AGOSTINI PERIODICI

ANNO 11 N. 4 / LUGLIO-AGOSTO 2007

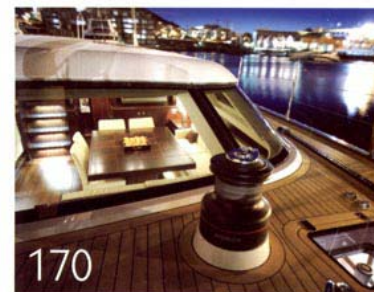
SOMMARIO CONTENTS

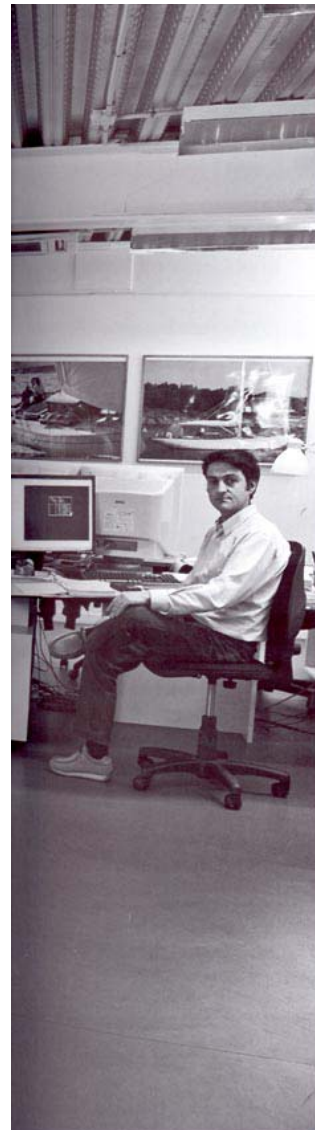


In copertina, un particolare del design esterno di Kismet, l'ultimo 68 metri di Lürssen (foto di Klaus Jordan).

Cover: an exterior design detail of Kismet, the latest 68-metre from Lürssen (photo by Klaus Jordan).

- | | |
|--|--|
| 10 LEADER | 136 REVIEW |
| INÍGO TOLEDO | KISMET
<i>by Justin Ratcliffe</i> |
| 24 UPCOMING EVENTS | 148 MIRGAB V
<i>by Andrea B. Nardi</i> |
| A BREEDING GROUND FOR INNOVATIVE IDEAS
<i>by Gaia Grassi</i> | 160 ADESSO
<i>by Matteo Zaccagnino</i> |
| INTERVIEW | 170 FARANDWIDE
<i>by Francesco Hintermann</i> |
| 100 CRISTIANO GATTO DESIGN TEAM
<i>by Caterina Belloni</i> | PREVIEW |
| 110 HORACIO BOZZO
<i>by Andrea B. Nardi</i> | 182 PERINI 64-METRE
<i>by Francesco Hintermann</i> |
| VIEWPOINT | 192 TALKING OF STYLE |
| 120 POETRY IN MOTION, PININFARINA STYLE
<i>by Giacomo Giulietti</i> | ON THE TRAIL OF THE SCENT OF WOOD
<i>by Désirée Sormani</i> |
| 128 THE "H" FACTOR
<i>by Justin Ratcliffe</i> | COLUMNS |
| | 31 NEW DESIGN
<i>by Paolo Maccione</i> |
| | 204 BUYING THE BEST
<i>by Marianna Aprile</i> |
| | 212 DIRECTORY |





LEADER

Iñigo Toledo

DAGLI ONE OFF DA REGATA ALLO YACHT REALE FORTUNA, PASSANDO PER DUE ESPERIENZE ALL' AMERICA'S CUP. L'ARCHITETTO SPAGNOLO APRE LE PORTE DEL SUO STUDIO, BARRACUDA YACHT DESIGN, E SI RACCONTA **FROM ONE-OFF RACERS TO THE ROYAL YACHT FORTUNA, INCLUDING TWO EXPERIENCES WITH THE AMERICA'S CUP. THIS SPANISH ARCHITECT WELCOMES US TO HIS STUDIO, BARRACUDA YACHT DESIGN**

È stata la professione da architetto di mio padre a farmi interessare al design. Sin da bambino, infatti, disegnavo. Continuamente. Con la mia famiglia, inoltre, ho trascorso diverse vacanze a bordo di un ketch di un amico lungo 77', che mi ha fatto innamorare del mare, portandomi sulla rotta dello yacht design. Ho studiato architettura a Madrid e poi, tra il 1986 e il 1989, ho frequentato il Southampton Institute, in Inghilterra, per seguire il loro intensivo e referenziato corso di yacht design. Durante quel periodo ho avuto la fortuna di vivere, durante l'estate, un'esperienza lavorativa unica negli studi di Germán Frers a Buenos Aires prima e da Reichel-Pugh, negli Stati Uniti, poi. Entrambi mi hanno

James Pika

Chris Woodhouse



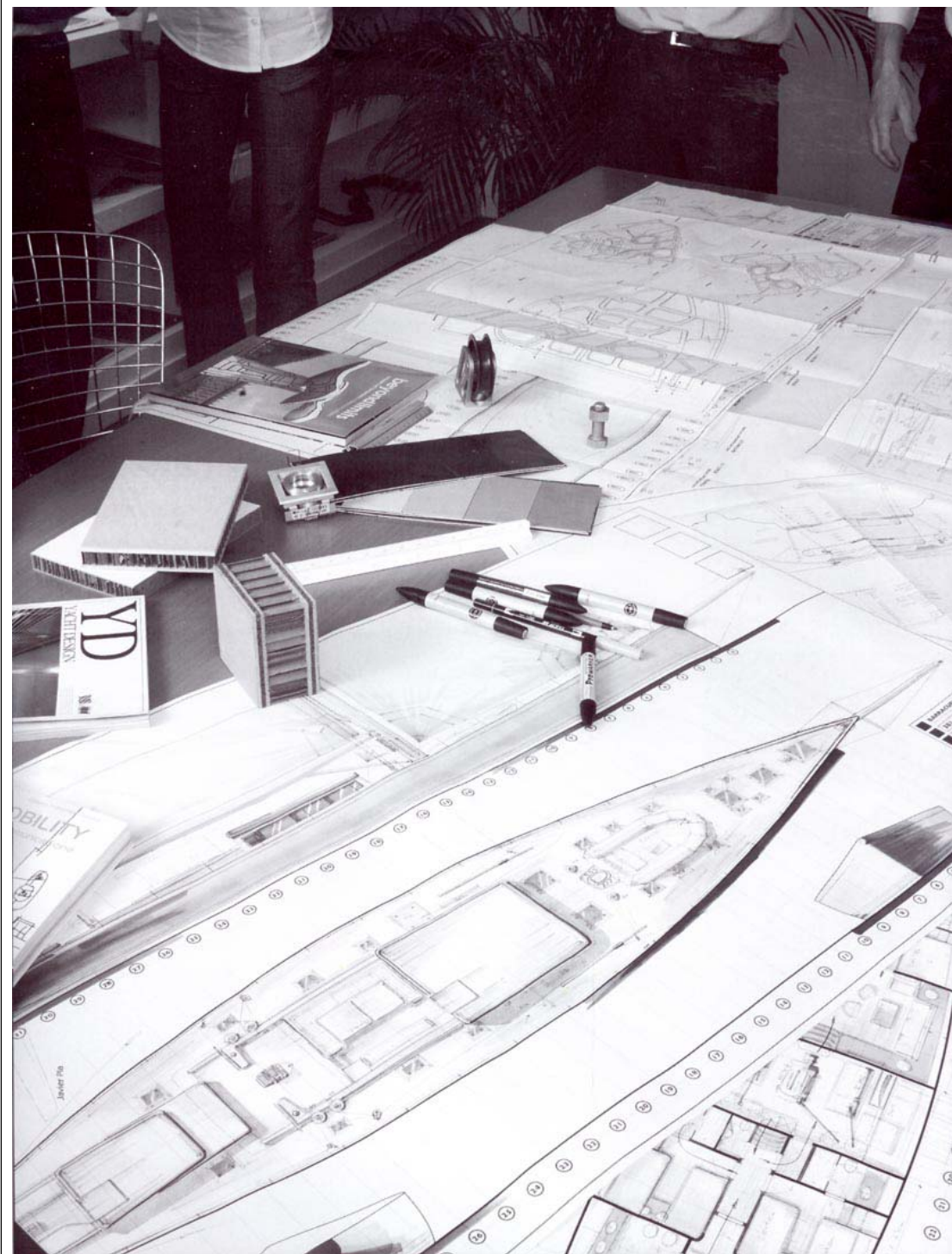
Nell'immagine sopra, in piedi, Iñigo Toledo nel suo studio a Madrid. A fianco, lo yacht reale Fortuna in navigazione.

Above: Iñigo Toledo, standing, in his studio in Madrid. Right: the royal yacht Fortuna under way.

It was my father's career as an architect that first got me interested in design. As a child I was always drawing and sketching out different ideas, and we spent several family holidays together on board a friend's 77-foot ketch. This fuelled my love of the sea and steered me in the

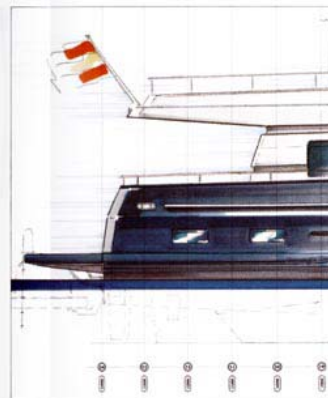
direction of yacht design. I studied architecture in Madrid and then between 1986 and 1989 enrolled at the Southampton Institute in the United Kingdom to undertake their intensive and highly respected yacht design course. During this time, I was fortunate to spend summer work

experience at both Germán Frers' office in Buenos Aires and at Reichel-Pugh in the United States. Both companies inspired me greatly. Once qualified, I started working with Pepin Gonzalez, who ran Barracuda One-Off Yachts in Majorca. Pepin was a boat builder and a designer, working



«DA STUDENTE HO LAVORATO DA GERMÁN FRERS E REICHEL-PUGH. ENTRAMBI MI HANNO MOLTO INFLUENZATO»

"AS A STUDENT I WORKED WITH GERMÁN FRERS AND REICHEL-PUGH AND I'VE BEEN GREATLY INFLUENCED BY BOTH"



ispirato fortemente. Una volta laureato, ho iniziato a lavorare con Pepin Gonzalez, che gestiva Barracuda One Off Yachts a Maiorca, nelle Baleari. Pepin era un costruttore navale e un designer che lavorava principalmente su one off da regata: mi ha insegnato molto su metodi e tecnologie, di costruzione. Aveva un carattere eccezionale ed è stato un grande amico oltre che mentore: da lui ho imparato che c'è sempre una soluzione a un problema, una risposta a una domanda, se solo si è in grado di cercare abbastanza per trovarla. E che se si crede veramente in qualcosa, non ci si deve mai arrendere.

Quando ho detto a Pepin Gonzalez che avrei potuto aprire uno studio di design a Madrid, mi ha fortemente sostenuto durante tutto il percorso compiuto. Tragicamente, due settimane dopo l'inaugurazione del nuovo studio, è morto in un incidente d'auto, così all'età di soli 22 anni mi sono trovato ad affrontare da solo questa nuova impresa lavorativa. Inoltre, agli inizi degli Anni 90, l'economia interna della Spagna ha attraversato un periodo difficile, quindi ho dovuto cercare clienti oltreoceano per sopravvivere. Fortunatamente, fin da quei primi giorni, grazie a una buona dose di fortuna, un'insidiabile determinazione e un team ottimo su cui contare, sono riuscito a fare di Barracuda Yacht

Sopra, la poppa dell'Oassive 86; a destra, Esp 97, lo scafo di Desafío Español. Pagina accanto: alcuni progetti di Barracuda Yacht Design. Above: the stem of the Oassive 86; right: Esp 97, Desafío Español's hull. Opposite page: designs by Barracuda Yacht Design.

mainly on one-off racing boats. He was someone who taught me a great deal about construction methods and techniques. He was a wonderful person; a great friend and mentor who instilled in me that there is always a solution to a problem, or an answer to a question. One must only look long and hard enough to find it. And he taught me that, if I truly believed in something, I should never give up on a chosen quest.

When I suggested to Pepin Gonzalez that I set up a design office based in Madrid, he was behind me all the way. Tragically, two weeks after the start of the new office, he died in a car accident, so at the age of only 22



years old I was left to build up and ensure the survival of the new business virtually entirely by myself. To make matters even more complex, during the early 1990s the domestic

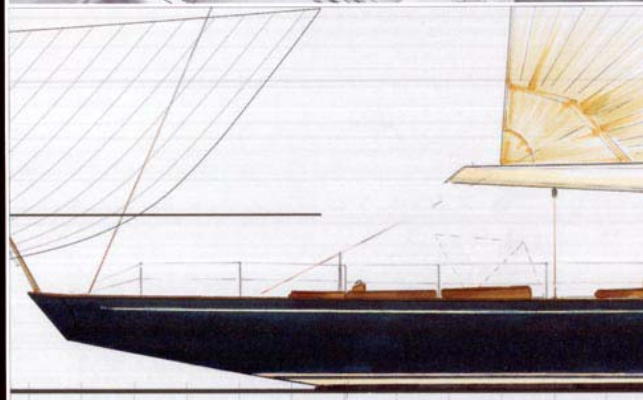
economy within Spain was entering a period of considerable difficulty. That meant that I had to look overseas for clients to guarantee survival. Thankfully, since those early days, I

have been able to build Barracuda Yacht Design into the thriving and successful international business that it is today with good fortune, dogged determination and a great team of staff around me.

One of my most memorable experiences was being finally selected to head up the team that built the royal yacht Fortuna 42m LOA, between 1998 and 2000. I think it was a combination of my youth, passion, energy, enthusiasm and, above all, complete discretion that enabled me to be selected. After all, for a 31-year-old young man to have responsibility for such an important project for the head of state was an amazing and honourable experience and one that I will never forget.

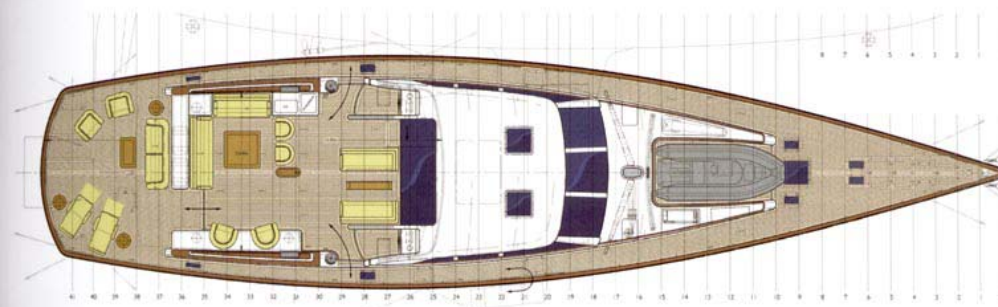
Working with the team at Izar in the south of Spain, where Fortuna was constructed, along with hull designer Donald Blount and interiors specialist Celeste Dell'Anna was a huge influence on me, particularly when you consider the size and complexity of the yacht itself at that time. Even by today's standards, 70 knots maximum speed is still the fastest in the world for its kind, and, powered by three gas turbines, it is hardly the norm.

My first formal experience with the America's Cup was being part of the design team for the Spanish Desafío Español team in 1992. More recently, when I heard that the 2007 America's Cup was going to be based in Valencia, I saw this as a great opportunity to get involved. I joined the Desafío Español team in February 2005 as Technical Coordinator, with primary responsibility for bringing together the work of individual specialists assigned to each area of the boat. It has been intensely satisfying although very time-consuming and about as far removed from everyday yachting as



«UNA DELLE ESPERIENZE PIÙ IMPORTANTI È STATA VINCERE LA SELEZIONE PER REALIZZARE LO YACHT REALE FORTUNA»

“AN IMPORTANT EXPERIENCE WAS WINNING THE SELECTION TO DESIGN THE ROYAL YACHT FORTUNA”



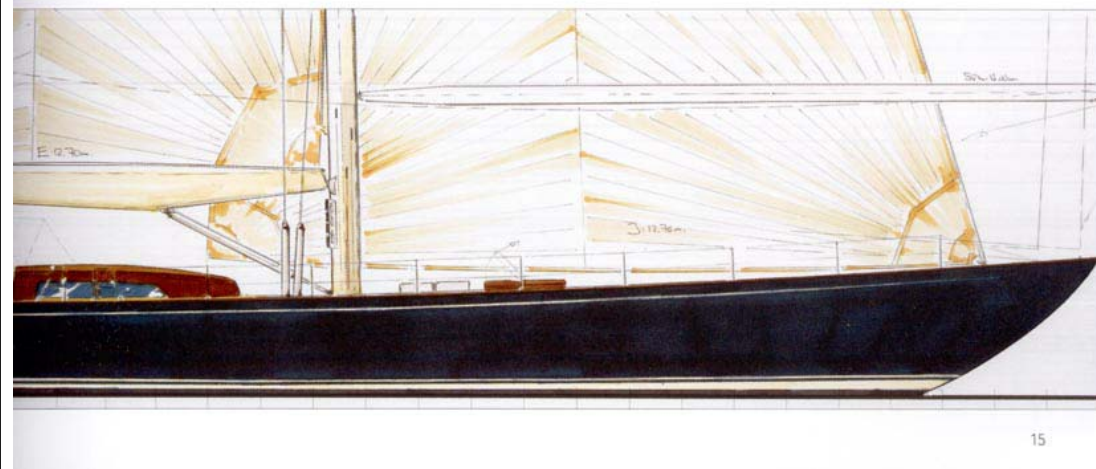
Design la società di successo internazionale che è oggi.

Una delle esperienze per me più significative è stata vincere la selezione finale per essere a capo del team che ha costruito tra il 1998 e il 2000 lo yacht reale Fortuna, lungo 42 metri fuori tutto. A portare la scelta su di me penso sia stata la combinazione della mia giovane età con passione, energia, entusiasmo e discrezione. E per un trentunenne avere la responsabilità di un progetto così importante, commissionato per un capo di Stato, è un'esperienza affascinante e di grande onore, che di certo non si dimentica.

Lavorare con il team Izar, nel sud della Spagna, dove Fortuna è stato costruito, insieme al progettista dello scafo Donald Blount e all'interior designer Celeste Dell'Anna per me è stato molto importante, in particolar modo se si considera la misura e la complessità intrinseca dello yacht per quegli anni. Con i suoi 70 nodi di velocità massima questa unità è ancora la più veloce al mondo nel suo genere; e anche la motorizzazione affidata a tre turbine a gas è piuttosto rara.

Sopra, il piano di coperta di un motorsailer di 35 metri in alluminio e sotto il profilo di un 118', splendido esemplare di eleganza classica. Nella pagina accanto, l'architetto spagnolo in riunione con alcuni collaboratori.

Above: the main deck plans of a 35-metre motorsailer in aluminium and , below, the profile of a 118', a splendid example of classic elegance. Opposite page: the Spanish architect with some of his collaborators.



«HO PARTECIPATO ALL'AMERICA'S CUP PER PURO PIACERE, NON PER IL BENEFICIO CHE NE SAREBBE POTUTO DERIVARE»

"I PARTICIPATED IN THE AMERICA'S CUP FOR PURE PLEASURE NOT FOR ANY BENEFIT THAT I COULD HAVE RECEIVED"



Terranova Yachts

Sopra, un'immagine del Terranova 85' in navigazione; sotto, il Jfa 70' Aldebaran. Nella pagina accanto: in alto, il team di Barracuda Yacht Design al completo; in basso, il layout del main deck dell'Oassive 85'.

Above: a photo of Terranova 85' under way; below: the Jfa 70' Aldebaran.

Opposite page, top: the entire Barracuda Yacht Design team; bottom: the layout of the main deck of Oassive 85'.

Un'altra esperienza che mi ha segnato molto è stata la Coppa America. La mia prima volta ufficiale in questo ambito risale al 1992, quando ho fatto parte del design team per il sindacato spagnolo Desafío Español. Quando poi ho saputo che l'edizione del 2007 si sarebbe svolta a Valencia, ho pensato subito che esservi coinvolto avrebbe rappresentato un'altra grande opportunità. E così ho avuto il piacere di unirmi a Desafío Español nel febbraio 2005 come Technical coordinator: la mia mansione primaria è stata mettere insieme il lavoro affidato ai singoli specialisti assegnati alle varie aree della barca. È stato un compito gratificante, sebbene l'impegno che si deve porre sia maggiore e assolutamente diverso da quello richiesto dalla nautica da diporto. E, infatti, è stato motivo di grande orgoglio rendersi conto che Desafío Español si è rivelato essere il migliore tra i nuovi team che hanno partecipato a quest'edizione, arrivando alle semifinali e superando sindacati del calibro di BMW Oracle, che possono contare su una maggiore esperienza e su budget molto più consistenti. Quando l'Emirates Team New Zealand ci ha eliminato con il punteggio di 5 a 2 alle semifinali, lo skipper kiwi Dean Barker ci ha reso omaggio dichiarando: «Nelle due regate che hanno vinto loro, nonostante avessimo fatto del nostro meglio, non siamo mai riusciti a superarli». Non credo che Barracuda Yacht Design abbia avuto un beneficio diretto da questa mia esperienza in Coppa America, ma del resto non è questo il motivo per cui ho voluto partecipare. Semplicemente ho goduto di questo momento e sono molto orgoglioso di aver fatto parte di un gruppo così formidabile.

Anche quello di Barracuda è un team grandioso: per ogni progetto individuiamo un project leader che ne è responsabile e che raccoglie tutte le informazioni richieste dal cantiere o dall'armatore in qualsiasi momento, che io sia in ufficio o meno.

Inverto PA

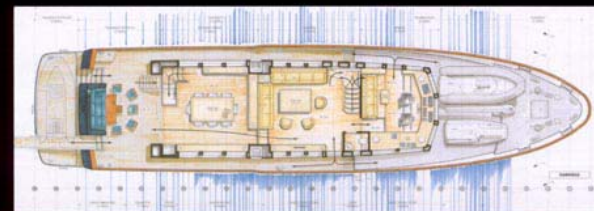


B. Sackebau/Jfa

you can get!

It was a moment of great pride, when it became clear that Desafío Español was showing as the best of the new teams, by reaching the semi finals and exceeding the best efforts of teams, like BMW Oracle Racing, with more experience and far more heavily funded than our team.

When Emirates Team New Zealand eliminated our team in a 5 wins to 2 semi-final, Kiwi skipper Dean Barker paid us his own tribute when he said, "The two races they won, we didn't lead around any marks in those races... Try as best we could, we couldn't pass them. As you get up against better and better teams it gets harder to pass." I am not sure that Barracuda YD will



benefit directly in any way, and that is definitely not the reason that I wanted to be involved. I simply enjoyed the moment for what it was and was very proud to be part of such a formidable group. In fact, the whole America's Cup ethos has trained me to push the boundaries as high as possible, to never give up until a satisfactory

solution has been found. At Barracuda we generally assign a project leader to each project, who, in turn, has individual responsibility and can assimilate all of the necessary information required by the yard, the owner or the owner's representative, at any time, whether I am in the office or not.

«ABBIAMO L'ESPERIENZA NECESSARIA PER OCCUPARCI DI OGNI ASPETTO DEL DESIGN: DALLE LINEE D'ACQUA AI LAYOUT»

"WE'VE THE NECESSARY EXPERIENCE TO WORK ON EVERY DESIGN ASPECT: FROM THE WATERLINES TO THE LAYOUT"



© Sironi&Bazzoli

Se mi chiedessero di sintetizzare di che cosa si occupa Barracuda Yacht Design, risponderci che il nostro studio è preparato a misurarsi in ogni settore del design. Cerchiamo di lavorare come gli architetti navali di una volta, che non amavano molto affidarsi ai subappalti, a meno che non ci fossero ragionevoli motivi o considerevoli vantaggi nel farlo. Abbiamo l'esperienza e le capacità per occuparci di ogni aspetto dello yacht design: dalle linee d'acqua alla composizione strutturale, dagli studi di stabilità all'armo e al layout di coperta, passando per l'interior design e la pianificazione dello spazio. E siamo contenti di venire coinvolti sia nella costruzione di spettacolari one off sia in progetti navali mercantili o nell'ottimizzazione del lavoro, perché in tutti questi campi si devono affrontare gli stessi compromessi e le stesse sfide economiche presenti nel settore delle barche di serie. ⚓

Sopra, il Jfa 82' in navigazione visto da poppa. A destra, un ritratto di Ifigo Toledo, l'architetto alla guida dello studio Barracuda Yacht Design.

Above: Jfa 82' viewed from the stern. Right: Ifigo Toledo, the architect in charge of the Barracuda Yacht Design studio.

If I were asked to summarise Barracuda Yacht Design, I would say that we are a company prepared to tackle all areas of design. We tend to work rather like the early naval architects, who preferred to rely less on sub-contracting, unless there were sound reasons and distinct advantages in doing so. We have the knowledge and skill resource to tackle every aspect from hull lines, structural composition, stability work and rig and deck layout, through to yacht interiors and space planning. In essence, we are equally happy undertaking spectacular one-off commissions, diverse commercial shipping projects and optimisation work, as we are facing the compromises and economic challenges inherent when designing for the production boat sector. ⚓

