

The idea factory

CON OLTRE 30 ANNI DI ESPERIENZA NELLA PROGETTAZIONE NAUTICA, SERGIO CUTOLO, FONDATORE DI HYDRO TEC, CI PARLA DEL FUTURO CHE SI STA DELINEANDO IN FATTO DI TENDENZE E TECNOLOGIE

WITH OVER THIRTY YEARS OF EXPERIENCE IN YACHT DESIGN, SERGIO CUTOLO, FOUNDER OF HYDRO TEC, TELLS US ALL ABOUT THE OUTLOOK FOR THE FUTURE IN TERMS OF TRENDS AND TECHNOLOGY

by Annarita Mariani
photo by Andrea Muscatello

Pensieri e Parole Thoughts and words



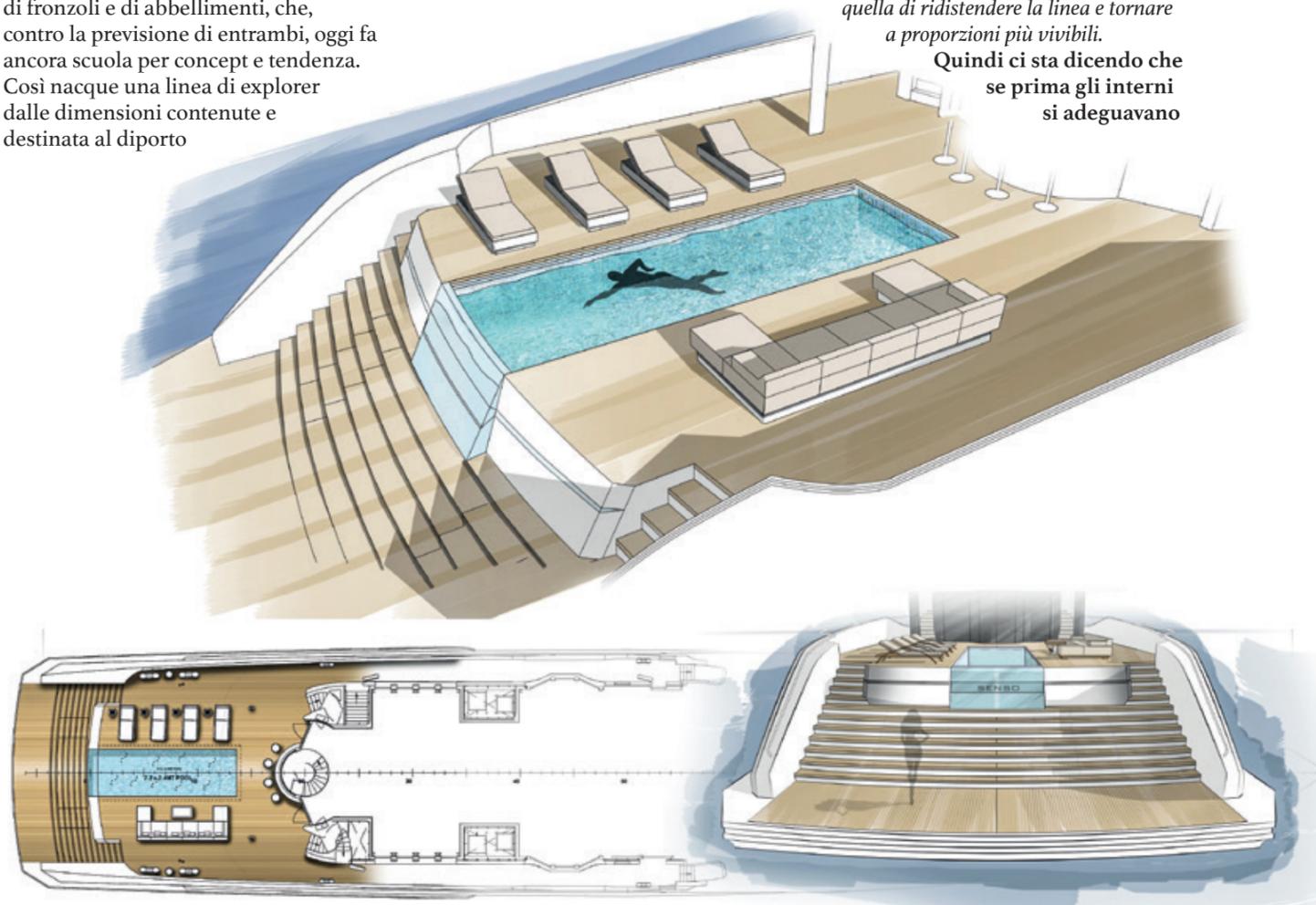
Da un pensiero nasce un concetto, da questo una parola e si sa che le parole sono il vestito delle idee. Nulla è realizzabile se non lo inseriamo in una categoria di lemmi che ci aiutino a disegnare nella mente nuove cose da immaginare.

E Sergio Cutolo ha indiscutibilmente arricchito il vocabolario nautico. La sua parola, o meglio, il suo concetto è *Explorer*. La storia la conosciamo. Nel 2004 l'esperto velista, navigatore e scrittore Stefano Carletti era alla ricerca di un'imbarcazione per tornare sul relitto dell'Andrea Doria, dove era già stato anni prima nella sua, storica, immersione all'ammiraglia della marina mercantile italiana, ormai nei fondali dell'Atlantico dal 1956. Carletti commissionò quindi ad Hydro Tec, l'unico studio che era riuscito a soddisfare completamente le richieste, una barca con caratteristiche specifiche, la cui priorità non fosse la bellezza, ma la funzionalità. Hydro Tec riuscì nell'impresa realizzando il *Naumachos*, uno yacht dal design funzionale, privo di fronzoli e di abbellimenti, che, contro la previsione di entrambi, oggi fa ancora scuola per concept e tendenza. Così nacque una linea di *explorer* dalle dimensioni contenute e destinata al diporto

che ha letteralmente rivoluzionato la percezione dello yachting. Oggi il design ha un peso importante nella progettazione e questo lo avete capito da tempo. Lo stesso *Naumachos* non era brutto e a confermarlo c'è il successo commerciale e il seguito che questa, allora nuova, tipologia di imbarcazione ebbe. Quanto sono lontani i tempi del "Più la barca sarà brutta e meglio sarà"? Nella nautica sta succedendo quello che è già accaduto nel settore dell'automotive negli ultimi 30/40 anni. Quando ero ragazzo in commercio, nel settore auto, c'erano la berlina, il coupé sportivo e la familiare. Oggi assistiamo ai crossover e possiamo vedere in strada quello che una volta era il fuoristrada, ma che oggi si chiama SUV e lo troviamo ad esempio in versione coupé o due ruote motrici anziché 4. E c'erano le Land Rover, le Jeep e i fuoristrada che erano scomodi e rumorosi. Ecco il *Naumachos* può essere considerato una Wrangler vecchia maniera, dove l'aspetto tecnico prevale su tutto. Lei che è stato così lungimirante da comprendere i bisogni di un armatore,

sa dirci, ad oggi, in che direzione sta andando il design nautico? È una bella domanda. In questo periodo mi sto divertendo a fare il professore. Ho seguito la tesi di laurea di alcuni ragazzi dello IED di Torino ed è stato molto divertente confrontarsi con loro: quello che vedo è la tendenza di un design molto liscio, raffinato dove gli spigoli tendono a sparire. Si parte da un concetto molto estremo e lo si porta nel mainstream. L'*Explorer* parte da un concetto duro e puro, ma poi vediamo che, anche quelli molto grandi in uscita in questo periodo, hanno una linea molto elegante. Assistiamo agli spazi interni che iniziano ad essere molto più importanti rispetto all'aspetto della barca. Ci sono delle imbarcazioni che hanno rivoluzionato la percezione della distribuzione volumetrica. Cioè i *Naumachos*, con la timoneria molto avanti e la prua corta, fanno il verso alle imbarcazioni da lavoro, ai supply vessels, che necessitano di un grande carico da lavoro, come i pick up nell'automotive. Dove tutto il volume abitativo è concentrato in una zona perché poi vogliamo un grande piano di carico. La tendenza oggi, invece, è quella di ridistendere la linea e tornare a proporzioni più vivibili.

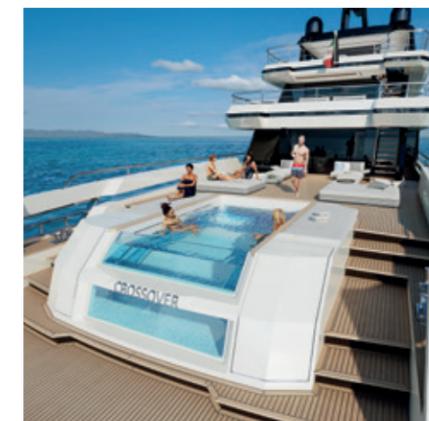
Quindi ci sta dicendo che se prima gli interni si adeguavano



Columbus Crossover 42.

Sergio Cutolo è uno specialista della progettazione di scafi tecnologici e complessi. La sua esperienza nasce a metà degli anni '80 quando entra in Baglietto fino a diventare capo dell'ufficio tecnico di Varazze, partecipando alla progettazione di yacht che hanno fatto la storia della nautica moderna.

Sergio Cutolo is a specialist in the design of technological and complex hulls. His experience began in the mid-1980s when he joined Baglietto to become head of the technical office in Varazze, contributing to the design of yachts that have made modern yachting history.



alle linee e alla funzione dell'imbarcazione, ora accade il contrario, ossia la linea cerca di adattarsi alla vivibilità dell'imbarcazione? Non sarei così estremo, ma certamente è una propensione. Vedo anche delle imbarcazioni sportive con volumi apparentemente spostati molto in avanti che nella realtà poi si riequilibrano negli interni. E questo agli armatori piace: ossia il fatto di avere una buona distribuzione di volumi all'interno dell'imbarcazione, avere degli spazi, avere delle grandi finestre e quindi la possibilità di godere del panorama anche stando all'interno. Snoccioliamo insieme i punti del design che sta arrivando allora...

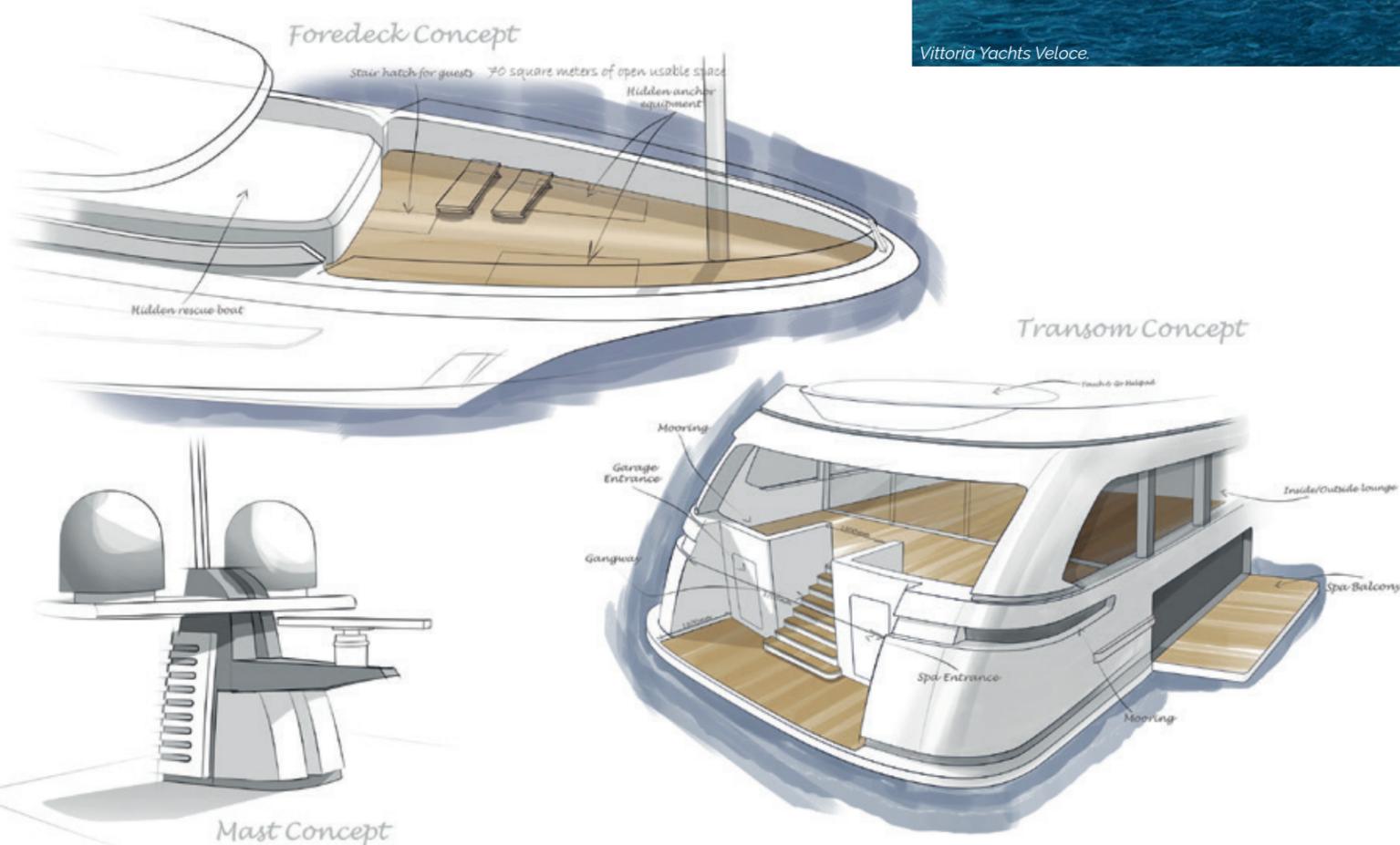
Nell'Explorer le finestre molto grandi hanno ragione di esistere anche per un quid molto tecnico: con questo tipo di imbarcazione si va in zone molto fredde o molto calde, dove non deve essere necessario uscire sui ponti. Questo accade ad esempio con Aurelia, il Flexplorer del Cantiere delle Marche che ha una finestra di tre metri e mezzo fronte mare, di cui posso godere stando sul divano. Una soluzione completamente diversa rispetto alle barche tradizionali. Così fu il Vanguard, quel progetto un po' folle di qualche anno fa, dove la skylounge è completamente vetrata, anche quella mutuata da forme che troviamo sulle imbarcazioni commerciali dove le timonerie sono totalmente vetrate. Nei contesti commerciali l'esigenza è

SERGIO CUTOLO È UN INGEGNERE FILOSOFO DAL VOLTO UMANO E DALLA GRANDE CULTURA DEL MARE, CHE È RIUSCITO A TRASMETTERLA E A TRASFERIRLA A TUTTO IL TEAM DI HYDRO TEC, UN GRUPPO IN GRADO DI PROGETTARE OGNI SINGOLO ASPETTO DELLA BARCA, DALLA CARENA ALL'ULTIMO DETTAGLIO DI DESIGN.

SERGIO CUTOLO IS A PHILOSOPHICAL ENGINEER, WITH A HUMAN SIDE AND A GREAT NAUTICAL BACKGROUND, WHO HAS BEEN ABLE TO PASS ON AND TRANSFER HIS KNOWLEDGE TO THE HYDRO TEC TEAM, A GROUP CAPABLE OF DESIGNING EVERY SINGLE ASPECT OF THE BOAT, FROM THE HULL DOWN TO THE SMALLEST DESIGN DETAIL.



Vittoria Yachts Veloce.



funzionale, ma non dimentichiamo che lo è anche sugli yacht che costruiamo per il diporto, dove il fine è quello di soddisfare le esigenze degli armatori. Ci pieghiamo ai desideri del cliente dove spesso l'estetica non è più fine a sé stessa, ma finalizzata ad una funzione. Un esempio sono le imbarcazioni sportive, come quelle che si costruivano negli anni in cui ero da Baglietto: barche profilate, spazi interni piccoli e finestre ridotte. Oggi invece si accettano proporzioni diverse in ragione della funzionalità. E in questa evoluzione c'è uno sviluppo positivo: c'è molta più architettura. Un'altra tendenza positiva, da un paio di anni a questa parte, è l'utilizzo delle zone di poppa, che prima erano deputate a garage. Oggi il beach club è una zona di comunicazione tra yacht e mare: da lì si scende in acqua, si posizionano molti water toys e si inseriscono elementi decorativi e funzionali come le piscine. Queste zone di poppa che degradano delicatamente verso il mare sono molto affascinanti. Il desiderio di una piscina a poppa ad esempio ci porta a dover progettare giochi di luci e questo cambia anche l'approccio progettuale:

inizio a progettare pensando "dove metterò l'illuminazione"?

Illuminazione, vetrate ampie, spazi estremamente godibili e uso delle aree di poppa: sembrano dunque essere questi i punti cardine su cui si snoda il futuro del design nautico. Ma mi sembra che oggi ci sia bisogno di meno formalità a bordo... Le racconto un aneddoto: mi trovavo a bordo di uno yacht di Cantiere delle Marche con un cliente americano che aveva voluto un open space tra cucina e sala da pranzo. Questo desiderio era perché lo chef a bordo fosse visibile mentre ospiti e armatore erano a tavola. L'armatore voleva lo show cooking e questo era parte dell'entertainment. Quindi sì, l'armatore cerca uno yacht meno formale. Riesce, attraverso i 25 progetti che avete in cantiere, a delineare il trend della nautica sia dal punto di vista estetico, sia ingegneristico, di materiali e soluzioni? Noi abbiamo un ventaglio molto ampio di capacità progettuali e possiamo facilmente dal tender agli yacht di 80 metri, ma posso dire che quello che vediamo è una crescente diminuzione di

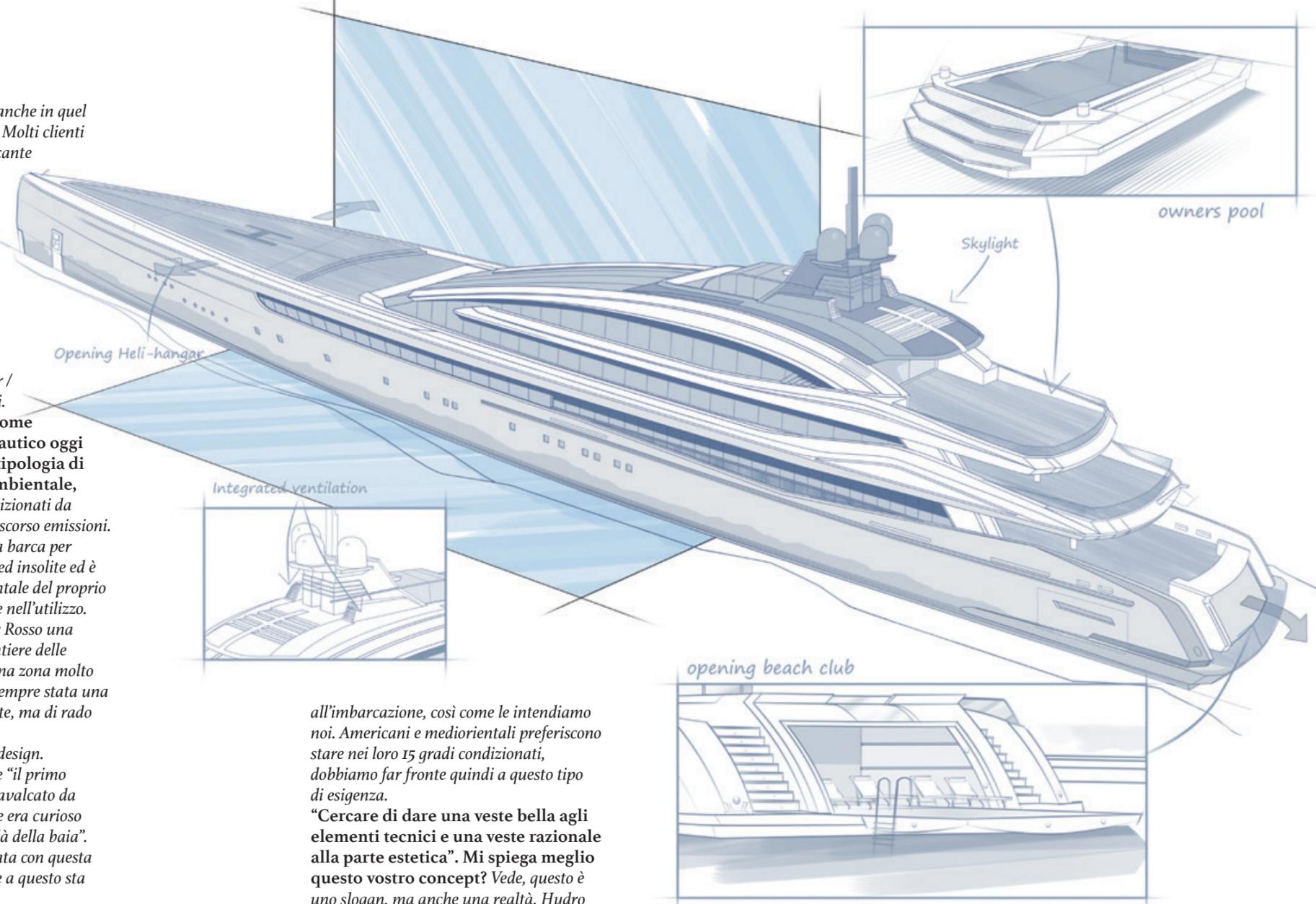
barche veloci. Se vogliamo anche in quel caso c'è un'estremizzazione. Molti clienti optano per una barca dislocante da 10/11 nodi per navigare in autonomia anche per lunghi periodi. Di contro, ci sono clienti che amano le prestazioni e non si accontentano più dei 30 nodi, ma vogliono i 50 nodi. E questo lo si evince anche dalle proposte dei cantieri che presentano sempre più spesso la dicotomia explorer / barche estremamente veloci. Torniamo all'explorer come ispirazione del design nautico oggi e a venire. È anche una tipologia di yacht a basso impatto ambientale, corretto? Siamo tutti condizionati da quello che gira intorno al discorso emissioni. Il cliente dell'explorer usa la barca per trovare destinazioni nuove ed insolite ed è sensibile all'impatto ambientale del proprio yacht, che è molto razionale nell'utilizzo. So che ha navigato nel Mar Rosso una nostra imbarcazione di Cantiere delle Marche. Pur non essendo una zona molto attrezzata per il diporto, è sempre stata una via di passaggio per l'Oriente, ma di rado una destinazione.

E questo influenza molto il design. Scherzando dico sempre che "il primo explorer è stato un tronco cavalcato da un uomo che probabilmente era curioso di vedere cosa ci fosse al di là della baia". La navigazione umana è nata con questa attenzione all'esplorazione e a questo sta tornando.

Quindi ci sta dicendo che l'esigenza è quella di barche che navighino ai poli e ai tropici senza problemi? Ma come si costruisce una barca adatta a climi e temperature opposte? La sfida del design oggi è proprio questa: convertire le zone esterne in interne. Noi ci proviamo, ma è una questione complicata. Solo nel Mediterraneo si usano le zone esterne

Negli ultimi 25 anni Hydro Tec ha ingegnerizzato e progettato oltre 2.000 metri di splendidi yacht. Dalle navi explorer, robuste ma eleganti, agli yacht di navigazione veloce ma confortevoli; dal piccolo tender di 7 metri al maestoso mega yacht di 80 metri.

Over the past 25 years, Hydro Tec has designed and built over 2,000 metres of beautiful seaworthy yachts. From rugged yet elegant explorers to fast yet comfortable cruisers; from small 7 metre tenders to majestic 80-metre mega yachts.



all'imbarcazione, così come le intendiamo noi. Americani e mediorientali preferiscono stare nei loro 15 gradi condizionati, dobbiamo far fronte quindi a questo tipo di esigenza.

"Cercare di dare una veste bella agli elementi tecnici e una veste razionale alla parte estetica". Mi spiega meglio questo vostro concept? Vede, questo è uno slogan, ma anche una realtà. Hydro Tec vanta al suo interno due tipologie di professionisti: Ingegneri e Designer, un team eterogeneo e multidisciplinare ma con una visione unica e integrata del progetto. Hydro Tec è cresciuta molto negli ultimi anni, e sta continuando a crescere. Consideri che in poco più di 5 anni siamo passati da 5 a 25 dipendenti e oltre 30 collaboratori esterni. Quando ci presentiamo lo facciamo con dei progetti che definiamo olistici, ossia che inglobano sia la parte tecnica, sia la parte estetica. Creiamo un mix e un dialogo tra queste due entità. Il tecnico inizia quindi a ragionare sulle necessità estetiche; viceversa, il designer ragiona con un approccio più tecnico all'estetica. Possiamo farlo perché in Hydro Tec questo avviene in maniera ormai spontanea. Questo giova anche ai cantieri che si rivolgono a noi solo per la parte tecnica, e che poi trovano professionisti abituati a dialogare con la parte creativa. Dal punto di vista ingegneristico c'è qualcosa, una richiesta, che non siete

riusciti a centrare perché magari la tecnologia non è ancora pronta a soddisfare alcune esigenze? Mandiamo veicoli nello spazio, la tecnologia non è un problema. Lo è piuttosto il budget. Può succedere che i cantieri preferiscano soluzioni tecniche e tecnologiche più convenzionali, piuttosto che alzare i costi rispettando il progetto originale. Le faccio un esempio molto semplice: l'utilizzo del carbonio anche su barche realizzate in carpenteria metallica per dei particolari posizionati molto in alto per contribuire all'abbassamento del baricentro, o inserire un ponte in più o una zona chiusa: queste sono soluzioni gestibili dal punto di vista tecnologico, meno da quello dei costi. E questo succede più nel custom che non nella grande serie, che invece è più propensa ad utilizzare tecnologie all'avanguardia. Il custom è molto mainstream, si predilige una tecnologia più

conservativa. Guardiamo all'A-Frame di Aurelia: è tutto in carbonio, con un sistema di movimentazione idrodinamica molto complesso, però questo tipo di impiego è un evento abbastanza raro.

Cosa vedremo in acqua da qui a Cannes 2023 firmato Hydro Tec? Sicuramente un 115 di Cantiere delle Marche e una piattaforma navale di 45 metri di Isa Yachts. Va detto che tante imbarcazioni sono in costruzione dal periodo del covid, che ha decalendalizzato le consegne. Prevediamo una stagione molto ricca di vari quella del 2024. Aspettiamo il 2026, invece, per la consegna di un Isa Yachts molto importante per noi.

Ci anticipi qualcosa... Si tratta di un progetto ancora secretato, ma posso dire è un'imbarcazione di 80 metri, la più grande a cui stiamo attualmente lavorando, e in cui siamo già abbastanza avanti nella progettazione.



Dragon

C'è una barca che le piacerebbe realizzare e che ancora non è riuscito a vedere in acqua? Un explorer da 50 metri e 20 nodi realizzato in lega leggera. Ma per questo forse ci sono un paio di trattative in atto... insomma, mi piacerebbe fare un bell'explorerone di 50 metri che viaggi a 20 nodi, questo è senz'altro un sogno nel cassetto. Abbiamo già lavorato su queste metrature e queste velocità, con il K2 di Columbus Yachts, del gruppo Palumbo, quindi è una materia che sappiamo maneggiare. Dobbiamo trovare il cliente giusto che desideri un explorer in una versione più sportiva.

A thought leads to a concept, and this leads to a word, and we know that words dress ideas. Nothing can be achieved if not placed in a category of terms that help us draw new things to be imagined in our minds. And Sergio Cutolo has undoubtedly added to the maritime vocabulary. His word, or better still, his concept is *Explorer*. We know the story. In 2004, Stefano Carletti, an experienced sailor, navigator and writer, was looking for a boat to return to the wreck of the Andrea Doria, where he had been years earlier on his historic dive to the flagship of the Italian merchant navy, which had been lying at the bottom of the Atlantic since 1956. Carletti, therefore, asked Hydro Tec, the only company able to fully meet his requirements, to design a boat with specific characteristics, whose priority was not beauty but functionality. Hydro Tec succeeded in this endeavour by creating the Naumachos, a yacht with a functional design, devoid of frills

and embellishments, which, against all odds, continues to set the standard for concept and trend to this day. Thus was born a line of small, recreational explorers that literally revolutionised the perception of yachting. Styling has an important role to play in design today and you've known this for some time. The *Naumachos* was not ugly and this is confirmed by its commercial success and the following achieved by this boat, which was something new at the time. How far removed are we from the times of "The uglier the boat, the better it will be"? In yachting, we are witnessing that which has already happened in the automotive

IL CANTIERE CHE SI RIVOLGE A HYDRO TEC SA CHE HA A DISPOSIZIONE UN AMPIO RAGGIO D'AZIONE, DIPENDE DA COME È STRUTTURATO E QUALI SONO LE SUE ESIGENZE. SHIPYARDS THAT TURN TO HYDRO TEC KNOW THAT IT HAS A WIDE RANGE OF SKILLS TO OFFER THEM, DEPENDING ON HOW THEY ARE STRUCTURED AND WHAT THEIR NEEDS ARE.

sector over the last thirty to forty years. When I was a boy, the car industry was marketing the saloon, the sports coupe and the family car. Today we are seeing crossovers and we can see what used to be the off-roader on the road, but today it's

called an SUV and we can find it in a coupe version or two-wheel drive instead of four. And there used to be Land Rovers, Jeeps and off-roaders that were uncomfortable and noisy. So the *Naumachos* can be considered an old-style Wrangler, where the technical aspect is the most important thing.

As someone who was farsighted enough to understand an owner's requirements, can you tell us what direction nautical design is heading in today? That's a good question. I'm currently enjoying teaching. I was the degree thesis supervisor for some students at the IED in Turin and it was great fun to discuss things with them. What I'm seeing is a tendency for a very smooth, refined design, where the sharp edges tend to disappear. It begins with a very extreme concept and it is brought into the mainstream. The *Explorer* starts with a hard and pure concept, but then we see that even the very large ones coming out at the moment have extremely elegant lines. We're seeing the interiors starting to become much more important than the external appearance of the boat. Certain vessels have revolutionised the perception of volumetric distribution. That is to say, *Naumachos*, with their very forward wheelhouse and short prow, mimic work boats, and supply vessels, and are designed for a large workload, like pick-up trucks in the automotive industry. Where all the passenger accommodation is concentrated in one area because we want a large loading surface. However, the trend today is to redraw the line and return to more liveable proportions.

So you're telling us that while previously the interiors adapted to the lines and function of the boat, now the opposite is happening and the line is adapting to the liveability of the boat? I wouldn't go quite that far, but it's certainly along those lines. I also see sports boats with volumes that have seemingly shifted forward but are balanced out in the interior. And owners like this, they like having a good distribution of volumes inside the vessel, having spaces, having large windows and the possibility to enjoy the view from inside too.

Let's look through aspects of this new design then...

In *Explorer*, the very large windows are also justified for technical reasons.





HYDRO TEC HA PROGETTATO PER IL CANTIERE DELLE MARCHE LA FAMIGLIA DI NAVETTE DISLOCANTI IN ACCIAIO DARWIN CLASS, IMBARCAZIONI IN GRADO DI SOLCARE GLI OCEANI SENZA RINUNCIARE AL COMFORT, PERMETTENDO DI TRASCORRERE LUNGHI PERIODI A BORDO.

HYDRO TEC DESIGNED THE DARWIN CLASS RANGE OF STEEL DISPLACEMENT NAVETTA YACHTS FOR CANTIERE DELLE MARCHE. THESE VESSELS ARE CAPABLE OF PLOUGHING THE OCEANS WITHOUT SACRIFICING COMFORT, MAKING IT POSSIBLE TO SPEND LONG PERIODS ON BOARD.

This type of boat is used to travel to very cold or very hot areas, where you shouldn't have to go out on the decks.

For example, this is the case with Aurelia, the Flexplorer from the Cantiere delle Marche with its 3,5-metre window overlooking the sea, which I can enjoy while sitting on the sofa. This is a completely different solution compared to traditional boats. So was the Vanguard, that somewhat crazy design from a few years ago, where the sky lounge is completely glazed. In this case, too, it was inspired by shapes we find on commercial vessels where the wheelhouses are glazed. In commercial contexts, the requirement is functional, but let's not forget that this is also true of the yachts we build for pleasure, where the aim is to meet the needs of owners. We bend to the customer's wishes, where aesthetics is often no longer an end in itself, but has a specific functional aim. Sports boats are one example, such as those built when I was at Baglietto: profiled boats, small interior spaces and small windows. Today, however, different proportions are accepted for reasons of functionality and this evolution has led to a positive development: there is much more architecture. Another positive trend over the last couple of years is the use of the stern areas, which were previously used as garages. Today, the beach club is an area of communication between the yacht and the sea: it is a place where you can get into the water, place water toys and incorporate decorative and functional elements such as swimming pools. These stern areas that slope gently towards the sea are very attractive.



Aurelia photo by ©Guillaume Plisson.

The desire for a swimming pool in the stern means we have to design lighting effects and this also changes the design approach: I start my design by thinking "Where am I going to put the lighting"?

Lighting, large windows, extremely usable spaces and use of the stern areas. These seem to be the key points on which the future of nautical design is based. But it seems to me that there's also less need for formality on board today... I'll tell you a quick story. I was on board a *Cantiere delle Marche* with an American client who wanted an open space comprising the kitchen and dining room. This was because the onboard chef had to be visible while the guests and owners were at the table. The owner wanted to show cooking to form part of the entertainment. So yes, the owner is seeking a less formal yacht.

Based on the twenty-five projects you have in the pipeline, can you outline the yachting trend in terms of aesthetics, engineering, materials and solutions? We have a very wide range of design capabilities and can switch easily from tenders to 80-metre yachts, but I can say that what we are seeing is a growing reduction in fast boats. You could say there are extremes in this case too.

Many customers opt for a 10/11-knot displacement boat so that they can sail

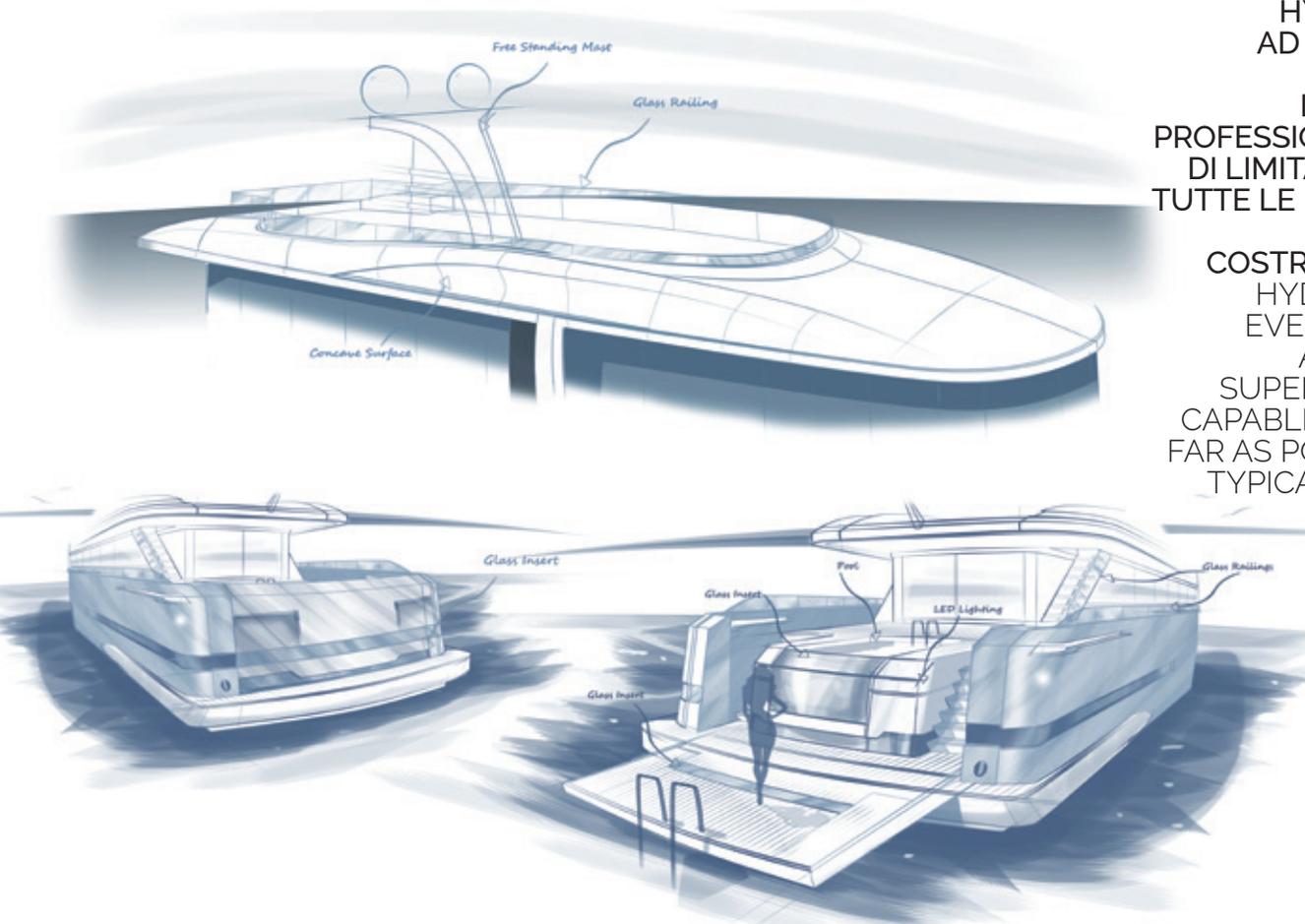
independently even for long periods.

On the other hand, some customers love performance and are no longer satisfied with 30 knots, but want 50 knots. And this is also apparent in the proposals from the yards that are increasingly presenting vessels at the opposite ends of the spectrum: explorers/extremely fast boats.

Let's go back to the explorer as the inspiration for the nautical design of today and the future. It's also a type of yacht with a low environmental impact, right? We're all conditioned by the issue of emissions. The explorer client uses the boat to find new and unusual destinations. These clients are very aware of the environmental impact of their yachts and rationalise their use. I know that one of our boats from *Cantiere delle Marche* sailed in the Red Sea. This isn't a very well-equipped area for yachting and has always been a passageway to the East, but rarely a destination. And this has a significant influence on design. I always joke that "the first explorer was a trunk ridden by a man who was probably curious to see what lay outside the bay". Human navigation was born with this focus on exploring and this is making a comeback.

So you're telling us that boats need to be able to sail to the poles and the tropics without any problems? How do you build a boat suitable

for completely different climates and temperatures? That's exactly the challenge faced by design today: converting exterior areas into interiors. This is what we try to do, but it's a complicated issue. It's only in the Mediterranean that the outdoor areas of the vessel are used as we understand them. People from the Americas and the Middle East prefer to be in their air-conditioned at 15 degrees and so we also have to cater to this kind of requirement. "Trying to give a beautiful look to the technical elements and a rational look to the aesthetic part." Can you explain this concept of yours to me? Well, this is a slogan, but it's also a reality. *Hydro Tec* has two types of professionals: engineers and designers, a heterogeneous and multidisciplinary team, with a unique and integrated vision of the project. *Hydro Tec* has grown a lot in the last few years and is continuing to grow. Just think that in little more than five years we've gone from five to twenty-five employees and more than thirty external consultants. When we introduce ourselves, we do so with designs that we describe as holistic, incorporating both the technical aspect and the aesthetics. We create a mix and a dialogue between these two entities. The technician, therefore, begins to reason about aesthetic needs, while the designer reasons with a more technical approach to aesthetics.



**HYDRO TEC OFFRE
AD OGNI ARMATORE
UN SERVIZIO
DI SUPERVISIONE
PROFESSIONALE IN GRADO
DI LIMITARE AL MASSIMO
TUTTE LE PROBLEMATICHE
TIPICHE DELLA
COSTRUZIONE NAVALE.
HYDRO TEC OFFERS
EVERY BOAT OWNER
A PROFESSIONAL
SUPERVISION SERVICE
CAPABLE OF LIMITING AS
FAR AS POSSIBLE ALL THE
TYPICAL PROBLEMS OF
BOAT BUILDING.**

HYDRO TEC OPERA IN TUTTI GLI AMBITI DELLA PROGETTAZIONE NAVALE, DALLA CARENA AL DESIGN DEGLI ESTERNI, DALLA SUPERVISIONE DELLA COSTRUZIONE PER CONTO DELL'ARMATORE ALLO SVILUPPO DI PARTICOLARI MECCANICI.

HYDRO TEC IS INVOLVED IN ALL ASPECTS OF SHIP DESIGN, FROM HULL TO EXTERIOR DESIGN, FROM SUPERVISING CONSTRUCTION ON BEHALF OF THE OWNER TO DEVELOPING MECHANICAL PARTS.



Columbus 40mt Sport Hybrid.

We can do this because it's something that happens spontaneously at Hydro Tec these days. This also benefits yards that only come to us for the technical part, and then find professionals who are used to working on the creative side of things too.

As regards engineering, is there anything, perhaps a request, that you've not been able to get right because maybe the technology isn't yet ready to meet certain requirements? *We can send vehicles into space, so technology isn't a problem. The budget is the real issue. Yards sometimes prefer more conventional technical and technological solutions, rather than raising the costs to stick with the original design. Here's a very basic example. The use of carbon in steel boats to make the parts at the very top and thereby help lower the centre of gravity, or to insert an extra deck or an enclosed area – these are practical solutions in a technological sense, but less so as regards the costs. And this happens more in custom builds than in large series, which are perhaps more inclined to adopt cutting-edge technology. Custom builds are very mainstream, preferring more conservative technology. If we look at Aurelia's A-Frame it's made entirely from carbon, with a very complex hydrodynamic handling system, but this type of use is quite a rare event.*

What will we see from Hydro Tec in the water at Cannes 2023? *A Cantiere delle Marche 115 and a 45-metre naval platform from the Isa Yachts yard. It should be said that many vessels have been under construction since the COVID period, which slowed down deliveries. We anticipate a very varied season in 2024. However, 2026 will see the delivery of a very important Isa Yachts for us.*

Can you tell us more? *It's still a secret project, but I can say that the vessel is 80 metres long, the biggest we're currently working on, and we are already at quite an advanced stage of the design.*

Is there a boat you would like to make that you've not yet seen on the water? *A 50-metre explorer with a speed of 20 knots made from light alloy. But maybe there are a couple of negotiations taking place in this regard... In short, I'd like to make a nice 50-metre explorer that travels at 20 knots. This is a dream of mine. We've already worked on these dimensions and these speeds, with the K2 from Columbus Yachts, in the Palumbo group, so it's something we could handle. We just have to find the right client who wants a sportier explorer. ▀*