

Visione autentica

Authentic vision



105

Justin Ratcliffe, fotoreporter, giornalista e scrittore, è uno degli interpreti della nautica da diporto moderna. Con il suo lavoro appassionato racconta con le parole e le immagini il nostro mondo fatto di barche, progettisti, armatori e luoghi sconosciuti

Justin Ratcliffe, photojournalist, journalist and writer, is one of the actors of modern pleasure boating. With his passionate work, he describes in words and images our world, which consists of boats, designers, yacht owners and faraway places

by Francesco Michienzi - photo by Justin Ratcliffe

JUSTIN È ABITUATO A FAR PARLARE LE SUE IMMAGINI, I SUOI SCATTI SONO MUSICA, sono piccole gocce di profumo nell'aria, sono soprattutto la traduzione visiva della passione, la sua e quella delle persone e delle cose che riprende in un gioco d'interazione strettissimo. La fotografia non è una scienza esatta, ma un'arte visuale con una componente emozionale che varia da soggetto a soggetto. Justin è un fotoreporter che fa proprio questo, mettere in luce queste differenze. In oltre due decenni ha fotografato e scritto di superyacht, delle persone che li progettano, li costruiscono e li possiedono. Il suo scopo è quello di utilizzare immagini e parole per fornire una visione autentica dei prodotti e dei processi. Viaggiatore instancabile è sempre alla ricerca di storie per i media della nautica da diporto.

Come hai iniziato a fotografare? Mio padre era un fotografo amatoriale ed è stato lui a farmi appassionare. Completamente autodidatta, come me, mi ha fatto conoscere la fotografia quando si usava ancora la pellicola. Ho ancora la sua macchina fotografica di grande formato, che assomiglia a qualcosa dell'epoca vittoriana! Ho scattato una sola foto di mio padre, che è appesa al muro di casa mia. Per saperne di più sullo sviluppo e la stampa, quando mi sono trasferito a Milano, ho lavorato gratuitamente come assistente di un fotografo di moda.

Ti piace di più fotografare o raccontare storie con le parole? Mi piacciono entrambe le cose. Ho studiato letteratura inglese e filosofia all'università, quindi la parte di scrittura mi viene naturale, ma sono discipline complementari che utilizzano diverse parti del cervello. Trovo, per esempio, che posso lavorare sulla post-produzione di fotografie fino a notte fonda, ma se sto scrivendo il mio cervello si esaurisce entro l'ora di cena!

Che cosa significa per te fotografare un superyacht? Che scriva o scatti fotografie, sono sempre stato più interessato all'intero processo di progettazione e costruzione piuttosto che al solo prodotto finito. Penso che molti dei miei lavori di fotogiornalismo riflettano questo obiettivo, per cui cerco di rivelare le persone e i processi che stanno dietro questi grandi yacht. Altrimenti può sembrare tutto un po' frivolo.

Quanto lavoro c'è dietro uno specifico shooting? Lavoro da solo e lavoro velocemente. Devo essere flessibile perché spesso la mia fotografia viene fatta quando visito progetti ancora in costruzione in cantiere o durante una presentazione alla stampa, piuttosto che su un vero set fotografico. Raramente uso l'illuminazione artificiale e preferisco non lavorare con modelli/e. Le barche a vela sono molto più impegnative e divertenti da fotografare rispetto alle barche a motore, soprattutto dal cielo. Proprietari e costruttori vogliono

«L'arte della fotografia è figlia del desiderio di scoprire, della voglia di emozionare e del gusto di catturare».

«The art of photography is the child of the desire to discover, of the desire to excite and the thrill to capture».

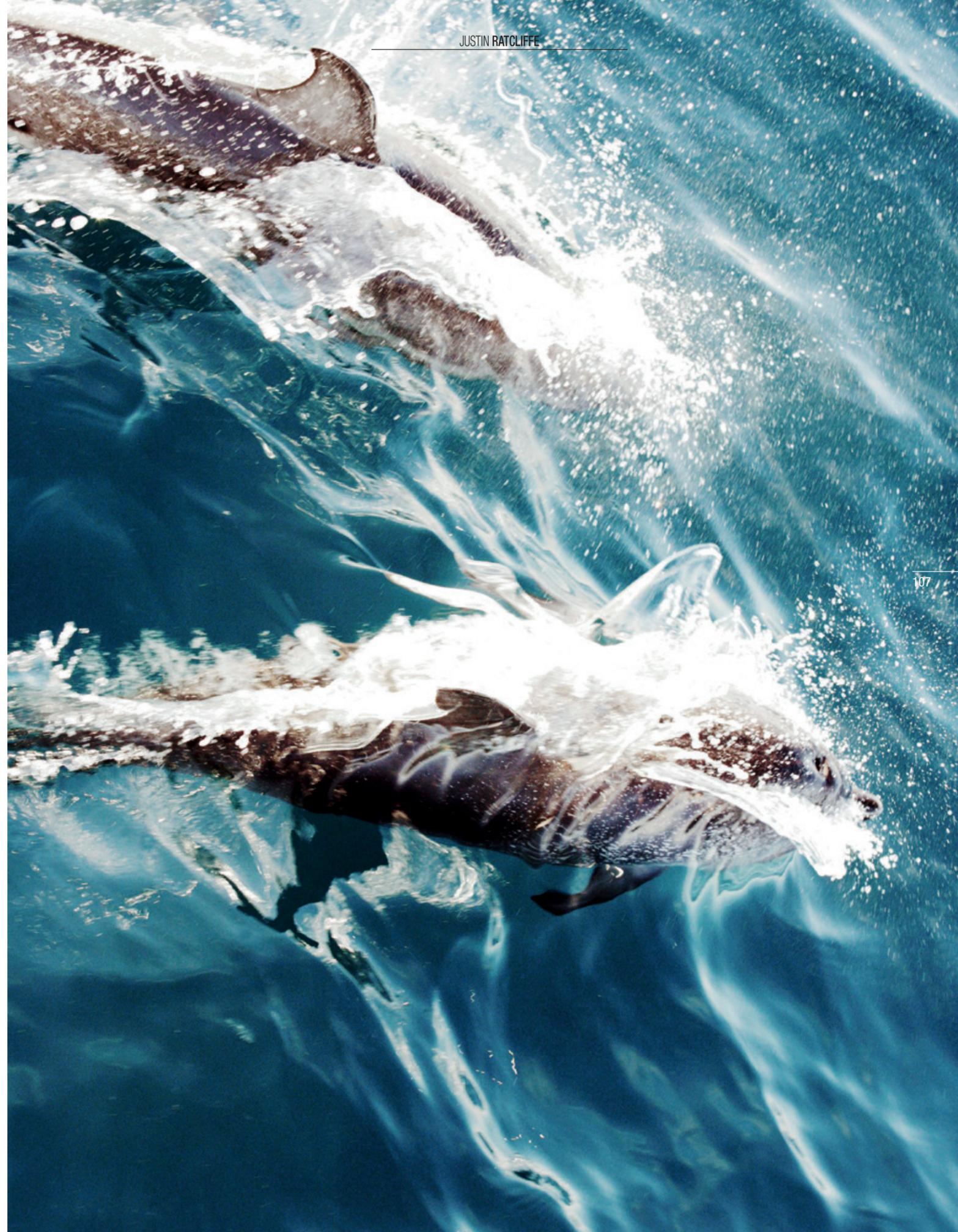
vederle in perfetto assetto senza pieghe nelle vele. **L'immagine a cui sei più legato e perché?** Ce ne sono parecchie, ma se dovessi sceglierne un paio mi è sempre piaciuto lo scatto a prua del 73 metri *Silver* (ora *Rabdan*). È stata scattata poco prima del tramonto alle Maldive e amo la sua semplice simmetria. Un'altra è un'immagine del *The Maltese Falcon's Dynarig*, scattata alla Perini Navi Cup 2011. In combinazione con il drammatico cielo alle spalle, sembra più una nave spaziale che uno yacht, ma è immediatamente riconoscibile.

La barca che ti è piaciuta di più tra quelle che hai fotografato? Questa è difficile. Direi che dipende molto più dal contesto e dall'illuminazione che dallo yacht specifico. Se parliamo di progetti di costruzione piuttosto che di yacht finiti, allora gli yacht in alluminio lucido sono sempre più stimolanti da fotografare rispetto agli scafi in acciaio. E il legno è più fotogenico dell'acciaio o dell'alluminio. **Ti piace di più fotografare le persone o le barche?** Le barche sono di solito più facili da fotografare delle persone. Alla maggior parte delle persone non piace essere fotografata e spesso cercano di convincermi ad accettare un'immagine esistente. Ci vuole una persuasione gentile e bisogna lavorare velocemente per evitare di metterli a disagio. Le eccezioni sono i bambini e gli anziani, che sono molto meno coscienti di sé stessi.

Ci sono dei maestri della fotografia o artisti a cui ti sei ispirato? Probabilmente, se dovessi dire il fotografo che ammiro di più sarebbe Ansel Adams. Era un tecnico, ma le sue foto in bianco e nero sono bellissime. Allo stesso modo, ho sempre ammirato fotografi della stampa come James Nachtwey e altri dell'agenzia Magnum. Ma a parte Carlo Borlenghi, che ha fatto più di chiunque altro per rivoluzionare la fotografia nautica, non c'è nessuno nel nostro campo che mi ispira particolarmente. Questo forse perché di solito è fatto per scopi puramente commerciali, ma la maggior parte dei progressi nella fotografia di oggi sono basati sulla tecnologia piuttosto che sulla visione.

Da quando hai iniziato la tua attività come hai visto cambiare il mondo nautico? Lavoriamo in un'industria piuttosto conservatrice e il ritmo del cambiamento tecnologico è stato relativamente lento, molto più lento di quello del settore automobilistico, ad esempio. Ma sta accadendo, e la spinta verso la propulsione ibrida e yacht più efficienti non potrà che aumentare in futuro. Ho lavorato negli anni buoni e cattivi e quello che a volte mi rattrista è che sembra esserci meno passione in questo momento, almeno rispetto al mercato delle piccole e medie imbarcazioni. Un segno di ciò è il calo della domanda di grandi imbarcazioni a vela.

Ci sono dei personaggi della nautica che ti hanno particolarmente colpito? I veri innovatori o disgregatori sono pochi e lontani tra loro. Tom Perkins è stato un turbinio e Luca Bassani ha cambiato per sempre la nostra idea di come dovrebbe essere uno yacht. Molte delle persone che ammiro di più stanno lavorando dietro le quinte. L'altro giorno, per esempio, ho intervistato Gerard Dykstra. Ora è praticamente in pensione e passa la maggior parte del suo tempo in barca a vela. Dykstra Naval Architects ha ideato il *Dynarig* per *The Maltese Falcon* e *Black Pearl*, e ha sviluppato l'attrezzatura per il *Sailing Yacht A*. Questi sono risultati straordinari, ma per Gerry è soltanto un'altra giornata di lavoro!





Ken Frievoch.



PORTFOLIO

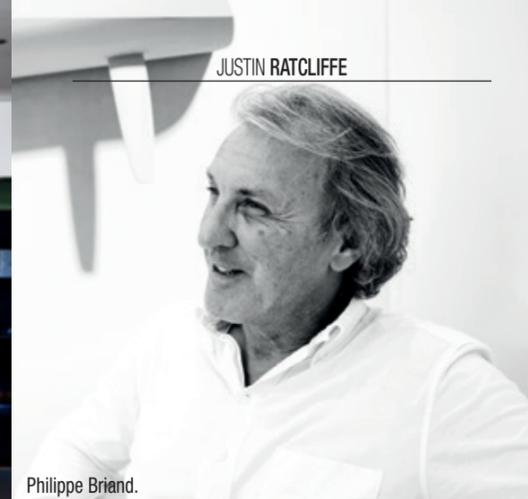
Espen Oeino.



Frank Laupman.



Nuvolari & Lenard.



JUSTIN RATCLIFFE

Philippe Briand.



Laura Sessa.



Cor D Rover.



Andrew Winch.



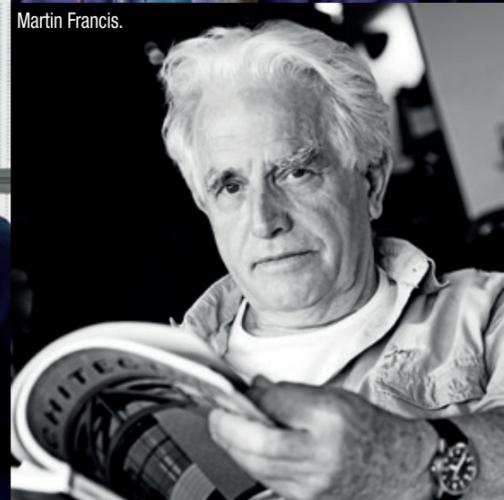
Christian Liaigre.



Mario Pedol.



Bannenberg & Rowell



Martin Francis.



Luca Bassani.



Reymond Langton.



Evan K. Marshall.



Officina Italiana Design.

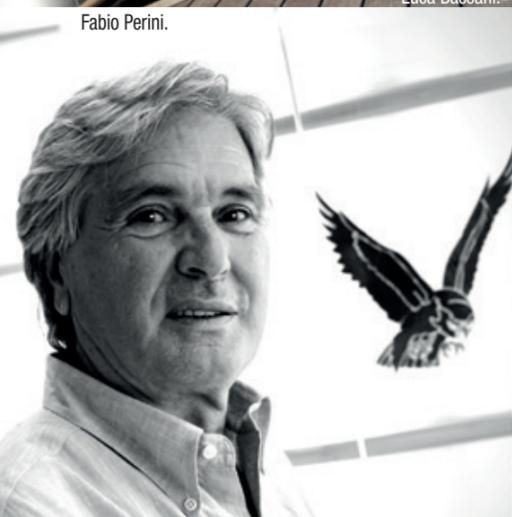
Remi Tessier.



Francesco Paszkowski.



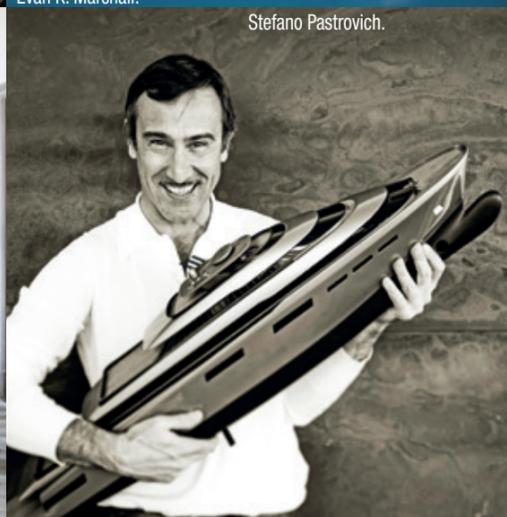
Gianni, Paola e Bernardo Zuccon.



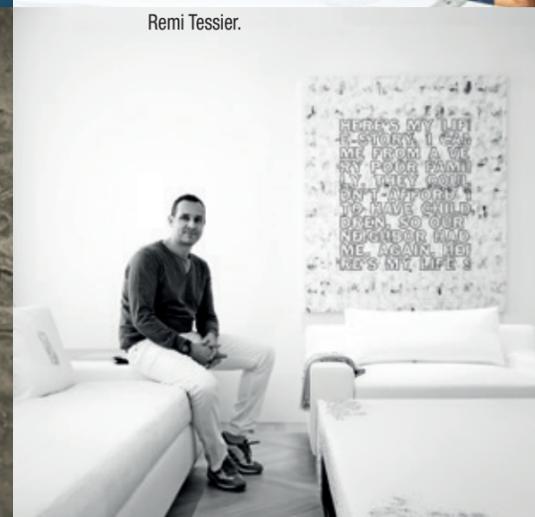
Fabo Perini.



Aldo Cichero.



Stefano Pastrovich.



Van Oossanen Naval Architects.



Cristiano Gatto.





JUSTIN IS USED TO MAKING HIS IMAGES SPEAK, HIS SHOTS ARE MUSIC, they are small drops of perfume in the air, they are above all the visual translation of his passion and that of people and things that he captures in a very close game of interaction. Photography is not an exact science, but an art viewing with an emotional component which varies from person to person. Justin is a photojournalist who does just that, highlighting these differences.

In more than two decades he has photographed and written about superyachts, along with the people who design, build and own them. His purpose is to use images and words to provide an authentic view of products and processes. Being a tireless traveller, he is always looking for stories for the boating media.

How did you start taking pictures? My dad was a keen amateur photographer and he was the one who first got me interested. Completely self-taught, as I am, he introduced me to 35mm, medium-format and large-format film photography. I still have his large format camera, which looks like something out of the Victorian era! I took just one picture with it of my dad, which hangs on my wall at home. To learn more about the developing and printing, when I moved to Milan I worked for free as a fashion photographer's assistant.

Do you like taking pictures or telling stories more? I enjoy both. I studied English literature and philosophy at university, so the writing part comes naturally, but they are complimentary disciplines that use different parts of the brain. I find, for example, that I can work on the post-production of photographs well into the night, but if I'm writing my brain gives up by dinnertime!

What does photographing a superyacht mean to you? Whether writing or taking photographs, I've always been more interested in the whole design and construction process rather than just the finished product. I think a lot of my photojournalism work reflects this focus, whereby I try to reveal the people and processes behind these large yachts. Otherwise it can all seem a bit frivolous.

How much work is behind a specific shooting? I work alone and I work quickly. I have to be flexible because often my photography is done when visiting projects still being build at the shipyard or during a press presentation, rather than specifically set up for a photo shoot. I rarely use artificial lighting and prefer not to work with models. Sailing boats are a lot more challenging – and fun – to photograph than motoryachts, especially from the air. Owners and builders want to see them in perfect trim without a crease in their sails.

Justin fa della sua fotografia un prodotto culturale, un atto

110 selettivo e una forma di comunicazione con funzioni informative, documentarie e descrittive.

Justin makes his photography a cultural product, a selective act and a form of communication with informative, documentary and descriptive functions.



What's the image you are most attached to and why? There are quite a few, but if I had to pick a couple I've always liked the bow shot of the 73-metre *Silver* (now *Rabdan*). It was taken just before sunset in the Maldives and I love the simple symmetry. Another is a shot of *The Maltese Falcon's Dynarig* taken at the 2011 Perini Navi Cup. Combined with the dramatic sky behind, it looks more like a space ship than a yacht.

What is the boat you liked most among those you've photographed? That's a tough one. I would say it depends much more on the context and lighting than the specific yacht. If we're talking projects in build rather than finished yachts, then shiny aluminium yachts are always more inspiring to photograph than steel hulls. And wood is more photogenic than either steel or aluminium.

Do you prefer taking pictures of boats or people? Boats are usually easier to photograph than people. The majority of people don't like to be photographed and they often try to convince me to accept an existing image. It takes gentle persuasion and you have to work quickly or they become more and more uncomfortable. The exceptions are children and old people, who are much less self-conscious.



«La fotografia è in parte tecnica, in parte visione. Così come c'è un lato accademico e un altro più legato all'ispirazione anche nella scrittura».

"Photography is partly technical, partly vision. As well as an academic side there's and another one more linked to inspiration even in writing».

Are there masters of photography or artists who have inspired you? If there's a single photographer I most admire it would probably be Ansel Adams. He was a technician, but his black and white pictures are beautiful. Equally, I've always admired press photographers like James Nachtwey and others from the Magnum agency. But apart from Carlo Borlenghi, who's done more than anyone to revolutionise yacht photography, there's no one in our field who particularly inspires me. This is perhaps because it's usually done for purely commercial purposes, but most advances in photography today are based on technology rather than vision.

How has the nautical world changed since you started your business? We work in quite a conservative industry and the pace of technological change has been relatively slow, much slower than the automotive sector for example. But it's happening and the push towards hybrid propulsion and more efficient yachts will only increase in the future. I've worked through the good years and the bad and what sometimes saddens me is that there seems to be less passion involved now, at least compared with the small or medium-sized boat market. One sign of this is the decline in demand for large sailing yachts.

Are there any nautical characters who have particularly impressed you? Genuine innovators or disruptors are few and far between. Tom Perkins was a whirlwind and Luca Bassani changed our perception of what a yacht should look like forever. A lot of the people I most admire are working away quietly behind the scenes. The other day, for example, I interviewed Gerard Dykstra. He's pretty much retired now and spends most of his time on his sailing boat. Dykstra Naval Architects devised the *Dynarig* for *The Maltese Falcon* and *Black Pearl*, and developed the rig for sailing yacht A. This is radical stuff, but for Gerry it's all in a day's work! ▀