

# BARCHE

FULL ENGLISH TEXT

MONTHLY INTERNATIONAL YACHTING MAGAZINE

**COVER**

## Perini Navi Cup 2018

25  
BARCHE

**RAID CAPELLI  
CROSSING  
FROM NORWAY  
TO DENMARK**

**TEN YEARS  
OF YACHT  
DESIGN:  
PRODUCTION  
BOATS**

**COMPANIES**

- **TECNICOMAR**
- **GALLINEA**

**SHIPYARDS**

**BENETTI YACHTS**

**OWNERS AND THEIR BOATS**

**AZIMUT YACHTS  
GRANDE 30 METRI**

**ENGINES**

- **MERCURY 200 V6 EFI**
- **THE NEW HONDA BF**

**THE IDEA FACTORY**

**FRANCESCO PASZKOWSKI**

**BOATS**

- **AUSTIN PARKER 44 SEDAN**
- **CRANCHI T36 CROSSOVER**
- **AXOPAR 37 SUN-TOP**
- **WAUQUIEZ 42 PILOT SALOON**



In edicola dal 25 Ottobre - November 2018 - Poste Italiane s.p.a. - Spedizione in Abbonamento Postale - DL 353/2003 (convertito in Legge 27/02/2004 n. 46) art. 1 comma 1, L.O.M.

# Francesco Paszkowski

**HA PROGETTATO E DISEGNATO YACHT PLANANTI E DISLOCANTI DA 24 A 72 METRI IN VETRORESINA, ACCIAIO E ALLUMINIO, DESTINATI A CANTIERI ED ARMATORI DI TUTTO IL MONDO, CHE LO HANNO SCELTO PER REALIZZARE LA PROPRIA BARCA**

**Francesco has designed planning and displacement yachts from 24 to 72 metres long in fibreglass, steel and aluminium, destined for yards and owners from all over the world, who have chosen him to develop their boat**

*by Rebecca Gentilini - photo by Studio Ciapetti and Giovanni Malgarini*

G

Guardando un capolavoro si ammira l'opera di un grande artista, ma anche gli insegnamenti che ha ricevuto da chi lo ha preceduto. Per le barche moderne accade la stessa cosa. Se poi a disegnarle è un designer nato a Milano e trapiantato sulle colline di Firenze ecco che il suo studio di progettazione assomiglia ad un'antica bottega rinascimentale. Tutti i grandi artisti di quell'epoca hanno frequentato le botteghe imparando i segreti del mestiere. Cresciuto professionalmente con il padre Giovanni e con l'architetto Pierluigi Spadolini, Francesco Paszkowski apre il suo studio nel 1990.

Il suo team è composto da ragazzi di grande talento di diverse nazionalità e costituisce una bella fucina di idee nella realizzazione di tutti i progetti. L'interferenza tra design e arte è una storia antica, che spesso si traduce in risultati spettacolari come su molti yacht firmati da Paszkowski.

**Come è cambiato, dal suo punto di vista, il design nautico negli ultimi dieci anni?** Il gusto del mercato e le esigenze dei cantieri evolvono molto rapidamente. A questo cambiamento, per così dire naturale, si è aggiunta, in questo ultimo decennio, la crisi economica mondiale del 2008 che ha cambiato ulteriormente il mondo. Gusti, esigenze e approccio al mercato e all'acquisto della barca sono mutati. Dal punto di vista del design non è

solo una questione di cambiamento di forme. Le barche di oggi sono sempre più "aperte", c'è richiesta di grandi vetrate, di spazi proiettati verso l'esterno, si desidera essere all'interno della barca con la sensazione di essere all'esterno allo stesso tempo. C'è lo sviluppo di piscine a sfioro, di grandi beach club attrezzati di tutto punto, la richiesta di ponti super privati, per una privacy totale in porto e in rada. Inoltre, nei grandi yacht, è sempre più frequente la richiesta di farsi realizzare una barca adatta al doppio utilizzo, quello privato e quello charter.

Da un lato la crisi ha portato alcuni cantieri a concentrarsi su prodotti più tradizionali, mentre altri hanno optato per scelte diverse, andando alla ricerca di prodotti innovativi a fronte di maggiori investimenti e rischio imprenditoriale. Inoltre, non va dimenticato che i Registri Navali hanno condizionato molto il design nautico richiedendo uno sforzo notevole per rispettare i parametri da loro imposti. Infine, la presenza di un numero maggiore di attori sulla scena internazionale - designer, uffici tecnici competenti e strutturati all'interno dei cantieri, armatori esperti supportati da supervisor capaci - permette un confronto di idee più ampio e costruttivo in un mondo dai confini più estesi rispetto al passato.

**Come è invece cambiato il suo modo di disegnare le barche negli ultimi dieci anni?** Il mio modo di disegnare è sempre lo stesso... nel senso che un progetto parte sempre dal disegno a mano libera che per me rimane vitale, nonostante ritenga che il contributo alla progettazione dei programmi oggi disponibili sia fondamentale. Il tratto a matita sul foglio bianco è un linguaggio universale, comprensibile in tutte le lingue, un modo di trasformare l'idea in un segno. Realizzabile ovunque e in qualsiasi momento. Così come non è cambiato il modo per attingere a nuove idee o per trovare una fonte di ispirazione, che può essere un oggetto, una persona, una visita all'Ermitage a San Pietroburgo.

L'idea può venire in qualsiasi momento, dovunque tu sia, in studio, in viaggio, in spiaggia mentre giochi con i tuoi figli...

Quello che è cambiato è il mercato, la crisi del 2008 ha trasformato tutto, è stata una crisi sia economica sia di valori, ha determinato cambiamenti nell'approccio al mercato da parte dei singoli cantieri e generato abitudini diverse negli armatori che oggi sono molto esperti, passando da fruitori a preziosi consulenti. In questo nuovo scenario la conoscenza del cantiere è fondamentale per il designer per assolvere al suo ruolo di anticipare le tendenze esplorando nuovi percorsi. Lo studio ha cercato di crescere in modo da soddisfare le richieste del mercato e la filosofia imprenditoriale del cantiere e proporre il progetto più indicato per ogni cantiere o armatore, alla ricerca di quei dettagli, forse non così percepibili al primo sguardo, ma che creano un progetto nuovo, pur senza ricorrere a stravolgimenti totali in un processo per nulla semplice, oppure alla ricerca di quell'intuizione che dà vita a un progetto innovativo.

**Ci sono degli elementi stilistici specifici che definiscono come suoi i progetti delle barche che disegna?** Certamente, e penso siano quelli per cui armatori e cantieri decidono di affidarsi al nostro studio. Ma le barche che progettiamo non sono dello studio, noi interpretiamo i desideri degli armatori o le esigenze dei cantieri seguendo i canoni stilistici che ci appartengono e per i quali veniamo appunto chiamati. Penso si possano riassumere in equilibrio, coerenza, armonia, pulizia e dinamismo delle linee.

**Quali sono le barche più complesse di cui si è occupato?** Non esiste una barca facile o una barca difficile. Lo sono sempre tutte in entrambe le accezioni. Quello che appare inizialmente difficile, è in realtà uno stimolo a trovare la soluzione ed allora il lato difficile scompare.

Tankoa 50 Vertige photo by Alberto Cocchi.



Lo studio ha firmato progetti per Custom Line, Baglietto, Heesen Yachts, Sanlorenzo, CRN, Turquoise Yachts, Canados, ISA Yachts e Tankoa Yachts.

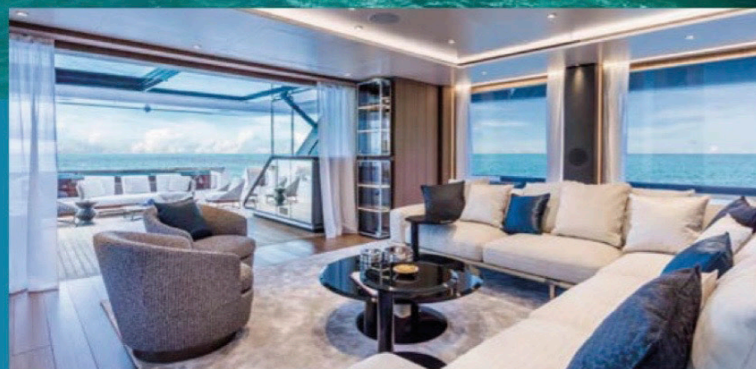
The studio has designed for Custom Line, Baglietto, Heesen Yachts, Sanlorenzo, CRN, Turquoise Yachts, Canados, ISA Yachts and Tankoa Yachts.



Tankoa S533 Saetta.



Baglietto Pachamama 43 Fast.



Custom Line 120.

Lo studio sviluppa anche i disegni di complementi di arredo per la nautica. C'è anche un comparto specializzato in progetti residenziali.

The studio also develops furnishing accessories for boats and includes an office that specialises in residential projects.

**Paszkowski ha sempre amato disegnare qualsiasi cosa attirasse la sua attenzione. Ha ereditato l'uso della matita da suo padre Giovanni, che faceva il grafico pubblicitario. Ricorda che da ragazzo, proprio in occasione di una visita a una mostra di Giorgetto Giugiaro a Milano disse a se stesso: "Da grande voglio essere un designer".**

*Paszkowski has always loved designing things that draw attention to themselves. He inherited the use of the pencil from his father Giovanni, who was a graphic designer. He remembers a childhood visit to a Giorgetto Giugiaro exhibition in Milan, when he said to himself: "When I'm grown up I want to be a designer."*

Una situazione facile è comunque una sprone per affinare l'esistente o trovare magari idee innovative.

Si è mai trovato di fronte a scelte da parte dell'armatore che non la trovavano perfettamente d'accordo e sulle quali ha dovuto assecondare la richiesta? Sono convinto che sia indispensabile essere in sintonia per realizzare i desideri di chi si affida a te per la sua barca, sia questo armatore o cantiere. Questo meccanismo deve scattare da subito, altrimenti è difficile lavorare insieme e non si arriva al risultato auspicato. Meglio rinunciare al progetto se si intuisce che non c'è intesa. Detto questo, la realizzazione di un progetto è comunque un lavoro di team – armatore, cantiere, studio di progettazione – e quando ci sono dei punti di vista differenti, se ne discute insieme. Se però esiste quella sintonia cui accennavo prima, si arriva solitamente ad una soluzione condivisa, nel rispetto delle esigenze dell'armatore e del cantiere da un lato, fedele alla filosofia progettuale già stabilita in precedenza e che non penalizza pertanto la coerenza dall'altro. La

riuscita di un progetto non dipende mai da una sola persona, ma da un team - cantiere, armatore, architetto navale e designer - e dal contributo che deriva dalle diversità di chi ne fa parte dopo aver superato, come in ogni altro lavoro, gli ostacoli che si incontrano lungo il percorso.

**Qual è la parte che l'affascina maggiormente del suo lavoro?** Le persone – in senso lato - sono l'aspetto più affascinante anche in questo lavoro. I momenti più belli del mio lavoro sono sempre legati alle persone. Poi c'è la ricerca per trovare nuove soluzioni e la varietà del lavoro grazie alla possibilità di lavorare sia nel custom che nelle barche di serie.

Poter operare in tutti e due gli ambiti è uno dei vantaggi di questo bel lavoro, perché sono così diversi, seppur entrambi affascinanti, che non ti annoi mai. La ricerca dell'esclusività di un oggetto da un lato, l'evoluzione del gusto in un range di tempo più ampio per soddisfare le esigenze del cantiere dall'altro, con in comune – sia nel custom che nelle serie - la conoscenza delle competenze del cantiere.

Mi piace il forte lavoro di squadra con l'ufficio tecnico e con tutti gli attori coinvolti, ingegneri navali, designer ed armatore e la consapevolezza che le barche sono nate prima di tutto per il mare e che questa funzione è imprescindibile anche quando la barca, grazie al design, acquista un valore estetico che la identifica, tenendo presente tutti gli aspetti irrinunciabili, come materiali dedicati, uso della tecnologia necessaria alla sicurezza, vincoli strutturali e funzionali, consumi, per creare una combinazione equilibrata.

**Quali sono le barche alle quali è più legato?** Progettare e realizzare una barca è come intraprendere un lungo viaggio insieme al cantiere e all'armatore. In questo percorso si vivono e si condividono emozioni e si affrontano le diverse problematiche che si presentano man mano. Ogni barca, anche perché le persone con cui si fa questo viaggio sono sempre diverse, lascia dietro di sé ricordi particolari, ogni barca lascia un segno. È difficile stilare una classifica...

**Ci sono barche che disegnerebbe in modo differente?**

Direi di no. Chiaramente ogni barca è figlia del suo tempo e ne rispetta i gusti, le tendenze e i vincoli tecnici dell'epoca. Il risultato finale, vale a dire la barca in acqua, avviene dopo un lungo lavoro di riflessioni, esperimenti sulla carta, analisi e scelta delle diverse soluzioni realizzabili. C'è tempo per vedere in anticipo il risultato finale che non è di solito mai una sorpresa.

**Qual è la parte del suo lavoro che le pesa di più?** Credo di essere fortunato perché ancora oggi ho il privilegio di fare il lavoro più bello per me.

L'ambito in cui lavoriamo, le persone che incontriamo, la varietà del lavoro stesso sono gli aspetti che fanno amare questa professione e che fanno superare i momenti di difficoltà presenti in questo, come in qualsiasi altro lavoro.



Heesen 50 Monaco Wolf.

**Ha avuto armatori che le hanno dato carta bianca?** Sì, più di una volta. Poter esplorare nuovi territori è la parte più affascinante del processo creativo. Anche in questi casi cerco di ascoltare l'armatore a mente libera, per capire come vive, quali sono le sue abitudini anche al di fuori del contesto mare-barca, cosa desidera, cosa non gli piace, per poter presentare un progetto che gli assomigli e che, se possibile, anticipi alcune esigenze che al momento non conosce.

When looking at a masterpiece, we admire the work of a great artist, but also the lessons they have learned from those who came before them. The same can be said of modern boats. And if they're designed by a designer born in Milan, who has since moved to the Florentine hills, his design studio will therefore resemble an ancient Renaissance workshop. All the great artists of that era frequented workshops, where they learned the secrets of the trade. Having grown up professionally with his father Giovanni and with the architect Pierluigi Spadolini, Francesco Paszkowski opened his studio in

1990. His team is made up of highly talented young people of different nationalities and represents a real hotbed of ideas used to develop the various projects. Interference between art and design is an age-old story that often produces spectacular results, as in the case of many of the yachts designed by Paszkowski.

How has yacht design changed over the last ten years in your opinion? Market tastes and shipyards' requirements evolve very rapidly. In addition to this so-called natural change, we have also experienced the effects of the world financial crisis of 2008 over the last decade, which has altered the world even further. Tastes, requirements and the approach to the market and buying boats have all changed. In design terms, it's not simply a matter of changing shapes. Today's boats are more 'open' than ever before. There's a demand for large windows, spaces projected towards the outdoors. People want to be inside the boat but feel like they're outside at the same time. We've seen the development of infinity pools, large fully equipped beach clubs, a demand for ultra-private decks,



Sanlorenzo 460EXP Moka.



for total privacy both at the marina and at anchor. What's more, when it comes to large yachts there's a growing demand for boats suitable for two types of usage: private and charter. On the one hand, the crisis has led some yards to focus on more traditional products, while others have opted for different solutions, seeking out innovative products requiring bigger investments and entailing a great business risk. What's more, we shouldn't forget that the Shipping Registers have had a big influence on yacht design, requiring a considerable effort to comply with the parameters they have imposed. Lastly, the growing number of players on the international scene – designers, competent technical offices within yards, expert owners supported by capable supervisors – permits a broader and more constructive exchange of ideas in a world with expanding borders compared to the past.

**And how has your way of designing boats changed over the last ten years?** My way of designing is still the same... in the sense that a project always starts with a freehand drawing, which is vital in my opinion, although I also think that the design programs available today make a fundamental contribution. However, pencil marks on a blank sheet speak a universal language, which can be understood wherever you go. It's a way of transforming an idea into a symbol. It's something that can be done anywhere and at any time. Likewise, there has been no change in the way I draw upon new ideas or find a source of inspiration, which might be an object, a person or a visit to the Hermitage in St Petersburg.

Ideas can come at any time, wherever you are, whether in your studio, travelling or playing with your children on the beach...

What has changed is the market.

The 2008 crisis changed everything. As well as being a financial crisis, it was also a crisis of values, changing the way in which individual yards approach the market and generating different habits among owners, who are now more expert, going from mere users to invaluable consultants. In this new scenario, the yard's expertise is fundamental in order for the designer to be able to play their part of anticipating trends by exploring new paths. The studio has sought to grow in order to meet market demands and the yard's business philosophy, putting forward the most suitable design for each yard or owner and focusing on those details that, while not necessarily apparent at first glance, actually go towards creating a new design without having to resort to completely overturning a process that is in no way simple, or looking for that intuition that shapes an innovative project.

**Are there any stylistic elements that identify your boat designs as yours?** Of course, and I think they're the reason why owners and yards decide to work with our studio. But the boats that we design don't just come from the studio. We interpret the owners' wishes or the yards' requirements on the basis of our stylistic canons, which are why we are chosen in the first place. I think they could be summed up as balance, consistency, harmony, clean and dynamic lines.

**What are the most complex boats you have worked on?** There's no such thing as an easy boat or a difficult boat. They are always both. What initially appears difficult can actually stimulate you to find a solution and then the difficulty disappears. However, an easy situation spurs you on to refine what already exists or perhaps come up with some innovative ideas.

**Have you ever had to deal with decisions made by the owner that you**

**don't perfectly agree with, but have had to support?** I firmly believe it's indispensable to be on the same wavelength as the client, whether it's an owner or a yard, in order to meet their boat design wishes. This mechanism has to be triggered immediately, otherwise it's difficult to work together and you won't achieve the desired result. It's better to turn the project down if you realise there is no feeling. Having said that, project development is all about teamwork – owner, yard, design studio – and when there are different viewpoints in play they need to be discussed.

Nevertheless, if that harmony that I mentioned earlier is in place, you usually reach a solution that everyone is happy with, in keeping with the owner's and yard's requirements on the one hand, but also true to the established design philosophy on the other, allowing for a coherent result. A project's success never depends on a single person, but on a team – yard, owner, naval architect and designer – and on the contribution that derives from the differences of those who form part of it after having overcome the obstacles encountered along the way, just like any other project.

**What is the most fascinating aspect of your work for you?** Broadly speaking, people are the most fascinating aspect in this line of work too. The best moments of my job are always linked to people. Then comes the search for new solutions and the diverse nature of the job thanks to the possibility to work on custom and production boats.

Being able to work in both fields is one

of the advantages of this wonderful job, because they are so different and yet both fascinating, meaning that you never get bored. One involves the quest for something exclusive, while the other focuses on meeting the yard's requirements with a focus on evolving tastes over a broader period of time. However, both custom and production boats share an awareness of the yard's areas of expertise. I like the strong teamwork with the technical office and all the other players involved, such as naval engineers, designers and owners. I also like the knowledge that

**Le barche sono arrivate un po' per caso, anche se il mare gli è sempre piaciuto. L'incontro nel 1991 con Michael Breman, all'epoca direttore commerciale di Baglietto, fu uno dei fatti determinanti nella sua vita e nella sua professione. Breman fece vedere il suo portfolio ad un cliente austriaco e fu così che nacque Opus 1, un open veloce di 29 metri.**

**Boats came along almost by chance, although he's always liked the sea. In 1991 the encounter with Michael Breman, at the time commercial director of Baglietto, proved to be a decisive event in both his life and career. Breman showed his portfolio to an Austrian client and this led to the creation of Opus 1, a fast 29-metre open yacht.**

the boats are first and foremost created for the sea and that, even when the boat's design gives it an identifying aesthetic value, this role is unavoidable, bearing in mind all the fundamental aspects such as dedicated materials, use of the technology needed to ensure safety, structural and functional limitations, and consumption, to create a balanced combination.

**Which boats are you most fond of?** Designing and developing a boat is like going on a long journey with the yard and the owner. You experience and share emotions en route and tackle each problem as it arises. Every boat generates different memories,

partly because you work with different people each time, and every boat leaves its mark. It's difficult to rank them...

**Are there any boats you would design differently?**

I wouldn't say so. Obviously each boat is a child of its time and reflects the tastes, trends and technical limitations of the period. The end result, meaning the boat on the water, is achieved following extensive reflection, experiments on paper, analyses and choosing between the various solutions available. There's plenty of time to see the

end result in advance, which almost never comes as a surprise.

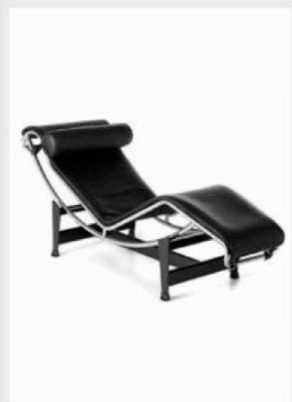
**Which aspect of your work weighs on you the most?** I think I'm lucky because I still have the privilege of doing what I perceive to be the best job. The field we work in, the people we meet, the variety of the job itself are all aspects that make me love this profession and enable

me to overcome the moments of difficulty, which you would experience in any job.

**Have any owners given you free rein?** Yes, more than once. Being able to explore new ground is the most fascinating part of the creative process. Even in these cases, I try to approach the project with an open mind, gaining an understanding of how the client lives, what their habits are, even outside the context of the sea and boat, what they want and what they don't like, so that I can present a design that resembles them and that, if possible, anticipates some of their requirements that they're not even aware they have. ■

## Passions

### Design object



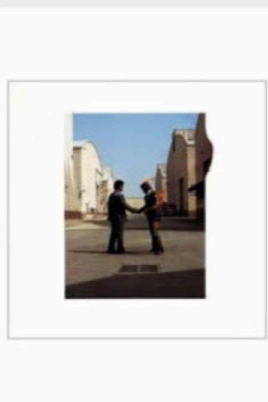
Chaise longue  
by Le Corbusier

### Car



Ferrari 250  
SWB

### Song



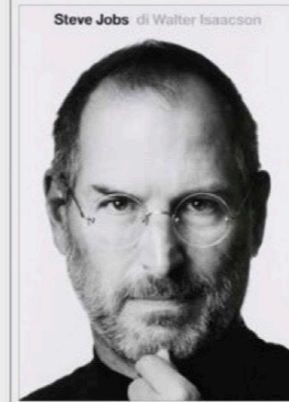
*I wish you were here*  
Pink Floyd

### Movie



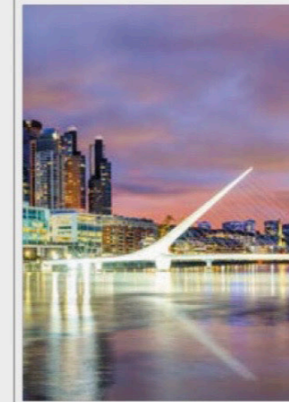
*L'ora più buia*  
(by Joe Wright, 2017)

### Book



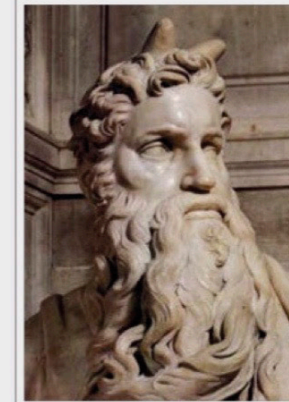
*Steve Jobs*  
by Walter Isaacson

### City



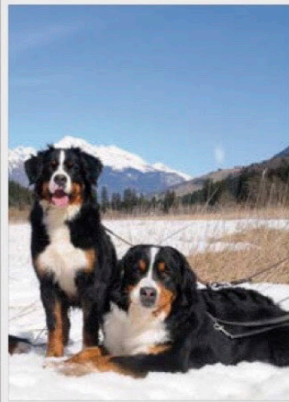
Buenos Aires

### Artist



Michelangelo

### Pet



Pastore Bernese