

Top Yacht Design

n. 15 / 2018

DESIGNING TOMORROW

Cover Story: Hyhmä, Cdm Nauta Air 111

Achille Salvani: Art becomes design

Foils: Yachting's new frontiers

Cover Story: Hyhmä, Cdm Nauta Air 111

Achille Salvani: L'arte si trasforma in design

Foil: le nuove frontiere dello yachting



6.3 MB of 22.4 MB (28%)

Cancel

INTERIORS PROJECTS TRENDS DESTINATIONS PORTRAITS INNOVATION



www.top-yachtdesign.com

ITA € 10,00 - USA \$ 14,99 - UK £ 9,90 - A € 10,00 - B € 10,00 - DKK 100,00 - F € 10,00
D € 10,00 - L € 10,00 - MC € 10,00 - NL € 10,00 - P € 10,00 - E € 10,00 - SEK 150,00 - CHF 14,90

PENCIL POWER

Nato con la matita

A design fanatic since he was a small boy, he has penned hundreds of boats

Appassionato di disegno fin da piccolo, ha al suo attivo centinaia di barche

by Andrea Gianola

Photo by Giovanni Malgarini

“I haven't been without a pencil in my pocket since I was a boy”.

The son of an advertising graphics designer who took him to exhibitions of all shapes and sizes, Francesco Paszkowski, who was born in Milan but is Florentine by adoption, drew anything to grab his attention from a very early age.

«It might have been a car I saw through a train window when I was travelling to an exhibition with my father or the helmet of a motorcyclist waiting at traffic lights while I was crossing the road. I drew anything that attracted my attention wherever I was.” So even now, all Paszkowski's new designs start with a sketch. «Freehand drawing is vital to me. The mark made by a pencil on a blank sheet of paper is a universal language understood by all, a way of turning an idea into a sign. You can do it anywhere, anytime,” he says.

Paszkowski decided to become a designer after visiting an exhibition of Giorgetto Giugiaro's work in Milan. “I just said to myself there and then that I wanted to be a designer when I grew up,” continues Paszkowski. Like many yacht designers, Paszkowski started out wanting to design cars but fate intervened. After a short spell in Pierluigi and Tommaso Spadolini's studio, Francesco Paszkowski struck out on his own in Florence in 1990.

Hundreds of designs followed, spanning the spectrum from custom to production yachts, planing and displace-

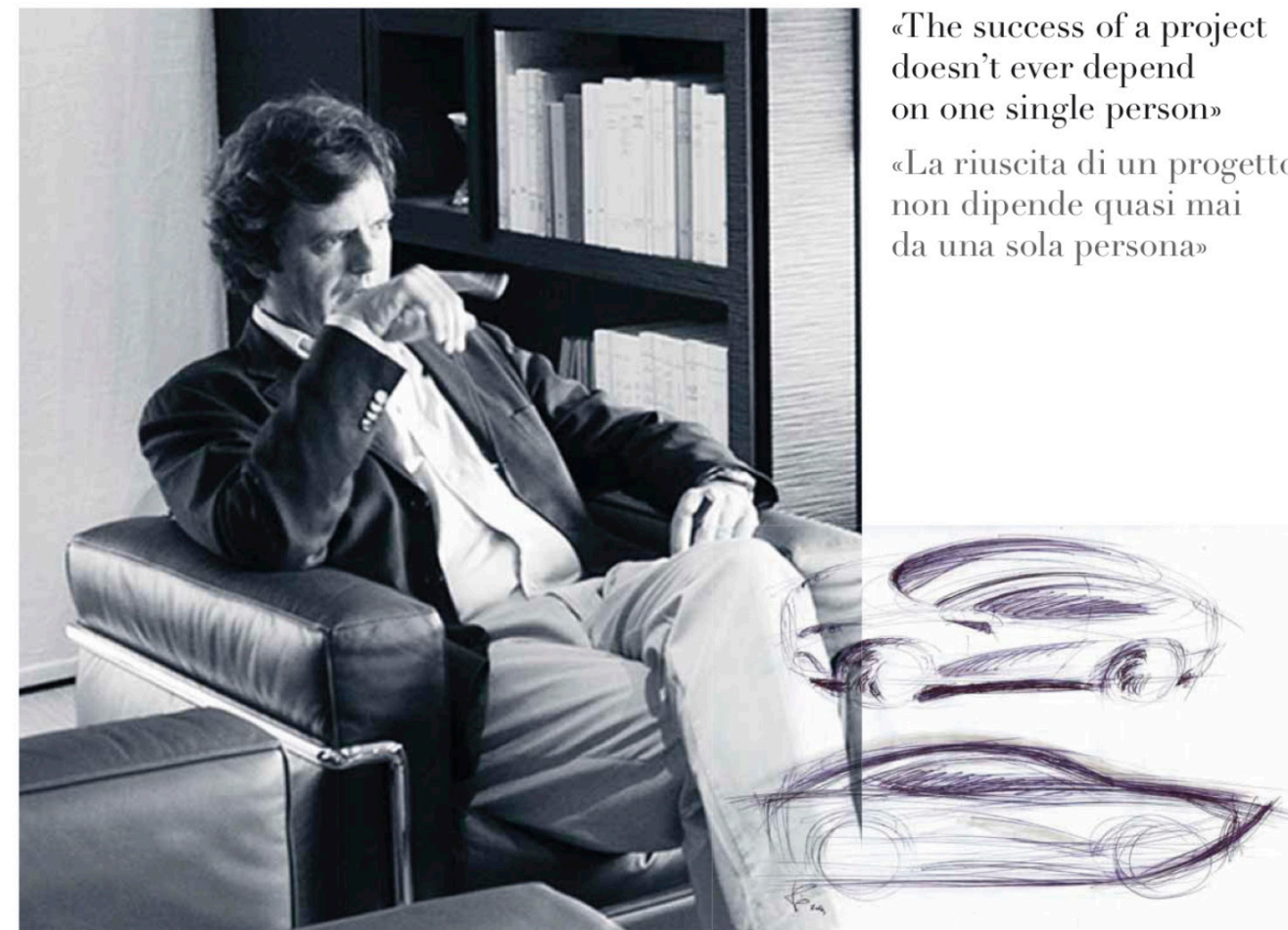
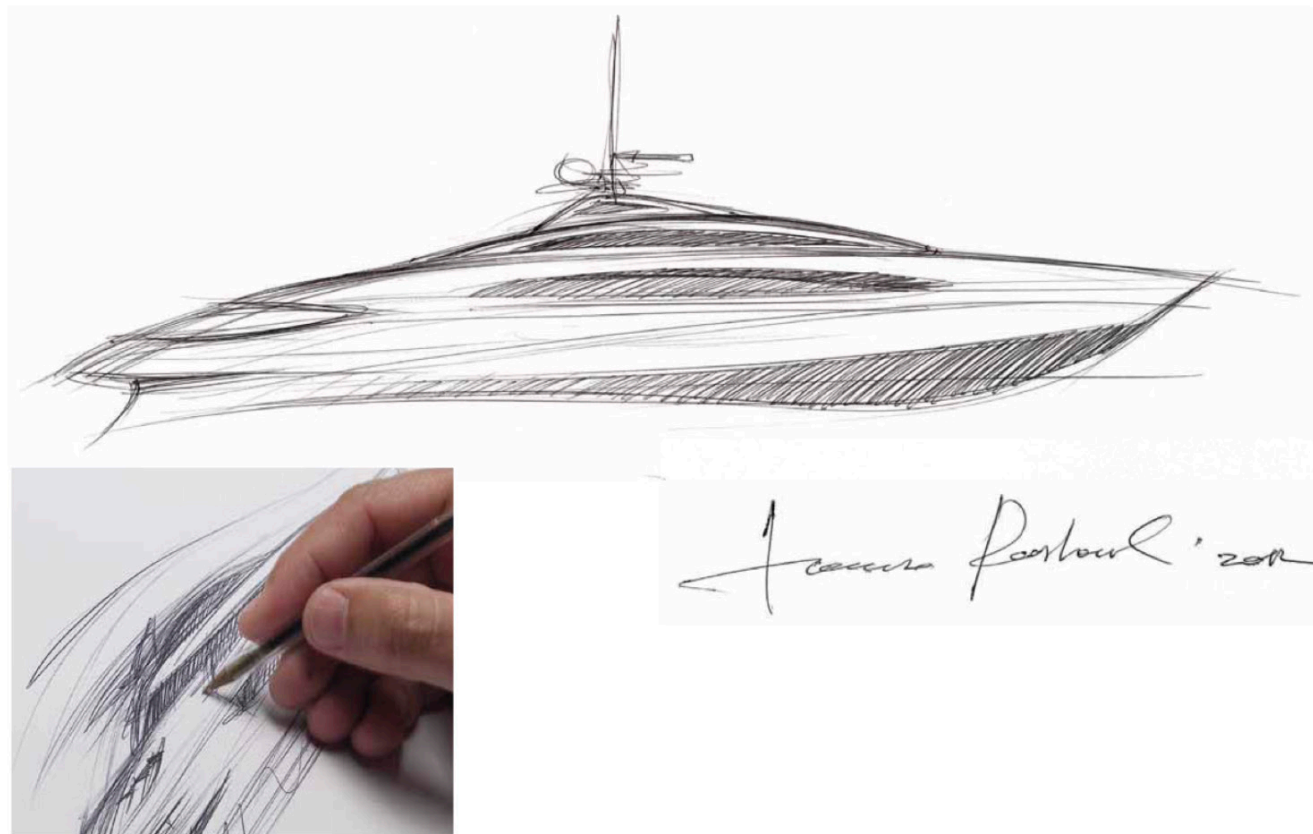
«Ho sempre avuto la matita in tasca, fin da ragazzino». A sentire i suoi racconti, quello di Francesco Paszkowski sembra un destino già scritto. Figlio di un grafico pubblicitario che lo portava a visitare mostre di ogni genere, il designer fiorentino di adozione e milanese di nascita, disegnava qualunque cosa attirasse la sua attenzione fin dalla più tenera età.

«Poteva essere l'auto che vedevo attraverso il finestrino del treno mentre ero in viaggio con mio padre per andare a visitare una mostra, piuttosto che il casco di un motociclista fermo al semaforo mentre attraversavo la strada. Disegnavo qualunque cosa attirasse la mia attenzione in qualunque momento», spiega. Non a caso, il suo approccio a un nuovo progetto parte sempre da un disegno. «Per me il disegno a mano libera rimane vitale. Il tratto a matita su un foglio bianco è un linguaggio universale comprensibile in tutte le lingue, un modo per trasformare l'idea in un segno. Realizzabile ovunque e in qualsiasi momento», racconta.

La decisione di fare il designer arriva in occasione della visita di una mostra di Giorgetto Giugiaro a Milano. «In quell'occasione dissi a me stesso “da grande voglio essere un designer”», racconta Paszkowski.

Il suo sogno, come quello di molti altri yacht designer era quello di disegnare auto, ma il destino lo ha portato a correre sul mare invece che sulla strada. Dopo un breve tirocinio nello studio di Pierluigi e Tommaso Spadolini, nel 1990





«The success of a project doesn't ever depend on one single person»

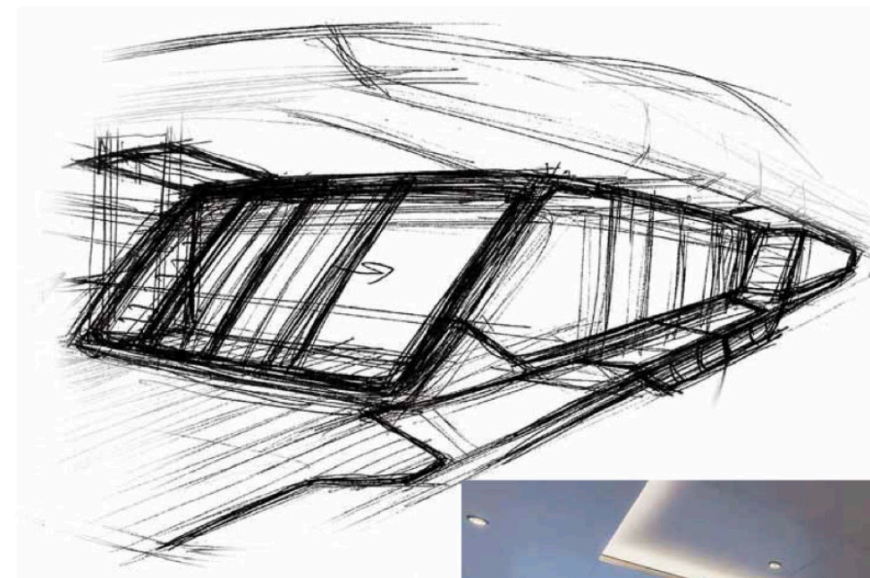
«La riuscita di un progetto non dipende quasi mai da una sola persona»

ment, interiors and exteriors. However, Paszkowski's first encounter with the yacht world actually came about quite by chance. "In 1991, I met Michael Breman who was then the director of Baglietto. He showed my portfolio to an Austrian client. When he saw the designs, he said I could try doing one for him but that I would really have to knock his socks off. I managed to do just that and the result was Opus I, which, at 29 metres, was then the largest open on the market at the time." A few years later the same owner returned for a fly he wanted Heesen to build and that partnership produced Opus II.

Paszkowski continues to work with both Baglietto and Heesen but has added many more yards to his client list, including Sanlorenzo, CRN, Custom Line, Benetti, Turquoise Yachts, Isa Yachts, Canados and Tankoa. Although Paszkowski's approach changes somewhat depending on whether the boat is production or custom, he is equally enthusiastic about the two types of craft. «Being able to work in both environments is one of the advantages of this great job because they are different and so you never get bored," explains Paszkowski. "Custom work involves developing a very deep understanding with the owner because you have to translate a person's very specific desire into a unique project that in some way evokes the preciousness and exclusivity of a handmade object yet within the owner's budget. When you are creating a design for a series, you have to

Francesco Paszkowski apre il suo studio a Firenze. Da allora, tra yacht custom e di serie, plananti e dislocanti, interni ed esterni, ha disegnato centinaia di barche. Ma il suo primo incontro con le barche è nato quasi per caso. «Nel 1991 ho conosciuto Michael Breman che a quel tempo era il direttore del cantiere Baglietto. Breman fece vedere il mio portfolio a un cliente che voleva una barca. Era un austriaco, vide i disegni e disse che potevo provare a farne uno per lui, ma che avrei dovuto stupirlo. Ci riuscii e nacque Opus I, che con i suoi 29 metri era a quel tempo il più grande open disponibile sul mercato», spiega Paszkowski.

Qualche anno dopo quello stesso armatore si rivolse di nuovo a lui per il progetto di un fly che voleva far costruire da Heesen: Opus II. Da quel momento, a Baglietto ed Heesen, con cui collabora ancora oggi, si sono aggiunti molti altri cantieri: Sanlorenzo, CRN, Custom Line, Benetti, Turquoise Yachts, Isa Yachts, Canados e Tankoa. Se la barca da progettare è di serie o custom, l'approccio cambia, ma non l'entusiasmo. «Poter lavorare in tutti e due gli ambiti è uno dei vantaggi di questo bel lavoro perché sono diversi e non ci si annoia mai», spiega Paszkowski. Il custom prevede un'intesa profonda con l'armatore perché devi tradurre un desiderio specifico di una persona in un progetto unico che in qualche modo evochi la preziosità e l'esclusività di un oggetto fatto a mano che rispetti, ovviamente, i limiti di budget dell'armatore. Nel disegnare un



«Freehand drawing is vital to me»

«Per me il disegno a mano libera rimane assolutamente vitale»

Right, the interiors of the Custom Line 120 and, above, the sketch of its glazing. Below, Vertige, the 50-metre Tankoa. Page opposite, the Baglietto Pachamama and the sketch of the MV13.

A destra gli interni del Custom Line 120 e, sopra, lo sketch della sua vetrata. Sotto: Vertige, il 50 metri di Tankoa. Pagina a fianco, Baglietto Pachamama e lo sketch dell'MV13.



keep in mind the fact that you need to meet the tastes and needs of different potential owners and for a longer time span. In this particular instance, designers have to anticipate trends and be able to look well ahead in time to get a handle on how tastes will evolve, while the economic constraints are dictated by the product strategy and the investment made by the commissioning yard,” explains Paszkowski, adding: “In both production and custom projects, you need a knowledge of the yard’s skills, strong teamwork with its technical office and all the other stakeholders, plus the awareness that boats are born for the sea regardless of the aesthetic value they may acquire. You also have to take into account essential factors such as dedicated materials, the use of safety-focused technologies, structural and functional constraints, and consumption to create a balanced combination,” he concludes without letting slip whether he is making a jab at the growing numbers of designers coming into the sector from outside the nautical sphere.

By his own admission, however, Francesco Paszkowski feels that the presence of so many very different players on the yacht design scene is a good thing because it guarantees the sector broader scope for comparison. He is equally convinced designers should not have absolute power and that the success of a project doesn’t ever depend on one single person but on a team comprising the owner, yard, designer and naval architect.

progetto per una serie, si deve tener conto del fatto che è necessario rispondere ai gusti e alle esigenze di più armatori potenziali e per un range di tempo più ampio.

In questo caso i designer devono saper anticipare le tendenze, saper guardare molto avanti nel tempo e capire l’evoluzione dei gusti, mentre i vincoli economici sono dettati dalla strategia di prodotto e di investimenti del cantiere committente», spiega Francesco Paszkowski. «Comuni alla progettazione di custom e serie sono la conoscenza delle competenze del cantiere, un forte lavoro di squadra con il suo ufficio tecnico e con tutti gli altri attori coinvolti. Oltre naturalmente alla consapevolezza che le barche sono nate prima di tutto per il mare e che questa funzione è imprescindibile anche quando lo yacht, grazie al design, acquista un valore estetico che la identifica. Infine, bisogna tener presenti tutti gli aspetti irrinunciabili come materiali dedicati, uso della tecnologia necessaria alla sicurezza, vincoli strutturali e funzionali e consumi che servono a creare una combinazione equilibrata», conclude senza lasciar in alcun modo trasparire se queste parole siano o meno una frecciatina all’ingresso sempre più massiccio di designer extrasettore nel mondo nautico.

Senza dubbio, e per sua stessa ammissione, Francesco Paszkowski considera che la presenza sulla scena dello yacht design di attori molto diversi tra loro sia un bene, perché garantisce al settore un ambito di confronto più





«In the nautical world, we don't have the kind of research that generates innovation»

«Nel mondo della nautica manca quella ricerca che genera innovazione»



Moka, the Sanlorenzo 460Exp. Page opposite, from top: Saetta for Tankoa and Monaco Wolf for Heesen.

Moka, il Sanlorenzo 460Exp. Pagina a fianco, dall'alto: Saetta di Tankoa, e Monaco Wolf di Heesen.

Paszkowski says that the fact that boats are becoming increasingly alike is not because designers are copying each other but simply failing to do their research. "Inventing something new is not as easy as it may look," he explains. "In our sector, we perhaps don't have the kind of technological and stylistic research that generates innovation but which you do see in other sectors such as car design." He adds: "In yacht design, the details that don't spring to the fore at first glance are what usually make the difference."

Paszkowski is laconic about future projects. Three designs by his studio will be premiering at the Monaco Yacht Show: the new Custom Line 120, Tankoa's 72-metre Solo and the stunning 48-metre Baglietto T-Line. Two further designs, a 55-metre displacement and a planing 46 Fast Fly for Baglietto, are currently in build. There are a few other craft in the mix about which the designer remains tight-lipped, however. Only time will tell...

ampio. Del resto è anche convinto che il potere del designer non sia e non debba essere assoluto e che la riuscita di un progetto non dipenda mai da una sola persona ma da un team creato da armatore, cantiere, designer e architetto navale, così come dal contributo che deriva dalla diversità di chi ne fa parte dopo aver superato, come in ogni altro lavoro, gli ostacoli che si incontrano lungo il percorso.

Sempre secondo Paszkowski anche il fatto che le barche si assomiglino sempre di più una all'altra non è un problema di copiatura, ma di mancanza di ricerca. «Inventare qualcosa di nuovo non è facile come può sembrare», spiega, «e nel nostro settore manca forse quella ricerca tecnologica e stilistica che genera innovazione, e che è invece presente in altri settori come quello del car design», continua, «Nello yacht design la differenza la fanno di solito i dettagli che non sempre sono percepibili al primo sguardo. E poi non si può sempre ricorrere a stravolgimenti totali», conclude.

Sui suoi progetti futuri Paszkowski è laconico. Al Monaco Yacht Show ci saranno tre anteprime firmate dal suo studio: il nuovo Custom Line 120, il 72 metri Solo di Tankoa e l'affascinante Baglietto 48 metri T-Line. Poi ci sono altri due progetti, un 55 metri dislocante e un 46 Fast Fly planante firmati per Baglietto e tuttora in costruzione, oltre a qualche altro yacht su cui però il designer mantiene il più stretto riserbo. Come è prassi in questo settore.