

YACHTS

F R A N C E

AZIMUT-ATLANTIS

UNE COMPLÉMENTARITE EXEMPLAIRE

DESIGNER
FRANCESCO
PASZKOWSKI,
LA LOI DU TALENT !



SALON DE
LONDRES
SO BRITISH !

ESSAIS | SEALINE SC42 | SESSA 45 FLY | MANGUSTA 72
PERSHING 74 | VICEM 75 | SANLORENZO SL94 | ARCADIA 115

N° 143 - MARS-AVRIL 2012 - MARCH-APRIL 2012 - 8 Euros

ANDORRE 8 € • BELGIQUE 9,2 € • CALÉDONIE 1300 XPF • CANADA 15,5 CAN\$
GRÈCE 8,5 € • GUADELOUPE 9,5 € • LIBAN 16500 LBP • MARTINIQUE 9,5 €
POLYNÉSIE FRANÇAISE 1300 XPF • PORTUGAL 8,5 € • ST MARTIN 9,5 € • SUISSE 15 CHF

Une publication
LuxMedia
Group

M 08460 - 143 - F: 8,00 € - RD



LA LOI DU TALENT

FRANCESCO

PASZKOWSKI



Sollicité par les plus grands chantiers européens (Baglietto, Canados, Sanlorenzo, ISA, Heesen...), Francesco Paszkowski voue un culte presque immodéré au design. Autant de références ne s'expliquent que par le talent qu'il a érigé en loi avec en alinéa le perfectionnisme. Son futur : une nouvelle génération de bateaux qui serait un subtil mélange entre la navetta et l'Explorer.

Texte **Alain Brousse** Illustrations et photos **D.R**



A quelques encablures de Florence, dans le cadre enchanteur de la Toscane, Francesco Paszkowski a transformé les serres d'un horticulteur en un bureau d'études pour le moins campagnard.

Ce designer italien, avec son mètre quatre-vingt-dix et son regard qui semble rivé vers l'horizon, ne fait pas dans la convivialité débordante. Fuyant le stress des grandes métropoles, il a installé ses bureaux en pleine campagne, à un saut de puce de Florence. Pour dénicher son adresse toscane, mieux vaut avoir un GPS haut de gamme et ne pas craindre de rouler sur des routes particulièrement étroites. En arrivant chez lui, on ne saurait esquiver le rituel : le coup d'œil à cette nature splendide dans son manteau d'automne. Francesco a débarqué en ce lieu très préservé sur les conseils de son ami Luca Dini, autre designer connu dont il nous apprend d'ailleurs qu'il a quitté Mondomarine pour rejoindre la nouvelle équipe Baglietto. La marque que l'on craignait voir disparaître a enfin trouvé un acquéreur sérieux, à savoir un homme d'affaires qui construit des autoroutes et les gère mais qui, à priori, ne connaît rien au yachting. Une nouvelle qui le touche particulièrement, nous comprendrons pourquoi plus tard. Francesco a donc transformé des serres en bureau d'études mais son équipe (quatre permanents) est prévenu : le spectacle de la nature ne peut que faire croître leur pouvoir de créativité et non les distraire. En travaillant pour lui, ils savent aussi que le "maître" consacre 300 % de son temps au design. En matière artistique, il a de qui tenir puisque son père fut graphiste dans le milieu de la publicité avant de peindre des toiles modernes qui ornent son bureau. Francesco lui soumet parfois des projets de yachts : "Mon père possède un jugement très tranché mais ses remarques sont d'une grande justesse et j'en tiens compte". Il évoque souvent Baglietto, ce chantier qui

l'a aidé à se construire une notoriété dès le début de sa carrière. Etudiant au début des années quatre-vingt, il rêve de devenir designer automobile. De la roue au pare-choc en passant par les poignées ou le tableau de bord, tout doit être façonné par un designer. Pour lui, l'objet mérite d'exister s'il est beau. Étrangement, c'est le bateau qui va le happer. Il fait ses premières armes avec PierLuigi et Tommaso Spadolini qui vont lui inoculer le virus du yachting et l'aguerrir entre 1986 et 1989. Puis il rencontre le directeur commercial de Baglietto, Michael Bremman, un événement qui marque un tournant dans sa vie professionnelle. Tous deux parlent le même langage et du coup le courant passe très vite. Francesco acquiert son indépendance en 1990 et se voit solliciter par Baglietto pour un projet de 28 mètres : l'Opus qui sortira en 1994. Il signe le design extérieur et réalise un profil d'une grande pureté et d'une agressivité qui ne laisse aucun doute sur la recherche de la performance. Cet essai transformé le propulse dans le monde des moyennes et grandes unités. Il entre par la grande porte dans un autre chantier, Canados, pour qui il développe une gamme de yachts de 20 à 30

mètres. Le patron de Baglietto, Gian Piero Moretti, fait à nouveau appel à lui et ensemble, ils vont dès le début du troisième millénaire sortir un impressionnant trois-ponts de 30 mètres, Charly Boy, qui lui aussi symbolise la vitesse. Avec une détermination inébranlable, Francesco trace sa route sur le continent transalpin et finit par séduire Mas-

Spadolini et Baglietto auront été ses mentors.

simo Perrotti, patron de Sanlorenzo en 2005. Coup de maître à nouveau avec le 40 mètres tout en aluminium "4H" (2007) et ses fameux balcons. On ne voit

que lui au salon de Gênes et il remporte haut la main notre Trophée du Design en 2008. Baglietto, Canados, Sanlorenzo, ISA, CRN, le carnet d'adresses de Francesco s'enrichit régulièrement de références indiscutables, pour la plupart italiennes, mais il séduit aussi les seigneurs nordiques de la construction navale. L'armateur d'Opus souhaite un yacht plus grand, en aluminium toujours, et il porte son choix sur Heesen. En matière de design il renouvelle sa confiance à Francesco qui se met au diapason





Francesco a réalisé le design extérieur du Tankoa 65 mètres (2009) qui est toujours en construction. Dans son cahier des charges il est prévu qu'il obtienne la "Green Star".

Baglietto : une fidélité inaltérable

Entre Francesco Paszkowski et Baglietto, c'est presque une "histoire d'amour". Ainsi le designer est à l'origine du premier gros open du marché, l'Opus, un 29 mètres capable de dépasser les 40 nœuds. Quatre ans plus tard, il signe une unité qui fera date, un trois-ponts à la silhouette très effilée qui préfigure les "sportsfly" : Charly Boy, long de 30,50 mètres. Dans la même lignée, on citera également Apache II, du bel ouvrage et une vitesse maxi de 30 nœuds, qui ne laisse pas indifférent. Entre 2000 et 2011, Baglietto a fabriqué pas moins de 36 unités de 29 à 53 mètres, dont 30 ont été conçues grâce au talent de Francesco Paszkowski. Ce dernier, qui a mal vécu comme l'on peut s'en douter la fermeture du chantier en 2009, a appris avec soulagement sa reprise par un industriel italien qui compte relancer la production.

et se plie à la rigueur légendaire du chantier hollandais. Autre pays, autres mœurs, un designer doit savoir s'adapter, Francesco ne le sait que trop bien. Ainsi, il travaille actuellement sur un projet d'open de 50 mètres dont le propriétaire tient par dessus tout à retrouver dans les formes extérieures de son yacht des signes rappelant une de ses voitures fétiches, une Lamborghini Aventador. Cela ne pouvait pas mieux tomber pour Francesco qui se destinait au design automobile. Son bureau regorge de modèles réduits reproduisant des bolides "survitaminés". Lorsque l'on évoque l'aspect relationnel entre le designer et l'armateur, Francesco est encore plus disert : "Rester à l'écoute permanente du commanditaire, être diplomate, tenter de le convaincre lorsque il se montre réfractaire à une idée qui ne peut que valoriser le produit, voici quelques unes de mes règles". Il va même plus loin et tente si possible de rencontrer le client dans son cadre professionnel et familial : "Je dissèque son mode de vie et observe chacun des objets qu'il a tendance à mettre en avant". Un lien d'amitié se crée parfois mais il faut toutefois savoir poser des frontières car le côté professionnel prédomine. Pétri de culture yachting, Francesco donne



Baglietto, le chantier référence de Francesco qui garde un fabuleux souvenir du Blue Scorpion (53 mètres) lancé en 2006 et aussi du Blue Princess, mis à l'eau un an avant, un 34 mètres capable de filer à 35 nœuds.



Le Sanlorenzo Alloy 40 a été pour Francesco Paszkowski une sorte de laboratoire avec ses nombreuses innovations dont les quatre balcons, les portes de la timonerie en ailes de papillon inspirées de la fameuse Mercedes 300 SL.

Milestones

- 1963 | naissance à Milan
- 1966 | ses parents s'installent à Florence
- 1982 | études universitaires en architecture
- 1986 | formation avec le bureau d'études de Pierluigi et Tommaso Spadolini
- 1994 | lancement de l'Opus (29 mètres) construit par Baglietto
- 1996 | Canados le sollicite pour développer plusieurs modèles de 20 à 30 mètres
- 1997 | Francesco signe le design extérieur de l'Opus II (Heesen)
- 2000 | mise à l'eau du superbe Baglietto Charly Boy (30,50 m)
- 2001 | le Baglietto Thunderball est salué avec les honneurs par la presse internationale.
- 2005 | il débute une collaboration sérieuse avec Sanlorenzo
- 2009 | le Sanlorenzo Alloy 40 est un véritable coup de maître
- 2011 | le design intérieur et le système d'éclairage de Papi du Papi (50 mètres ISA) sont l'œuvre de Francesco



**Les plus grands chantiers font appel à lui :
Salorenzo pour son futur explorer de
38 mètres, Heesen pour un 50 mètres au
décor très contemporain et CRN qui ne devrait
pas tarder à mettre à l'eau le 60 mètres**

De nombreuses récompenses

- 2007** | World Yachts Trophies, Ergonomie pour le Sanlorenzo SD 92
- 2008** | World Yachts Trophies, Innovation et meilleur design pour le Sanlorenzo 40 Alloy
- 2009** | World Superyacht Awards, meilleur semi-déplacement pour le Sanlorenzo 40 Alloy et meilleur design extérieur
- 2010** | meilleur semi-déplacement pour le Sanlorenzo SD 122 "FX"
- 2011** | Sanlorenzo SL 94 élu bateau de l'année



l'impression de ne jamais pouvoir s'en extraire. Il parvient cependant à s'octroyer des moments privilégiés avec sa femme et leurs trois enfants. Il adore se mettre aux fourneaux et jouer les grands chefs. Après un plat raffiné comme les penne à la truffe blanche, il entraîne sa famille chez les antiquaires. Chiner est une de ses passions.

Ses projets : une nouvelle philosophie.

On a souvent vu Francesco Paszkowski en présence du président de Sanlorenzo, Massimo Perrotti, notamment au dernier salon de Gênes. Ce dernier, en effet, lui a confié le renouvellement de la gamme des navetta, les SD, pour le design extérieur et intérieur. Il a déjà œuvré sur le 94 et le 104. Le 110 devrait voir le jour en 2013. Puis viendra le 118. Toujours pour le même constructeur, il vient de livrer les plans d'un Explorer de 38 mètres. Il a également réalisé le design extérieur du CRN 60 mètres actuellement en phase finale de construction. Enfin, il a en charge le design intérieur d'un 50 mètres Heesen qui se caractérise par des aménagements intérieurs modernes où l'on retrouve deux essences de bois : chêne et Zebano. Il consacre le temps restant à une réflexion approfondie sur une nouvelle génération de yachts sensés répondre de plus près à l'attente de la clientèle. La vitesse n'est plus un critère essentiel (entre 15 et 17 nœuds maxi). Elle s'efface même au profit de l'économie de carburant et donc de l'autonomie, en moyenne 2 000 milles, le gros de la clientèle intéressée naviguant principalement en Méditerranée. On devine qu'il se penche sur un genre qui s'inspire à la fois de la navetta et de l'Explorer. Selon lui, les deux créneaux porteurs seraient les 24-30 mètres et les 30-40 mètres.





“Mon futur bateau devra impérativement respecter l’environnement”

Francesco Paszkowski

Quels sont vos designers de référence ?

Pour moi le numéro un est sans conteste celui qui m’a formé au design des bateaux, Pierluigi Spadolini, le père de Tomaso. Ensuite je citerais volontiers Pininfarina, Giugiaro, Chris Bangle, Gerard Gilgenost et Jon Bannenberg.

En matière de design extérieur existe-t-il réellement des tendances et quelle sera celle des cinq prochaines années ?

Je ne pense pas que l’on puisse évoquer une tendance précise. Etant donné que l’on travaille désormais pour une clientèle internationale, y compris les pays émergents, les cultures diffèrent et un designer en tient compte. Un même style comporte plusieurs versions.

Vous arrive-t-il de vous réunir entre designers, par exemple régulièrement une fois par an, afin d’évoquer les évolutions à venir ?

Les événements comme les salons nautiques offrent de nombreuses occasions de se rencontrer entre designers. Certaines revues spécialisées organisent des réunions avec le design comme thème. L’échange de point de vue sera toujours constructif. Aussi je serais favorable à un rendez-vous régulier.

Un designer peut-il travailler simultanément sur des projets d’origine différente et comment garantir une confidentialité vis à vis des chantiers directement concurrents ?

Pour moi cela ne pose aucun problème. La confidentialité est un critère prépondérant pour nous professionnel du design. Il est naturel de faire des propositions personnalisées pour chaque chantier et de proposer des projets complètement différents.

La difficulté de créer un design est-elle exponentielle ? Par exemple entre un yacht de 50 mètres et un autre de 100 mètres, doit-on s’attendre à doubler les problèmes ?

Dans le domaine du design, il n’y pas de règles bien établies. Tout dépend du cahier des charges des commanditaires.

La notion de beauté repousse-t-elle au second celle du volume ou bien doit-on créer un design extérieur autour de volumes ?

On atteint la réussite à condition d’avoir parfaitement harmonisé le design extérieur et le design intérieur. On travaille donc simultanément comme pour créer une seule pièce comportant deux éléments.

Quel est votre meilleur souvenir en matière de design extérieur ?

Depuis que je crée des bateaux (une vingtaine d’années), j’ai en mémoire de nombreux modèles mais aussi des rencontres avec des personnes très intéressantes. Je me souviens particulièrement du prix que j’ai reçu lors d’une soirée alors que je m’y attendais pas du tout. La même année, en 2006, mon projet “Blue Princess”, un 34 mètres Baglietto a été récompensé.

Vous est-il déjà arrivé d’être en opposition avec un client au point de refuser de poursuivre le projet ?

Absolument. En fait j’ai découvert assez vite qu’aucune affinité n’existait entre mon client et moi-même sur un projet. Je lui ai fait savoir que de cette façon nous allions droit vers l’échec et qu’il était préférable de tout arrêter.

Que pensez-vous des problèmes du chantier Baglietto ? Quelle serait, selon vous, la meilleure solution pour le futur de la marque ?

Depuis 1992 et pendant plusieurs années j’ai vécu avec Baglietto une très belle expérience et en a découlé des rapports privilégiés. Je dois beaucoup à Baglietto. Je suis sûr que le nouveau propriétaire saura mettre en application les mesures adéquates pour relancer la marque.

Possédez-vous un bateau et partez-vous en croisière pendant vos vacances ?

Pas encore mais j’y songe...un jour peut-être.

Imaginez que vous décidiez de dessiner un bateau pour vous uniquement sans trop de contraintes notamment financières, comment serait-il ?

Ce sera une unité à moteur, pas trop grande, avec un style simple mais équipé de tout le nécessaire pour respecter l’environnement. ■