

游艇业

CHINA YACHTING

www.igosea.com

国内标准刊号 CN11-5575/U

2013年8月号 总第120期

人民币 80.00 元

港币 100.00 元

INTEGRATED

步入综合型

40英尺级帆船导购专题

AFTER WINDS AND WAVES NIRVANA COMES

经风历浪便见涅槃

OCEANCO 88M NIRVANA

5 SECONDS SUV CLUB
SUV的5秒俱乐部

CREATE THE SAILING STORY

描绘蓝途

知名超艇设计师 Francesco Paszkowski 专访

ISSN 1008-5386



9 771008 538130





CREATE THE SAILING STORY

描绘蓝途

——知名超艇设计师 Francesco Paszkowski 专访

采编/吴晨辰 图/Heesen

当定制服务被游艇行业普及后，人们更加意识到，游艇为人而造，在大海中为船主们谱写着各种各样的故事。但当你为此而感叹游艇的舒适、动感、潇洒、极致之时，是否也有想过，游艇由人而造，设计出如此生活方式的人又有着怎样的故事？《游艇业》就将这些炫目奢华的尤物一一打回原形，回归图纸，回归线条，回归到设计师心中那最初的思绪。



意大利，不仅是世界时尚之都，更是迸发着设计灵感的天堂。服装、汽车、家具，各行各业跻身出无数名誉全球的设计大师。而这只伸向大海的“靴子”，在航海领域当然也无可挑剔。荷兰，海堤、风车、郁金香，无处不散发着舒适宽容的气息，而拥有着世界第一大港口鹿特丹的它，征服大海的故事更是罄竹难书。那么当意大利的设计大师邂逅接受一切理念的荷兰工匠又会诞生什么？那就是知名品牌 Heesen 荷兰船厂内，目前正在秘密打造的 57 米游艇项目“P126”，而它的缔造者，正是本期的话题人物意大利游艇设计师 Francesco Paszkowski。

《游艇业》：据我所知，在孩童时期，您曾痴迷汽车，那是什么时候发现自己喜欢上游艇的？

Francesco：我一直喜欢各种类型的设计，包括汽车设计。但我永远不会忘记与游艇设计的结缘，那是在1986年。我觉得我的好运源自遇见 PierLuigi Spadolini 并有幸与他一起工作，因此当我还是个学生的时候就得到了很多经验，并开始画那时并不普及的游艇效果图。我夜以继日的设计游艇草图，直到

在1989年与 Michael Bremen 在 Baglietto 会面，这成为我的事业与未来非常重要的里程碑。他要我为一个奥地利的船东设计一些方案。他喜欢我的设计并用我的设计建造了他自己的船。一些年后，同一个业主聘用 Heesen 来建造他的第二艘船，并还是希望由我来设计它。

《游艇业》：你最喜欢哪款汽车？汽车设计的元素可以运用到游艇设计中么？

Francesco：我最喜欢的车是平尼法瑞那设计的法拉利 250 加利福尼亚款。其实，游艇设计经常从赛车上寻求灵感，我认为应用于游艇设计最多的元素是来自汽车设计的外形和创新想法。最近，游艇设计也开始从住宅等领域获得启发。但很高兴的看到游艇本身也开始为其他设计提供灵感。

《游艇业》：从你设计的第一艘游艇至今，它们的设计风格有什么变化吗？

Francesco：设计上有了很大的进步。在船的大小、舒适度、装饰上都有很大改观，船东们也越来越多追求这些要素，并且船厂



a, c 由该设计师打造的58m项目
b 该设计师与Heesen合作的50m Ventura



也有了更多经验,越来越多的人参与设计和建造,每个人都为其贡献。船东在船上花费的时间会影响他们选择的类型,因此船的内部舒适度和艇外露天区域的设计更加重要。甚至不再严格区分内部和外部而是追寻设计上要更为协调自然。简洁的线条和外观也是一项重要的风格变化。

《游艇业》: 对于游艇设计师来讲, 最难的是什么?

Francesco: 作为设计师,你必须将船东和船厂的要求转化为令人满意的结果。同样重要的还有了解正在变化的东西。如今变化发生的越来越快:设计师必须要有新的想法,融合新旧观念,将新创意和过去的经验结合起来,并将其转化为新事物,转化为独创和经典的概念。

《游艇业》: 中型系列游艇和超级游艇在设计上的区别是什么呢?

Francesco: 当你设计一个系列时,你应该有预见性以便了解在五年内大众审美会如何变化。变化每天都在发生,一个接

一个,设计师应该着重了解并吸收那些时代带来的变化,并加以体现。而设计超级游艇,你则需要认真聆听船东的要求,设法理解他和他通常喜欢的东西,需要建立一种密切且持久的关系,这基于信任和业务上的交流。

《游艇业》: 在你众多的设计中, 你最喜欢哪一件呢? 为什么?

Francesco: 这是一个非常难回答的问题啊。这就像问一个父亲,在他的孩子中他更喜欢哪一个。

《游艇业》: 何时开始与 Heesen 合作? 不同的制造商会有不同的游艇设计理念吗? 在众多制造商中 Heesen 的优势是什么?

Francesco: 我在1996年为Heesen设计了第一款游艇,名为OpusII。自那之后,我们就一直保持合作。非常骄傲能与他们一起工作,因为我非常喜欢他们的工作方式,并欣赏其达到的品质,以及造船流程上的组织管理。确实每个船

厂都有其自己的工作方式。意大利的船厂在设计船型上很强,能设计出漂亮并抢眼的流线。而北欧的船厂则更善于在船的无形部分做文章,他们重视航海的舒适度,这是一个文化的问题。而在我内心深处,希望有技术、团队合作、经验和前瞻性的最好结合,创造一个新欧洲设计文化,就如同现在,结合了意大利的最佳设计和北欧船厂最先进的技术。

《游艇业》: 你认为一艘完美的游艇应该具备哪些特性呢?

Francesco: 为了达到最高水准,创造最好的设计(虽然每一个设计师都认为下一个是最好的),需要考虑很多方面。游艇必须设计的适合航海,并符合当今审美趋势的一些方面——例如专用材料、安全性技术、结构和功能上的限制、能量消耗——必须要考虑创造一个平衡组合。然而,质量和情感(常常是非理性的)是人们买游艇的首要动机,必须不能被忽略。这个根本不是新的问题,而是在制定结合科技与设计要求的进一步创新方案时,我们就要考虑的。

《游艇业》: 有没有最新的设计理念或你比较欣赏的但仍处于探索阶段的游艇新技术?

Francesco: 找到许多新的有趣的理念并不容易。因为如今设计东西越来越难。而设计注重可持续性,逐渐成为一种新趋势,即使帆船和动力游艇不可能有同样的方式。但速度不再是关键因素和基本标准,效能和燃料节能率变得越来越重要。研究的重点在减少船体耗油量和保持速度上。未来游艇设计尊重环境,市场需要新的游艇类型,设计师在寻找新的提议,这都是很必要的。比如探险游艇就是很有趣的船型。

《游艇业》: 作为著名的专业游艇设计师, 你对那些第一次买游艇的人有什么建议吗?

Francesco: 我要说“忽略周围你所看见的东西,首先,只想着你真正最需要的是什么。在那之后,向你选择的船厂和设计师说明你真正想要的东西,依据他们的建议和经验来选择游艇。”