

YD

YACHT DESIGN



Anno 9 n. 5/2005 Euro 8,00 - Sped. Abb.
Post. comma 26, art. 2, legge 549-28/12/95
pubbl. 45% MI Prezzi all'estero: UK £ 4.45 - CH Sfr 11,00
- B € 8,70 - F € 9,15 - D € 9,15 - E € 7,50 - A € 8,00
- GR € 8,30 - NL € 9,00 - P € 12,50 - S Skr 98,00



WALTER FRANCHINI ● HOT LAB ● GIOVANNI BELGRANO

DE AGOSTINI PERIODICI

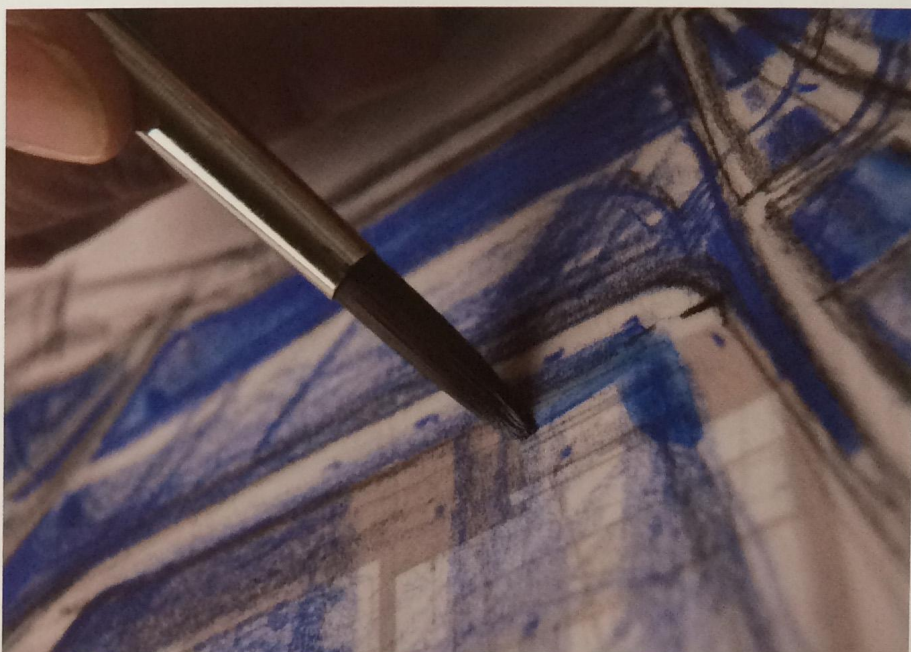
LEADER

Walter Franchini

I PRIMI PASSI NEL MONDO DELLA NAUTICA LI HA MOSSI SUL MEGAYACHT PIÙ FAMOSO DEL MONDO. POI HA APERTO UNO STUDIO TUTTO SUO. E CON UN COLPO DI MATITA L'ARCHITETTO ROMANO HA RESO FELICE DONALD TRUMP

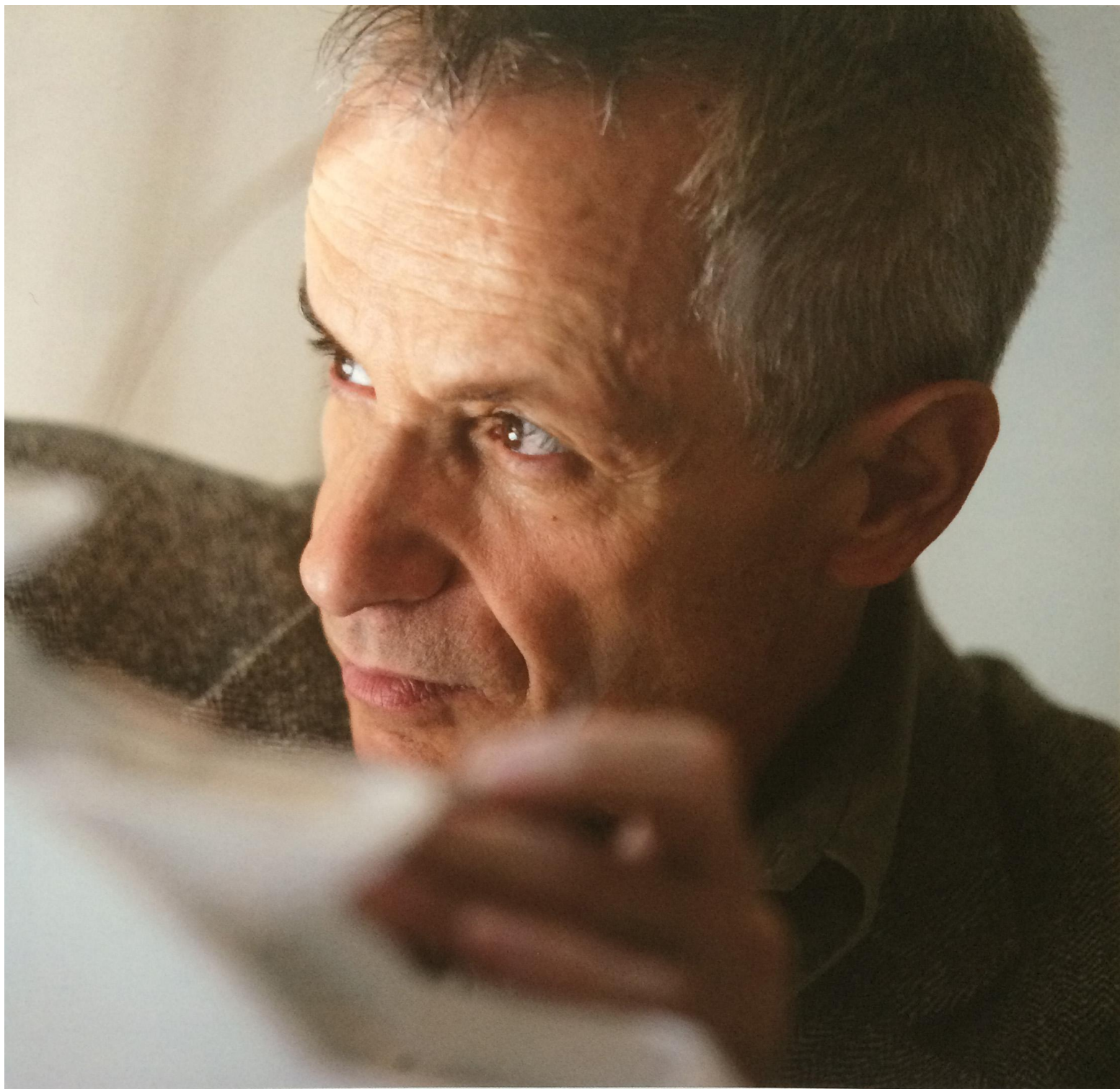
HIS INTRODUCTION INTO THE NAUTICAL FIELD BEGAN WITH THE WORLD'S MOST FAMOUS MEGAYACHT. THEN THIS ROMAN ARCHITECT OPENED HIS OWN STUDIO AND, WITH ONE OF HIS SKETCHES, WON OVER EVEN DONALD TRUMP

All'inizio della mia carriera professionale, per un breve periodo, ho insegnato presso la facoltà di Architettura all'Università di Roma: il mio interesse sembrava volto esclusivamente alla ricerca e alla progettazione architettonica. Mai avrei pensato di "immergermi" così tanto nel mondo della nautica. L'incontro col "mondo marino" è avvenuto per puro caso, quando decisi di collaborare in qualità di progettista con uno studio di interni, dove stava per iniziare la realizzazione di uno yacht sicuramente tra i più importanti e all'avanguardia del momento: l'86 metri Nabila. Per tutto il periodo in cui ho collaborato con questo studio ho partecipato alla realizzazione di altri yacht importanti: dal 60 metri New Horizon all'elabora-



Giovanni Malgarini

Nell'immagine grande, Walter Franchini fotografato nel suo studio di Roma con il modellino di una sua creatura. A fianco, una bozza del progetto di uno yacht. Main photo: Walter Franchini photographed in his Rome studio with a model of his creation. Left: a sketch of a yacht design.



For a short time at the start of my professional career, I taught at the University of Rome's faculty of architecture. My interest seemed to lie solely in architectural research and design. I would never have thought then that I could become so incredibly involved in the nautical

world. I came to that world purely by chance, in fact, when I decided to do some design work with an interior design studio. The studio was about to begin working on one of the largest and most avant-garde yachts of the moment, the 86-metre Nabila. During the time I collaborated with the

studio, I worked on other big yachts, including the 60-metre New Horizon and the preliminary designs for Lady Moura, the latter being my first brush with exterior lines.

At the same time, however, I was also doing civil architecture and I have to admit that the two experiences did

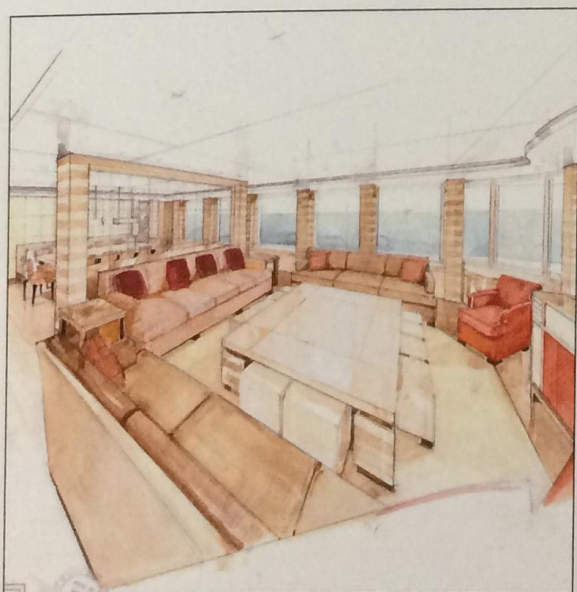


zione dei disegni preliminari di Lady Moura, yacht che ha rappresentato il mio primo approccio con la progettazione delle linee esterne. Contemporaneamente, mi sono occupato anche di architettura civile e devo ammettere che in molte occasioni le due esperienze si sono mischiate. Quando ho deciso di aprire un mio studio professionale non mi è stato difficile spaziare anche nel campo della nautica: di tanto in tanto, quando mi si presentava l'occasione di realizzare qualcosa di veramente importante, e soprattutto quando, avendo instaurato un feeling particolare con il cliente, mi si dava la possibilità di esprimere le mie idee. Al riguardo, uno dei momenti più emozionanti è stato il vincere la gara per la progettazione e l'arredamento dello yacht di Donald Trump che si doveva realizzare in Olanda. L'essere riuscito a centrare le sue aspettative ed essere così entrato nell'elenco dei nomi più accreditati del design navale è stata una meta professionale di enorme soddisfazione. Del resto, per qualsiasi professionista che svolga un lavoro creativo, il rapporto con la committenza è fondamentale. Perché il risultato sia eccellente è importante che si crei un feeling particolare. Questo è ciò che cerco quando mi accingo a fare le mie "immersioni" nel mondo della nautica: il cliente o il cantiere giusto con cui condividere l'esperienza progettuale. Soddisfare le loro aspettative e contemporaneamente disegnare qualcosa di entusiasmante per se stessi è sicuramente il meglio che un professionista possa desiderare. E ogni mio lavoro creativo è sempre stato il frutto di una intensa ed effervescente collaborazione con il committente; nel campo della nautica, in particolare, ogni creazione è stata il risultato di un incontro che mi ha dato la possibilità di esprimermi al meglio.

Nelle immagini a sinistra, dall'alto: il flybridge e la armatoriale di Ellix Too, il bozzetto del salone di un 70 metri. Pagina accanto: Walter Franchini e la moglie, Isabella Fiorini. Left, from top: the flying bridge and the owner's suite on Ellix Too; the sketch of the 70-metre saloon. Opposite page: Walter Franchini and his wife, Isabella.

«IL MOMENTO PIÙ EMOZIONANTE? AVER VINTO LA GARA PER PROGETTARE LO YACHT DI DONALD TRUMP»

"THE MOST EXCITING MOMENT? WINNING THE COMPETITION TO DESIGN DONALD TRUMP'S YACHT"



mix at times. When I decided to open my own studio, it wasn't hard for me to move into the nautical field. From time to time, I got the chance to do something really important and, particularly when the client and I saw eye to eye, it gave me a chance to give vent to my ideas. One of the most thrilling moments in that regard was when I won the competition to design and furnish Donald Trump's yacht which was to be built in Holland. The fact that I managed to target what he wanted really put me on the list of top design names and that gave me enormous

satisfaction. Any creative professional will tell you that installing a rapport with the client is absolutely essential. And to achieve a truly excellent result, you need to create a very special feeling. That's what attracts me to the nautical world: finding the right client or yard with whom to share the creative experience. Fulfilling their expectations and at the same time designing something that thrills oneself is the best thing a professional can hope for. All of my creative projects have been the fruit of an intense and effervescent collaboration with the client, and





Giovanni Malgarini

the nautical field, in particular, gives me the opportunity to express the very best of myself.

I've always considered boats as floating architecture and that's how I treat them. The architectural image, the creation of the spaces and the functional relationship between them are the things that fascinate me most about nautical design even though it can sometimes be more difficult than its land-based counterpart as you are working within quite strict technical and naval limits.

A yacht is like an egg: it's all on the

inside. It's a composite that communicates formal and visual harmony. Each craft is the unique fruit of a meeting of minds between the architect and owner. That's why I love to get the client talking about his expectations and dreams. I like to know how they want to live aboard, etc. As they talk, I sketch what they are saying. It's incredibly satisfying when they see themselves in those drawings. It's like a puzzle. That's why I think that there should only be one designer for the whole project, interior and exterior, so that there's

an unbreakable relationship between the various elements.

I've spent a lot of time studying yacht architecture, admiring the ideas of the great masters but I always look at what I'm seeing as an architect rather than a man of the sea. I've often found a sort of lack of consistency between interiors and exterior lines. The result is that I have worked more on aesthetic solutions inserted into an easily-read architectural context with fluid spaces that link together well. My first step in that regard was the 40-metre Lady Anne. She's all airy

Ho sempre considerato le barche come "architetture sull'acqua". E come tali le ho trattate. L'immagine architettonica, l'elaborazione degli spazi e le relazioni funzionali tra gli stessi è ciò che più mi affascina nel design nautico, anche se a volte è più difficile da realizzare rispetto all'"architettura terrestre", perché si lavora entro schemi rigidi, dettati da esigenze tecniche e navali.

Uno yacht è come un uovo, tutto è compattato all'interno di esso. Un gioco di incastri volti a ottenere un'armonia compositiva, che sia funzionale e non-dimeno valida esteticamente. Un risultato composito, che tende a un'unità formale e visiva. Ogni imbarcazione è un *unicum* frutto dell'incontro mentale tra l'architetto e armatore. Per questo amo far parlare il cliente e fargli esprimere tutte le sue aspettative, i suoi sogni. Per esempio voglio conoscere come vorrebbe vivere a bordo, che caratteristiche desidera negli interni e all'esterno. E mentre lui parla io traduco in sketch ciò che pensa: la maggiore soddisfazione è vedere che si "riconosce" in quei disegni. È come un puzzle: elenco gli ambienti, li collego, li relaziono, li elaboro architettonicamente e artisticamente, lavorando contemporaneamente sull'idea generale e sui particolari fino a farli combaciare. Per questo penso che un progettista dovrebbe essere l'unico artefice dell'opera, sia all'esterno sia all'interno, poiché tra questi elementi esiste una relazione inscindibile.

Ho speso molto tempo a studiare l'architettura degli yacht, a informarmi su ciò che si realizzava di nuovo, ad ammirare le idee dei maestri dello yachting, ma sempre guardando con occhio da architetto più che da "uomo di mare". Però ho spesso trovato una sorta di incongruenza tra gli spazi interni e



A destra, April Fool: la scalinata poppiera è una specie di firma a bordo degli yacht di Franchini; sotto il salone dello stesso 47 metri. Pagina a fronte, un primo piano dell'architetto.
Right: April Fool - the aft stairs are a type of trademark aboard Franchini's yachts; below: the saloon of the same 47-metre. Opposite page: a close-up of the architect.

«UNO YACHT È ESATTAMENTE COME UN UOVO: TUTTO È COMPATTATO ALL'INTERNO DI ESSO»

“A YACHT IS EXACTLY LIKE AN EGG: EVERYTHING IS CONCENTRATED INSIDE OF IT”



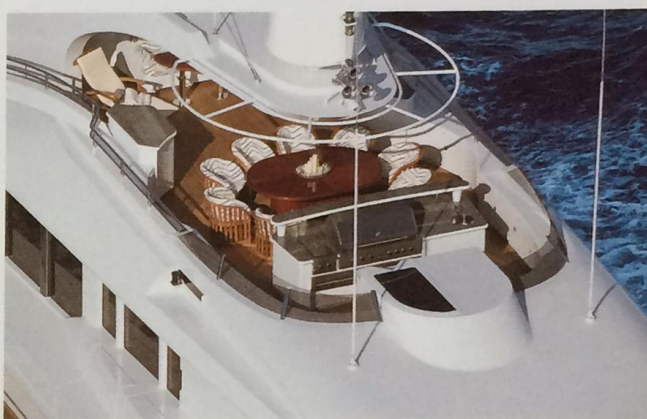


le linee esterne degli yacht: planimetrie sempre piuttosto labirintiche, percorsi verticali e orizzontali tortuosi e difficili da individuare. Quindi, la mia ricerca si è indirizzata verso soluzioni estetiche, inserite in un'architettura di facile lettura, con spazi fluidi, ben relazionati e planimetrie facilmente leggibili. Un primo passo verso la realizzazione di queste idee architettoniche credo di averlo fatto con la realizzazione del 40 metri Lady Anne: spazi ariosi, linee curve che non fermano l'occhio e lo guidano oltre, planimetrie lineari, continuità tra i vari ambienti, evitando definizioni nette di colori o materiali; e soprattutto finestrature grandi da cui si possa godere il mare e che ampliano gli spazi.

Un altro momento fondamentale nella mia esperienza è stata la realizzazione del M.Y. Isa 470, in cui il rapporto di stima professionale e di amicizia con il cliente (in questo caso il cantiere stesso) ha dato vita a uno yacht quanto meno diverso e di grande successo, visto l'alto numero di esemplari che sono stati già venduti. In questo progetto (realizzato) ho portato al limite estremo la mia concezione di "percorsi" tanto da farne la caratteristica e l'anima del design degli esterni. Un'idea semplice e architettonica, per intenderci, come qualcuno ha detto: "il classico uovo di Colombo". Significa cioè aver collegato tutti i ponti con un'unica scala, evitando curve e tortuosismi che ne vanificano la praticità; e per gli interni vuol dire una distribuzione lineare che permette una grande flessibilità decorativa. Ne sono un esempio la prima versione, April Fool, e la seconda, Elix Too, che mostrano due interior design totalmente opposti, proprio per soddisfare i diversi desideri dei due clienti, ma nel più rigoroso rispetto dei principi di base.

Al momento è in fase di consegna un M.Y. di 68.5 metri in costruzione presso i cantieri olandesi Amels ed è in fase di studio uno yacht di 70 metri.

Ciascuno rappresenta per me un punto di arrivo, una fase di sviluppo e di ricerca ulteriore nel campo della nautica.



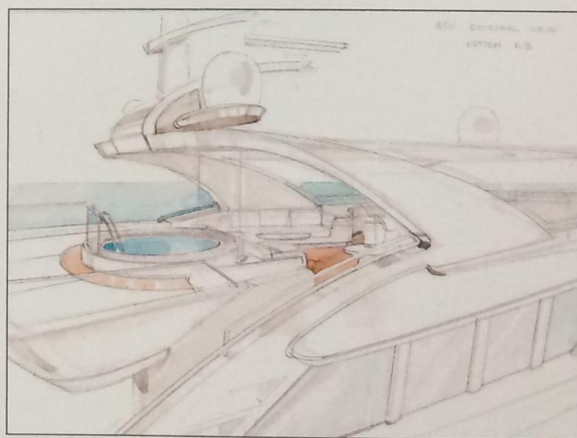
«HO SEMPRE CONSIDERATO LE IMBARCAZIONI COME ARCHITETTURE SULL'ACQUA. E COME TALI LE TRATTO»

"I'VE ALWAYS CONSIDERED BOATS AS FLOATING ARCHITECTURE. AND THAT'S HOW I TREAT THEM"

spaces, curved lines that lead the eye on, linear planes, a sense of continuity between the various spaces with no jumps in colour or materials. Most important of all, she has huge windows that make the spaces feel even larger and allow guests to enjoy the sea. Another big step was the M.Y. Isa 470 as the yard and I had a very friendly relationship of mutual professional respect. The result was quite a departure and very successful. I took my idea of "pathways" to the limit in that design. In fact, it became the very heart of the exterior design. It was a simple idea. I linked all

of the decks with a single stairway. In terms of the interiors that meant a linear layout that offered huge decorative flexibility. The first and second versions, April Fool and Elix Too, are good examples of that. They're both totally different in their interiors but respect the same basic principles.

A 68.5-metre M.Y. building at the Amels yard in Holland is nearing its delivery date, and I have another 70-metre on the drawing board. Each one represents another stage in the development of nautical design for me.



Dall'alto: la scalinata a bordo di un 47 metri; il sun deck di April Fool; il bozzetto di un fly. Pagina a fronte: lo staff al completo.

From the top: the staircase aboard a 47-metre; April Fool's sun deck; the sketch of a fly. Opposite page: the entire staff.