

商  
博

boat

EXCLUSIVE

非常  
游艇

THE WORLD OF SUPERYACHTS

25  
周年

生日特辑 BIRTHDAY

世界上最好的游艇

没有人需要游艇

25年的新鲜事

25年“Falco”再出版!

《非常游艇》专访:

两大超级游艇设计师

仅仅是享受便已足够

Prestige 620S

三亚试驾体验

夏日的悠长假期

属于你我的BRP之夏!



展望游艇世界的未来

知名设计师畅想未来的超级游艇世界

¥60  
HK\$ 70

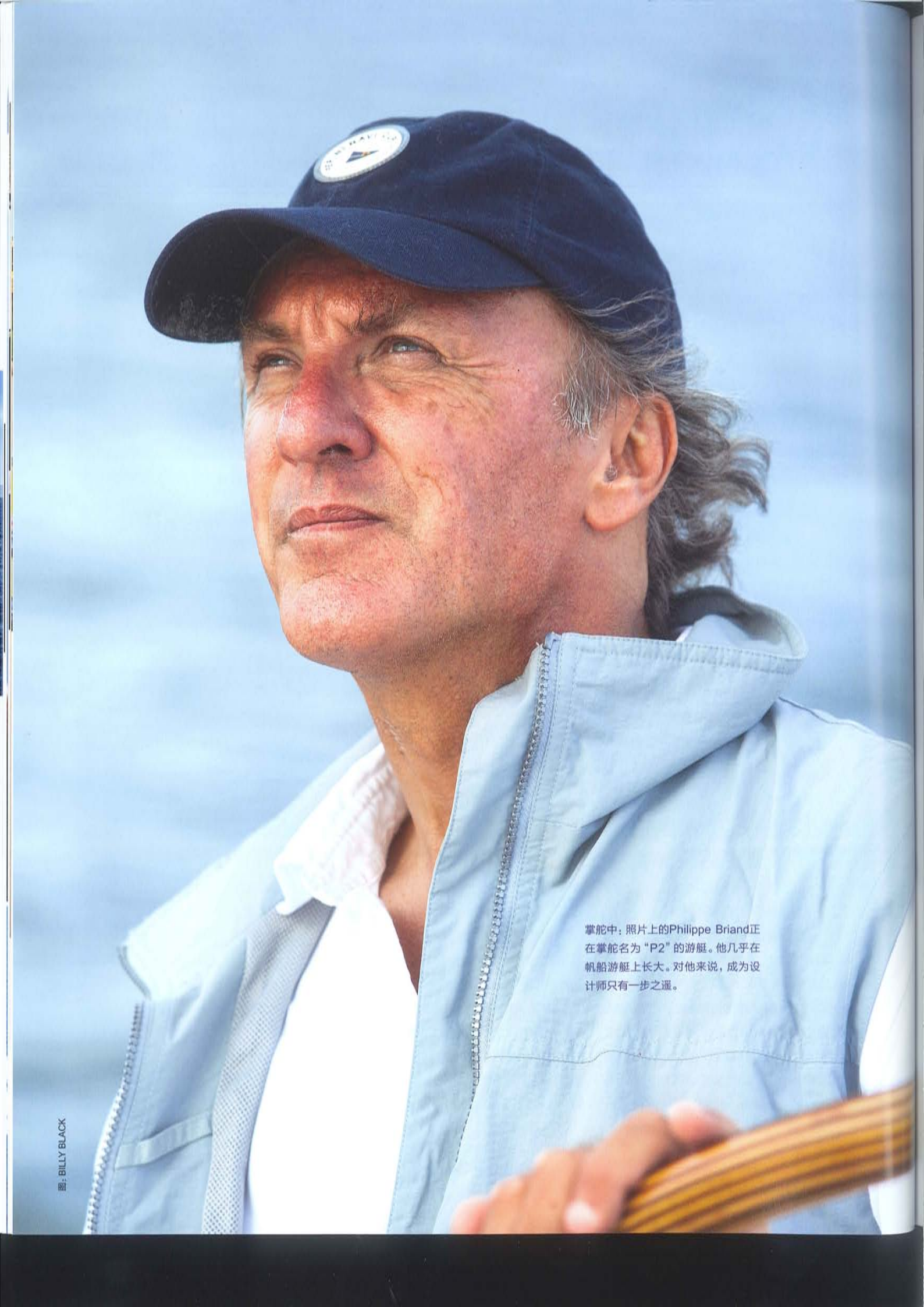
ISSN 1673-4041



9 771673 404068

【国内统一刊号: CN13-1370/F】

中国(上海)国际游艇展官方指定媒体



掌舵中：照片上的Philippe Briand正在掌舵名为“P2”的游艇。他几乎在帆船游艇上长大。对他来说，成为设计师只有一步之遥。

# 有深度的设计

他从事游艇设计34年，11000多艘游艇都是按照他的设计建造完工，包括“Bristolian”号、“Mari-Cha IV”号和“Vertigo”号等大型游艇。尽管如此，他始终保持谦逊的态度。《非常游艇》记者采访著名设计师Philippe Briand。

文: Marcus Krall, Martin Hager 译: 方怡青

这次采访的条件并不是最理想的：首先，他其实不太喜欢接受采访；其次，他总是到处奔波——每年搭乘100多次飞机。但无论如何，我们还是成功地遇见了著名游艇设计师Philippe Briand，并和他坐在了同一张桌子旁。在过去的几十年里，Philippe Briand对国际帆船界产生了持续和深远的影响。我们的等待是值得的。Briand先生在采访中侃侃而谈。这将是《非常游艇》创刊以来持续时间最长的一次采访。

您在十六岁时设计了第一艘帆船游艇。那是一艘怎样的船？现在还在航行吗？

这艘帆船名叫“Serenade”，全长7.5米、重0.25吨，是由位于阿利坎特的一家船厂用木材建造而成的。该船曾在西班牙某个帆船赛中荣获第三名。幸运的是，我所在中学的校长非常理解我，他答应放我几天假，于是我就可以去船厂观摩造船的过程了。“Serenade”号的表面涂的是薰衣草色的油漆。我相信它现在应该在西班牙的某个地方。继“Serenade”号之后，我又设计了另外两只船，然后船厂按照我的草图，用玻璃纤维模具制造了15艘不同类型的巡航艇。

您在六年后设计了自己的第一个系列游艇。那又是什么类型的游艇呢？

我在1977年又设计了一艘单体游

艇。这一次是为了在法国拉罗谢尔（La Rochelle）前举行的四分之三吨级锦标赛而设计的。这艘游艇虽然不是速度最

快的，却是当时的整支参赛游艇队伍中最高雅的。它吸引了Jeanneau船厂一位员工的注意。因此，Jeanneau船厂



第一艘游艇：Philippe Briand在16岁时设计了第一艘游艇——7.5米长的“Serenade”号。该游艇后来在阿利坎特建成。



“哈密尔顿II”:35米长, 配备2005年产升降龙骨, 由CNB采用碳材料制成。帆面积:616 平方米。

的老板事后问我, 能否为他们设计一艘长32英寸、四分之三吨级的宽敞型巡航艇, 即后来的“Symphony”号。当时我22岁。从那时起, 我的设计理念开始成为标准, 比如说符合人体工程学设计的驾驶舱。Jeanneau船厂生产了360艘“Symphony”号游艇——这是一次巨大的成功。此后, 他们委托我设计“Sun Fizz”号。如今, 我们负责Jeanneau船厂所有40至65英寸长Sun Odyssey系列游艇的设计。

请您介绍一下自己的一些情况吧。您有在大学里系统地学习过设计吗? 还是说, 您是在实践中“边做边学”的?

我在帆船上长大, 是帆船赛水手、自学成才者以及完美主义者。我的父亲创办了七十年代最大的船帆制造公司, 并且

是在欧洲龙舟赛中获得过冠军。我对童年的记忆主要是航海和竞赛。那时候我总想赢得帆船赛, 但首先必须学习如何快速航行。因此, 我在11岁左右的时候开始明白, 怎样能够让帆船提速。我阅读了各种指南, 用自己的皮划艇进行试验, 拜访著名的船舶设计师, 如Pelle Petterson、André Mauric和Philippe Harlé等, 并向他们展示我的设计草图。更重要的是, 我教会自己如何学习, 因为当时还没有游艇设计方面的学术培训。那是我一生中最重要的时期。直至今日, 我依然在不断学习。对于想要保持领先的人而言, 最关键的一点就是不断学习。

在学习的过程中, 您有结识一些良师益友吗?

我的父亲一直不断地给予我鼓励。另

外, 我曾在瑞典的一家单位工作过两年, 该公司的老总也给我留下了非常深刻的印象。他名叫Pelle Petterson, 是一名奥运帆船赛水手, 也是工业设计师。他在这两方面都很有天赋: 他与Maxis合作研发了我所见过的最好的系列游艇; 他所设计的帆船曾在6mR级世界帆船锦标赛上夺得桂冠, 也曾为美洲杯帆船赛设计“Sverige”号。当时我在他那里工作, 因此也参与了12mR级赛船的设计, 这对我的职业发展当然也起到了强大的推动作用。因此我非常感谢Pelle。

为什么您的工作室设在伦敦, 自己却以拉罗谢尔为基地?

2008年之前, 我住在拉罗谢尔——法国的帆船中心。我原先的办公室位于一个帆船赛场地里, 80%的法国帆船企业都在这附近。但是我还是决定在伦敦开设一家分公司, 并且搬去那里办公。

为什么呢?

这是由市场, 尤其是超级游艇市场的

**“我为在法国举行的三届美洲杯帆船赛共设计了6艘船。埃内斯托·贝尔塔雷利 (Ernesto Bertarelli) 也曾请我为其设计游艇, 但是我拒绝了。”**

发展情况决定的。从九十年代末开始，我总是定期飞往伦敦进行客户会谈。我知道许多船东和知名经纪人都是盎格鲁撒克逊人。伦敦是为数不多的帆船业中心之一，其地位仅次于纽约和摩纳哥。

**您设计了多艘美洲杯参赛帆船。您怎么会产生这样的想法的？**

第一次的机会要归功于Pelle Pettersson。1978年，我组建法国辛迪加的尝试失败，这令我感到非常失落，因为我们同Dassault合作研发的帆船比“Courageous”号的速度更快。我们已经为帆船的龙骨添加了小翼帆，这比“澳大利亚2”号领先5年。我总共为三场在法国举行的比赛设计了六艘帆船，还为2000年的瑞典帆船竞赛设计了一艘。其中包括大功率的“French Kiss”号、“Villedé Paris”号以及极具创新特点的“Be Happy”号双龙骨艇。但是每个团队都耗费了所有资金。2000年3月，当Ernesto Bertarelli打电话问我是否有兴趣参加他正在筹备的瑞典队时，我以劳累和缺乏工作潜力为由，委婉地拒绝了他的邀请。他之后研发的第一代“Alinghi”号借鉴了我们的“Be Happy”号设计，对其进行了一些修改。

**美洲杯的船队受到Cats条款的限制，团队当时面临哪些挑战？**

关键是要按照明确的规则优化单体船。比起单纯地降低速度以提高效率，这里的优化提出了更高、更具挑战性的要求。我们必须仔细观察研究船身及附件周围的水流情况，以改善船体的形状。这种方法能增长我们的知识，改善我们的实验仪器以及大幅提升航行速度，但前提条件是，船体的长、宽、帆面积等主要参数必须保持恒定。20年来，船速平均每年提高1%。最近刚刚启动的多体船开发周期明显具有巨大的发展潜力。

**您是怎样转入超级游艇设计领域的？**

1995年，我接到了“Mari-Cha III”游艇的订单。这艘45米长的游艇在当时已经算是最大的碳纤维游艇了。1998年，我们设计的“Mari-Cha III”号创造了新的跨大西洋记录——8天23小时。这艘游艇自出品以来一直没有易主，它的船东至今为止一直将它当作家庭的巡航休闲艇使用。“Mari-Cha III”号外形时尚前卫、异常美丽、无与伦比，是我最喜爱的作品，我的“心头肉”。

**您在此后设计的“Mari-Cha IV”号成为您事业成功的里程碑。那么它能达到如此高速的秘诀在哪里？**

是一艘巡航游艇创造的跨大西洋记录激起了“Mari-Cha IV”号游艇的船东打造赛艇的想法。我们设计的“Mari-Cha IV”号游艇宽敞轻便，是配备倾斜龙骨的单体游艇中规模最大的一艘，也是我们在当时的条件限制下建造出的最长手动单

体船。正是凭借这样的高级配置，该游艇以6天17小时的成绩创造了新的记录。该项记录一直保持至今。

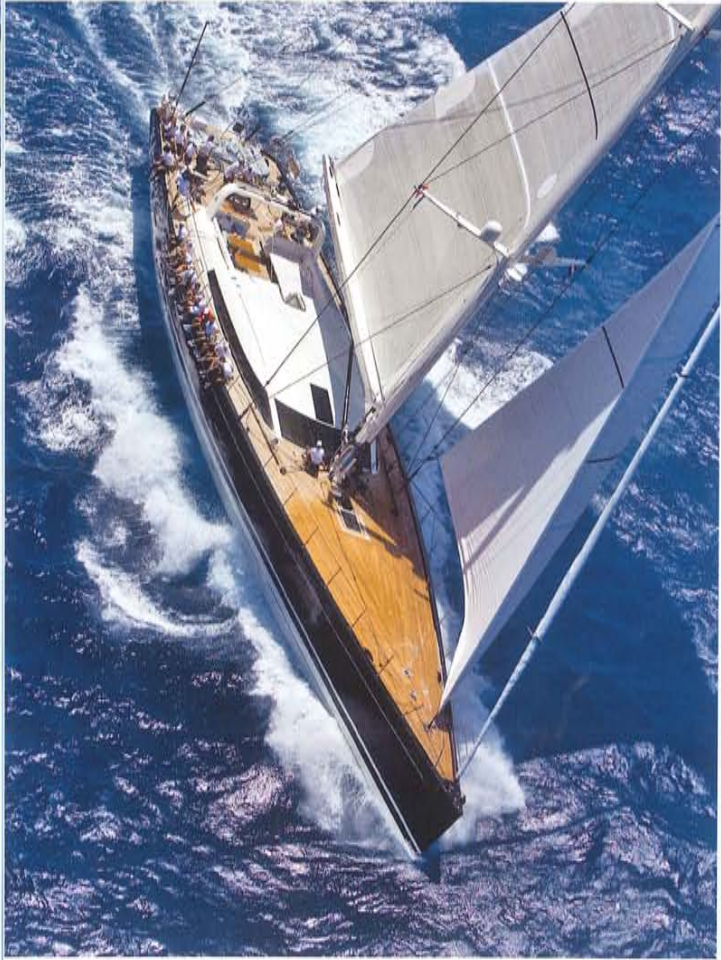
**船东特意要求您建造高速单体船？**

是的。有经验的船东们往往都会喜欢我们的设计。他们知道让高性能游艇巡航意味着什么。但是我们从来不会忘记，80%-10%的高性能游艇都被用作巡航艇。因此，我们充分利用船身体积，以便船内空间尽可能地宽敞与舒适。我们也知道，任何一艘大型游艇都总是有机会改善其外观。

对于一个游艇来说，外表美观是其首要任务。并且我认为，这也是我们取得成功的首要原因。每一项设计都是对外部构造的挑战，而我们每一次都用行动证明：我们知道的绝不仅仅是一个答案而已。我们的最新产品名叫“Inoui”，因为船东想要一艘永恒的船。该船将于六月在Vitters试水。



“Bristolian II”：全长36米，2008年建成，甲板设计借鉴了玛莎拉蒂跑车的造型。



设计的多样化：“Mari-Cha IV”（上）是纯粹的赛艇，它曾以破纪录的时间征服大西洋。“P2”（左）不仅可作为赛艇参加帆船比赛，也可作为巡航艇休闲使用。67米长的“Vertigo”号则自成一家，将极佳的舒适度与卓越的航海特性有机结合起来。

您经常与德语区国家的船东合作吗？

那当然。德国有许多热情洋溢、经验丰富的水手。

以设计师的视角来看，您认为您的最新设计，如“P2”号、“Bristolian”号和“Vertigo”号等，具有哪些特色？

每一项设计都要面临不同的挑战，而应对这些挑战也是我们工作中最重要的一个方面。“P2”号的船东希望自己的游艇能够较好地迎风航行及快速转弯。“P2”是Perini Navi的第一艘轻游艇。“Bristolian”号的船东则特别注重甲板的布局及船身式样。我们不仅满足了他对于游艇性能的要求，而且设计出远远超出他期望值的外观。“Vertigo”号是第一艘长度达67米的帆船游艇，其主帆和滑道下缘具有弧形切口，船身中部设有仓库。我

们为这艘Vitruvius游艇所设计的垂直舱柱完全颠覆了动力艇的设计理念。

“对于船身全长70米以上的帆船游艇而言，其市场份额还会上升。新型的生活方式正在推动这一演变。”

“Vertigo”号是您迄今为止设计的最大型游艇。作为双桅帆船，“Vertigo”号目前是否效力于其他帆船联赛，还是说它只是拥有一个稍大些的船身？

对我们来说，她完全是一种不同类型不同级别的船。它是我们的第一个带有两层甲板以及飞桥的设计产品。此外我们还想证明，这种大小的帆船游艇也能为人们提供航海的乐趣。它的速度逐渐提高，也不再像其他游艇那样必须靠发动机供能。尽管如此，它在舒适度

方面也在同等规模游艇中遥遥领先，比如说，人们可以在沙龙里透过玻璃窗观赏海上全景。此外，游艇还配备了创新性的为8.5米长附属艇设计的艇库。我们特别注意保持甲板的光滑整洁。迄今为止，还没有第二帆船游艇拥有如此规模的甲板。

您有参与这三艘帆船的船身和上层建筑设计吗？

我们相信，要打造一艘成功的帆船必然离不开最好的桅杆。我们的设计方案非常完备。我们负责设计游艇的构造——即船身、配件、索具及镇流器，游艇的造型



“Galileo G”：Vitruvius系列的二号产品，长55米，配有2011年产的破冰级游艇。



即将上市:73米长的Vitruvius探险游艇,其内部装饰由Rémi Tessier设计。

——即外部线条、甲板和上层建筑,以及提供内饰的平面图。此外,我们还定义技术配置,也就是结构、船舷和甲板系统。无论是帆船,还是动力艇,船身构造都是决定游艇性能的关键要素。然而,正如此前所提到的,游艇的外观也要吸引眼球,也就是说,游艇要看起来高贵典雅,并且由外观透露出设计者赋予它的内涵。尽管技术条件具有一定的限制性,但我们可以尽力克服。如果一项设计具备了所有的要素,并且游艇显示出我在设计过程中想要实现的存在感和特性,并且所有的目标都得到实现并且完美和谐,那么这项设计就是完整的。

为开展“Vertigo”号等设计项目,您一般多久飞去新西兰一次?或者您的团队中是否有人现在在新西兰?

要从事这一职业,就必须做好经常出差的准备。我每年要搭乘100多个航班,其中很多次都是飞往新西兰的。我的员工也和我一样,经常到处出差,而且很多时间都待在船厂。顺便说一句,“Vertigo”号的建成确定了向超大型帆船游艇发展的趋势。

您在自己的网站上介绍了其他的一些

大型项目。那么您能否详细说明一下这些项目的内容?

我们目前有两个设计项目,这两艘游艇的长度分别为230英寸和250英寸。较小的一艘是Perini Navi订购的帆船游艇。我们只负责它的构造,而Perini负责船身设计。船厂预计将于2015年年中交货。对250英寸长游艇的设计将是创新性的。我们不仅设计其构造,还负责其造型设计,也就是视觉效果。由于我们已向船东作出了保密承诺,因此不便在此透露具体信息。该游艇将于2016年春季试水。

如今,大型帆船正在繁荣发展。对此,您作何解释?

这是相对而言的。比起“繁荣”,我更愿意称之为“演变”。我们知道,船身长度超过70米的帆船游艇数目是有限的。一方面,生活方式和豪华旅游不断推进这一演变。大型帆船游艇非常宽敞,可借助风力为乘客提供完整的旅行乐趣。第二个趋势在于挑战和对创新的渴望。游艇在水力驱动、能源管理、材料和部件创新等方面都需要领先。新的游艇要证明自己的易操作性。我相信,船身长度超过70米的大型帆船游艇在整个市场上的份额会继续增长。

对此我十分有信心。

如今,动力游艇和帆船游艇所占比例分别为85%和15%。您认为这样的比例还会发生变化吗?

总的来说,新兴工业国家富裕程度的提高对于市场的发展有着很大的影响。新船东倾向于购买动力游艇,而“老客户”和有经验的船东更加支持帆船游艇市场。要想帆船游艇快速发展,首先要破除“帆船游艇只为有经验的船东而造”的传言。因此,我认为还会出现新的发展趋势。

您是怎么开始做起动力游艇生意的?

我一度认为,我们的团队能够设计出别具一格的动力游艇。2007年以前,我们设计的动力艇都遵循一定的体积与长度比。这一比例导致上层建筑过高。因此我想要打破这一传统,设计出更加纤长的动力游艇。

您认为Vitruvius系列游艇最大的优点在哪里?

效率、舒展的船身线条以及匀称的造型。

Vitruvius游艇的空间体积并不是最大的。我们一直以为,船东希望居住空间越大越好。

在我们看来,年轻的船东往往喜欢房间宽敞、通透性强、客房和船员数目少、能耗低,同时又不失舒适感的动力游艇。在体积一定的情况下,我们以保证游艇的美感为宗旨,希望设计出长短比例同空间感相协调的船身。我们设计的第一艘Vitruvius游艇名为“Exuma”,其长度约为50米,毛重为50吨。该游艇拥有诸多良好性能,如效率、能耗、适航性、通风布局、卓越比例和傲然于世的外观等。游艇上还放置了一辆水陆两用车、一只气垫船以及所有能想到的玩具。该游艇能航行至世界



上最偏远的地方，且乘客能够不受限制地游览陆地和海洋。

您的网站上还有95米长Vitruvius游艇的照片。

我们正在为相关客户筹备该系列项目。

您能设想其他动力游艇的发展前景吗？

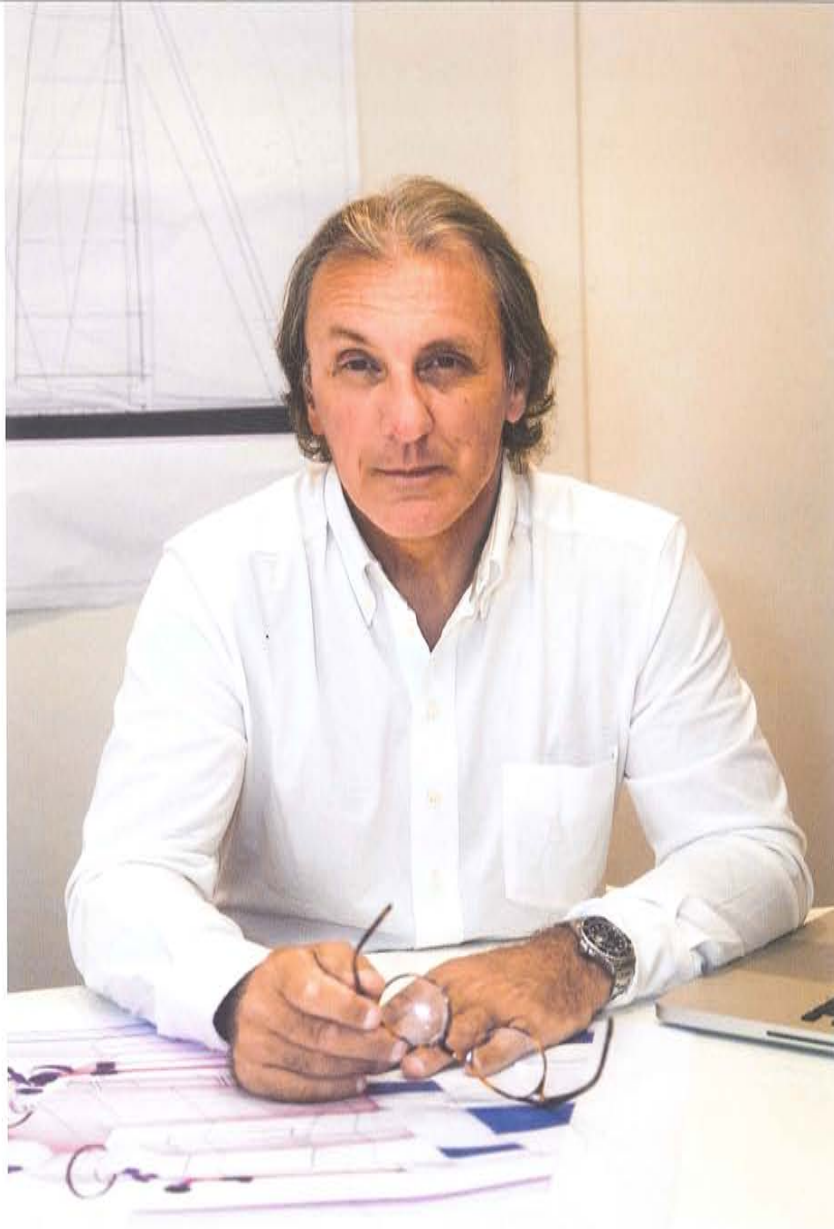
当然能。创新的机会一直都有。环顾法国蓝色海岸的游艇码头，我们可以发现，大多数动力游艇都大同小异。我们研制的动力游艇长15至105米不等。我感觉，动力游艇至今仍更多地关注其造型，而非技术上的进步。

对您来说，游艇设计工作具有怎样的意义？到目前为止，您已完成多少艘游艇的设计工作？

我从1978年开始将游艇设计作为主业。在过去的三十多年里，我们设计了一百多艘游艇，平均每年完成三至五个设计作品。迄今为止已有11000多艘游艇按照我们的设计建造完工。目前我们正在设计Jeanneau船厂的Sun Odyssey系列游艇，以及Beneteau集团旗下全新的CNB 76。后者将于2014年试水。这两项设计工作均要求高精度和最优化，因此我必须非常小心谨慎。这一点和设计系列汽车的工作很相似，因为两者都不允许任何误差。系列游艇的商业成功意味着船厂的成功和更多的市场份额。但在这样一个竞争激烈的市场上，误差其实并没有引起什么损失。

我们可以看到由您设计的游艇内饰吗？

是的。在“Philippe Briand”品牌下，我们的团队已成功交付了十艘Sun-Odyssey游艇的内饰，以及包括Beneteau品牌旗下First 45和First 50型号帆船的



图：MAGNUS BRUNNER

伦敦港：白里安在世界超级游艇中心工作。

创新内饰设计。Veerle Battiau刚刚接手Vitruvius品牌下的73米长的探险游艇的改装设计工作。该游艇将于今年重新出海。因此，我们虽然有内饰设计的经验，但我们不想跟内饰设计师抢饭碗。

您最欣赏的内饰设计师是谁？

很多。我在很久以前以及刚刚过去的一段时间里曾跟Christian Liaigre一起工作过，他非常优秀，我们之间的合作也很默契。此外，Andrew Winch、Rémi Tessier、Wetzel Brown Partners 以及John Munford都是非常出色的内饰设计师。未来我还希望能与其他的一些著名内饰设计师合作。

哪一个人或者哪一件事对你的影响最大？

在设计领域，很多设计师对我的影响都很大，当然他们未必都是船舶设计师。我非常喜欢Calatrava、Zaha Hadid和Jean Nouvel的设计，因为他们的作品富有动感，并且能够体现他们在结构上的深思熟虑。我也对汽车很感兴趣，因为汽车也是会动的。我特别欣赏Aston Martin设计的“One-77”。我热衷于把所有事情都做得尽善尽美。我相信，游艇设计的品质取决于船身的各种比例，而不是一些表面的东西。

非常感谢您接受我们的采访。