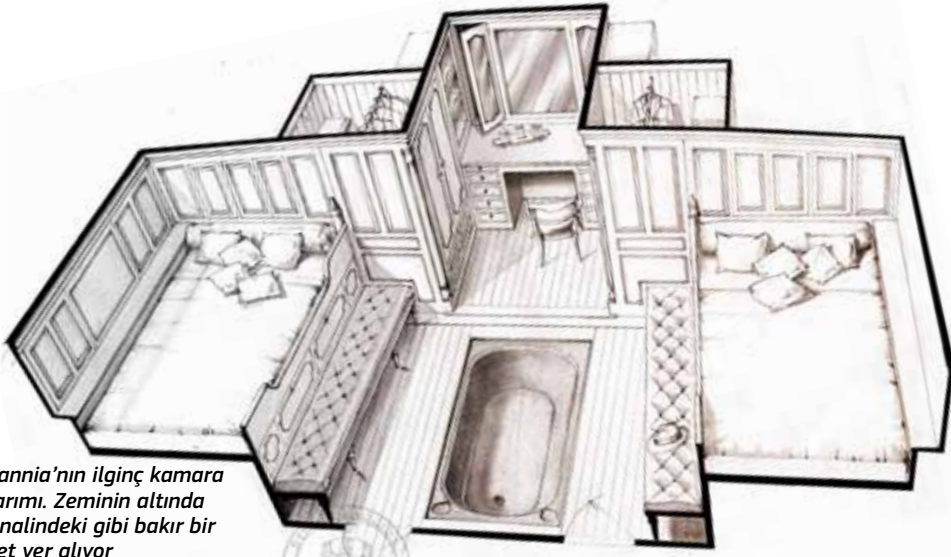




Stefano Faggioni, Lulworth'un mürettebat kabininde



Britannia'nın ilginç kamara tasarımı. Zeminin altında orijinalindeki gibi bakır bir küvet yer alıyor



Sessizliğin yankısı

BİR TEKNENİN YAŞADIĞINI NASIL ANLARSINIZ? NEFES ALDIĞINI, SİZİ DİNLEDİĞİNİ, KORUDUĞUNU, SEVDİĞİNİ... STEFANO FAGGIONI'NİN ÇİZGİLERİNDE BUNLARI HİSSEDERSİNİZ, AHŞAPTAKİ DAMARLARI, LUMBOZDAN İÇERİ HINZIRCA DALAN SABAH GÜNEŞİNİ, KAMARADAKİ AKŞAMÜSTÜ ŞEKERLEMESİNİN TADINI. ÇÜNKÜ ONA GÖRE TASARIM, TEKNENİN HİKAYESİNİ VE RUHUNU ANLATMALIDIR.

YAZI: AYŞEGÜL BAKIŞ FOTOĞRAFLAR: FRANCESCO RASTELLI

İtalyan Tasarımcı Stefano Faggioni, babasından devraldığı tasarım stüdyosunda kendi felsefesiyle tekneler çiziyor. Üstelik çizmek denince bugün hepimizin anladığı biçimde bilgisayar programlarını değil, kalem ve kağıdı kullanmayı tercih ediyor. Eskiye duyduğu tutkuyla refit ve replika projelerinde harikalar yaratıyor, teknelerin ruhunu kağıda yansıtıyor.

Studio Faggioni Yacht Design'da kaç kişi çalışıyor?

Genelde üç kişiyiz. Arma ve yelken planları konusunda bazen amcam Francesco'dan yardım alıyoruz. Eski arma sistemleriyle ilgili inanılmaz bir hafızası var.

2000 yılında babam öldüğünde kendimi çok yalnız hissettim. Bu işe devam etmek istediğimden bile emin değildim, daha sonra enerjimle bunu başarabileceğimi keşfettim. İşleri babamdan farklı bir şekilde ele aldım ve hem stüdyoya hem de projelere kendi felsefemi taşıdım.

Başka bir iş yapmayı düşündüğünüz oldu mu?

Mimari okudum; sivil mimariyi sevdiğim için aslında yat tasarımcısı olmayı düşünmüyordum. Tarihi binalarla

ilgileniyordum, modern binalara bakış açım da modern teknelere bakış açım gibi biraz. Pek anlam taşımayan acayip şekilleri seyretmekten hoşlanmıyorum; modern ya da eski, akla uygun olan başarılı mimaridir bence.

Her restorasyonun bir hikayesi oluyor, sizin en sevdiğiniz hikaye hangisi?

Lulworth, Patience, La Spina benim için çok özel tekneler. Tekne sahipleri için felsefesine rehberlik edebilmemiz için bize sınırsız yetki ve güven veriyor. Bu çok önemli. Tüm süreçte yaptığımız her işin ölçülebilmesi, fark edilmesi mümkün değil ama bu tip teknelerin hepsinde olan 'kayıp ruh'un bulunması için mimar, tekne sahibi ve tüm tersanenin bu işe duyulan tutkunun izinde ilerlemesi gerekiyor.

Restorasyonlarda kullandığınız eski aksesuarları ve ufak detayları nasıl buluyorsunuz?

Bazen antikacıardan, bazen eski teknelerden buluyoruz ama çoğunlukla yapıyoruz. Eğer tekne sahibi isterse ihtiyacımız olan tüm aksesuarlar için yepyeni bir çizim yapıyoruz, eski çizimleri kopyalayamıyoruz. Sonuçta bunlar teknenin orijinal mücevherleri haline geliyor. 🏠



Lulworth koridor



Okuma lambaları



Stüdyonun suluboya render'larından biri

Tüm bu aksesuarlar aynı ruhu ve tekniği paylaştığı için orijinalleri gibi olduğunu görebilirsiniz. Çizim, kalıp, döküm, cam ustalığı gibi dalların yer aldığı harika bir orkestra çalışması.

Klasik teknelerde çalışmayı çok sevdiğinizi söyleyebiliriz sanırım...

Sıfırdan tekne çizmekten çok farklı, adeta teknenin ruhunu yeniden inşa ediyorsunuz. Bu tarz teknelerin bir seri adı ya da endüstriyel kodu yok, insanlar gibi isimleri var. Nasıl her insanın farklı karakteri varsa onların da birbirinden farklı karakterleri var. Bu karakteri ve ona uyan ruh halini keşfetmelisiniz. Bunları keşfederseniz yaptığınız her şey aslına uygun olur, zaman makinesine girmiş gibi. İyi bir restorasyonda mimarın izlerini bulamazsınız gerçek mücadele budur.

Klasik bir tekneye girdiğinizde neler hissediyorsunuz?

Çocukluğumdan beri Orion, Astra, Mariette gibi teknelere bindim. Bence tekne demek onlardı. Eski tip bir gövde, şaşırtıcı olmaya çalışmaz, baştan çıkarıcı bir obje olarak teknenin gerçek anlamını somutlaştırır. Çevrelendiği doğanın ve onu yaratan kültürün tadını çıkaran klasik bir yuvadır.

Yeni projelerden de hoşuma gidenler oluyor; genelde explorer, tug boat tarzı sizi yarı yolda bırakmayacak, dünyayı dolaşmak isteyeceğiniz modeller...

Bana göre farklı olmak için umutsuzca çabalayan, doğal olmayan ve sadece şaşırtmak amacını taşıyan bazı gövde formları belki bir alıştırmaya kabul edilebilir ama tasarım olarak kabul edilemez.

Bilgisayar tasarımının ruhunu öldürüyor mu?

Bilgisayar bir el gibi kullanılmalı. Bu bakış açısıyla bilgisayarla yapılan çizimler de dolu dolu olur ve teknoloji işi çok kolaylaştırır.

Bizim yaptıklarımız da dahil olmak üzere fotoğraf render'larını pek sevmiyorum; bence hayalleri ve tasarımdaki şiiri en başından öldürüyor. Yaptığınız aydınlatma sahte olduğu için de nadiren tasarımın son halini yansıtıyor. Tekne sahibinin gerçek malzemelere (örneklerine) dokunarak sahneyi gözünde canlandırabilmesini tercih ederim; ancak bu şekilde o da ortaya çıkan projenin bir parçası olabilir.

Yelken yapıyor musunuz?

Bazen arkadaşlarımla, restore ettiğim tekne sahipleriyle regattalara katılıyorum ama sık sık değil. Gezmeyi ve klasik yelkenin güzelliğini seviyorum ama birinci olmak için savaşmayı pek sevdiğimi söyleyemem.

Bugünlerde sektörün talepleri ne yönde?

Günümüzde bence en ilginç talepler refit konusunda oluyor. Ekonomik kriz sonrası değerinin altında satılan birçok tekne ve tersanelerde yarıda bırakılmış proje var. Bunun yanı sıra var olan teknelerin yeniden kullanımı bir çeşit ekolojik bakış açısı da barındırıyor bana göre. Şu anda şart olduğu gibi gelecekte de yapılacak.

Bir tekneyi çevreci yapan nedir?

Yenilikçi teknolojiler ve bunları uyarlama çabası doğaya saygının bir göstergesi.

Uzun yıllar yaşadığı çevreyle uyumlu olmaktansa sadece kâr etmeye odaklanan tersaneciliğin geleceği beni düşündürüyor. Tek bilinçli yaşama biçimi olmasının

TASARIMCI ■

yanında doğru kullanıldığında çevreci bakış açısının birçok faydası da var. Bu yüzden Sound of Silence adını taşıyan yepyeni projenin bir parçası olmaktan dolayı çok heyecanlıyım.

Sound of Silence neden bu kadar özel?

Proje yeşil enerjinin gelecek kaynaklara değil hali hazırda büyük miktarlarda var olan kaynaklara bağlı olması fikrinden çıkıyor: Güneş ve sıvılaştırılmış doğalgaz (Liquefied Natural Gas-LNG) gibi. Bu 55 metrelik explorer tekne, doğaya ve eşsiz koylarımızı keşfederken bulunacak sessizlikle keyifli zamanları çoğaltma ihtimaline saygı duyuyor. Sessizliğin Sesi adını da buradan alıyor.

Eastproject'in fikri, styling ve iç tasarım konularında Studio Faggioni Yacht Design'in işbirliği ile ortaya çıkıyor. Geleneksel dizel ve elektrikli tahrik sistemi yerine LNG kullanarak ekolojik açıdan ön plana çıkan bir anlayışın ürünü Sound of Silence.

Modern çift yakıtlı motorlarda metanın tahrik sisteminde kullanılması, projenin IMO (International Maritime Organization) tarafından yürütülen 2015-2020 Düzenlemeleri'ne, katı emisyon düzenlemelerine, koruma alanları hakkındaki liman yetkililerinin ve Amerikan sahil güvenliğinin kısıtlamalarına uyumlu olmasını sağlıyor.

Emisyon bakımından nasıl bir avantaj ortaya çıkıyor?

CO2 emisyonunun % 30, azot oksitlerin % 85, ince toz ve kükürt oksidin % 100 oranında azalması dahası yakıt tasarrufu dolayısıyla teknenin giderlerinin düşmesi anlamına geliyor.

Studio Faggioni tarafından biçimlendirilen gövde ve üst bina styling'i geleneksel destek gemilerini animsatiyor, böylece huzursuz eden ya da sıradışı olmak adına sadelikten uzaklaşan formlardan kaçınarak huzur için denize çıkma ruhuna ve doğaya saygı duyduğunu gösteriyor. Bu saygı günümüzde etik bir seçim ancak yarın bir zorunluluk olacak.

Teknenin formu aynı zamanda geniş

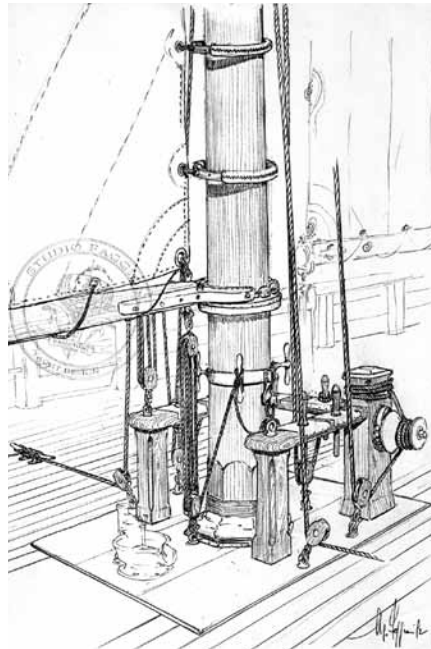


Sound of Silence

ve konforlu alanları seven ve çevre duyarlılığını bir yaşam biçimi olarak gören deniz severlere hitap ediyor. 700 metrekaresi geçen iç mekanların 540 metrekaresi konfor alanlarına ayrıldı.

Sektörün geleceği sizce yeşil projelerde mi?

Olmak zorunda. Bugün bile kimse bu konuyu etraflıca düşünmüyor. Herkes yeşil bir proje için sadece dönüştürülebilir elektrikli akülerin yeterli olduğunu sanıyor. Bizim projemiz böyle değil, sadece gazı kullanmıyoruz. Solar Yacht Technology adı verilen teknik sayesinde güneşi takip eden solar panellerimiz, 100 kilowatt'tan fazla enerji sağlıyor. Bu paneller ilk kez bir yatta kullanılıyor. Jeneratörleri açmadan neredeyse bir gün geçirebiliyor, klima ve mutfakça



Ishtar'ın armadorası



La Spina salon. Masa orijinal sandalyeden esinlenerek Stefano Faggioni tarafından tasarlanmış



Stefano Faggioni, Lulworth'un suya inişi sırasında La Spazia'da (2006)

elektrik sağlayabiliyoruz. Böylece konuklar, teknenin keyif alanlarında mutlak sessizliğin tadını çıkarabiliyor ve doğayla başbaşa kalabiliyor; Sound of Silence isminin hakkını veriyor. Bunu başarabilmek bu projenin asıl gücü.

Yeşil projeniz dışında çizim masanızda neler var?

Sound of Silence yeni bir proje. Bizim asıl uzmanlığımız klasik teknelerin

restorasyonu. Yakınlarda Fincantieri ile üç direkli bir teknenin arma planı ve Akdeniz'de seyredecek kabasorta armalı bir askeri barka için işbirliği yaptık. İngiltere'de Britannia'nın replikasına başladık ancak fonlar sebebiyle bu proje beklemede.

Napoli'de 1907 Camper&Nicholson yapımı gizli keç (gaff ketch) Joyette'in restorasyonuna başladık.

Bir yanda eşine az rastlanır restorasyonlar bir yanda modern ekolojik tekneler... İki ayrı bakış açısını aynı stüdyoda nasıl dengede tutuyorsunuz?

Listeye ev tasarımlarını da ekleyebilirsiniz. Kim için ne yaptığınızı iyi tartmanız gerekiyor. Tarihi bir tasarımı düşünürken ait olduğu yeri, zamanı, sahibini ve zamanın ruhu ile yaratmak istediğiniz atmosferi belirlemelisiniz. Restorasyon bazen tarihi yeniden inşa etmenizi gerektirdiği için önemlidir. Bir teknenin hikayesini ve yaratıcı kültürü tanımadan onu yeniden inşa edemezsiniz. Eskileri yenileriyle değiştirerek restorasyon yapamazsınız, eleştirel olmalı, önce güvenliği, ardından elektrikli vinç, jeneratör, duş gibi o günlerde var olmayan ama şimdi hoşumuza giden konfor ekipmanını düşünmelisiniz.

Gerçek bir sanat eseri bile olsa tekne doğası gereği yelken yapmak için

tasarlanır ve yaşar. Ağrladığı konuklar ve çevresindeki deniz gibi yaşayan bir varlıktır. Konuklarının alan, konfor ve güvenlik ihtiyaçlarına göre restore edilmesi ve yapılması gerekir. Bu yeni projeler için de geçerli; sahibini tanımadan, onu yaşatacağı kültürü, parçası olacağı tarihi bilmeden tekne çizemezsiniz.

Bize Ishtar'dan ve Türkiye'deki diğer projelerinizden bahsedebilir misiniz?

Türkiye deneyimimiz 1990'da babamın üstlendiği ve Bodrum'da inşa edilen Ishtar adlı giz armalı 21 metrelik ahşap uskunayla başladı. Bu projede çok küçük olduğum için çalışmadım ama babam planlarını harfi harfine uygulaması gereken Bodrumlu ustalarla yaptıkları işin inanılmaz olduğunu anlatırdı. Aslında ben geleneksel tekne inşasında çalışan tüm Akdenizlilerin ortak kültüre hatta el işçiliğiyle ifade edilen ortak dile sahip olduğuna inanıyorum. Birkaç klasik tekne restorasyonu yaptığımız İspanya'da da aynı duyguya kapılıyorum.

2006'da tasarımını ve ahşap bölümlerini yaptığımız 33 metrelik uskunalar Bodrum'da inşa edilip İtalya'da tamamlandı. Bunlardan birinin adı Renaissance'tı ve 2012'de Monaco Yacht Show'da sergilendi. ⚓



La Spina ana kamara. Paneller maun ve akçaağaçtan yapılmış ve gomalak cila uygulanmış, sandalyenin döşemesinde at kılı kullanılmış

