

Aldo Cichero

Le MAESTRO en son palais



Ce yacht-paquebot new look de 165 m de long dessiné par Cichero intéresserait le chantier turc Ustaoglu, spécialiste des grandes unités commerciales.

Architecte naval, designer, concepteur visionnaire... La vie professionnelle d'Aldo Cichero se confond avec l'essor de la grande plaisance auquel il a vivement contribué. Neptune l'a rencontré dans sa demeure du XIII^e siècle, cadre propice à sa créativité.

Texte Donatella Zucca avec Michel Luizet - Photos de l'auteur et archives Aldo Cichero

DEPUIS LE XIII^e SIÈCLE, le château de Morsasco, dressé sur son promontoire, domine la campagne de Monferrato, entre Piémont et Ligurie, à une trentaine de kilomètres à vol d'oiseau au nord de Gênes. De grandes familles nobiliaires italiennes telles les Malaspina ou les Gonzague s'y sont succédé jusqu'à ce que Aldo Cichero, architecte naval de son état, tombe amoureux de la bâtisse au milieu des années 80. Il fait de cette maison tout à la fois sa résidence privée, son atelier et sa muse inspirante. «Je l'ai vue depuis la rue, je l'ai aimée et je l'ai achetée», dit-il avec un sourire vague. C'était une autre époque où je signais les contrats à tour de bras et où les banques étaient moins frileuses.» Cernée de remparts d'où le regard embrasse un horizon à 360°, la forteresse de

L'incroyable forteresse piémontaise de Morsasco est la propriété de l'architecte naval depuis plus de 30 ans. Un cadre de vie et de travail grandiose.



Morsasco est pensée pour protéger ce qui compte le plus pour Aldo Cichero. Dans la superbe salle voûtée, il y conserve le trésor d'une vie de travail : des centaines d'esquisses de mobilier, d'objets et de plans de bateaux s'entassent pêle-mêle sur des tables et des étagères sans fin. Plusieurs dessins sont aussi roulés dans de vieux barils de lessive, qui côtoient des maquettes, des trophées et des récompenses en provenance du monde entier, symbole d'une intense activité créatrice. Depuis 2006, l'architecte septuagénaire a installé dans une aile de l'immense château sa société de conseils et d'études techniques navales. Une autre aile abrite ses appartements privés ainsi que ceux de sa mère, âgée de 105 ans ! D'origine piémontaise, Aldo étudie à Gênes puis en France, à Paris. Il n'a pas encore obtenu son diplôme d'architecture navale qu'il travaille déjà pour Baglietto en tant que designer de meubles. Nous sommes en 1960. Le chantier de Varazze sur la côte ligure lance le Baglietto Elba, premier modèle de la série Isole : coque bois, 11,50 m, 2 x 210 ch en ligne d'arbre. C'est l'amorce du succès. D'autres bateaux mythiques comme l'Ischia ou le Maiorca voient le jour. Cichero a maintenant le pied à l'étrier. En 1969,

Aldo Cichero photographié à l'occasion du Cannes Yachting Festival en septembre dernier. L'architecte naval a toujours autant de projets dans son escarcelle.

VIRGINE PELAGALLI



Bateau sportif par excellence, le Magnum 53 a vu le jour en 1978. Il doit ses formes modernes au coup de crayon d'Aldo Cichero.



Aldo au travail, devant une cheminée du XVIII^e siècle flanquée de deux toiles contemporaines.

il rejoint Tecnoconsult, le cabinet d'architecture dirigé par Paolo Caliar, une référence naissante dans le milieu monotonautique de l'époque. Commence alors l'âge d'or du yachting italien. Cichero collabore avec les chantiers navals Picchiotti, Arno, Tecnomarine, Baglietto... Dans le même temps, il conçoit des lampes et accessoires en alliage léger pour Caliar, des fauteuils, des canapés pour Sormani ou Cassina, les célèbres éditeurs de meubles italiens.

C'EST UN DESIGNER éclectique capable de travailler sur n'importe quel support, qui développe des compétences aussi bien techniques qu'artistiques. La société Metastyle spécialisée dans le design d'accessoires de yachting voit le jour et prospère grâce à ses réalisations. Il est aussi à l'origine, durant les seventies, de tous les modèles en bois de la marque de yachts Alalunga de 16 à 32 m, produits par les Cantieri di Santa Margherita Ligure. Aldo Cichero s'est fait un nom. Le volubile designer italien est dans l'air du temps. Il signe l'intérieur post-moderniste du Magnum 53 en 1978 et devient le collaborateur principal du constructeur américain. En 1984, il débute une collaboration avec Lamborghini avec qui il met au point le Lamborghini Quetzal, offshore de 39 pieds équipé de deux Lamborghini V12 de 550 ch chacun. ▶



1962 : Cichero travaille comme apprenti chez Baglietto, qui lance le Maiorca. Les balbutiements de la grande plaisance... Le bateau de 24 m sera construit à trois exemplaires, dont un qui sera la propriété de l'Aga Khan.



Epinglés au mur vert et blanc du bureau, un plan de bateau, une photo de l'offshore Lamborghini, quelques trophées et la maquette d'un Admiral de 1976.

► **D'AUTRES BOLIDES** verront le jour, dont le fameux Masha. Ils participeront au championnat de Class 1 Offshore jusqu'en 2008, date à laquelle le constructeur et motoriste de légende jettera l'éponge pour raisons économiques. Avec Lamborghini, Cichero brevète quelques solutions techniques innovantes comme cette structure en composite léger baptisée Triplast, dédiée aux carènes rutilant les 100 nœuds de vitesse. Il élabore également les plans de la plus grande unité en composite pour les chantiers navals Punto Rosso/Crestitalia. Ultra prolifique, Cichero a ses entrées dans tous les chantiers italiens qui comptent. Au tournant des années 80/90, le grand yacht devient sa spécialité. Pour le constructeur CRN d'Ancône, il conçoit en 1987 deux yachts d'exception de respectivement 41 et 45 m, qui feront date : Abdul Aziz et Nourah of Riyad. La mode est aux yachts aux superstructures longilignes qui s'étirent presque sur toute la longueur de la coque. Le Maffey Blue de Baglietto lancé en 1992 est dans la même veine. C'est l'un des tout premiers yachts à proposer un tableau arrière basculant. L'année suivante, Cichero assiste à la sortie



Des plans, par centaines, sont stockés pêle-mêle dans la salle voûtée du château. Une mine d'or pour les historiens du yachting !

Aldo Cichero prend plaisir à concevoir le moindre détail de ses yachts. Ici, un chaumard avec feu de navigation intégré.



chez Mondomarine du Fauchon, une unité de 35 m commandée par la famille propriétaire du traiteur de la place de la Madeleine. En 1998, Cichero défraye encore la chronique avec Blue Ice, premier yacht «wide body» de Baglietto. Le look choque et dérange, mais le yacht marquera son époque. Au début du nouveau millénaire, l'architecte poursuit ses collaborations tous azimuts même s'il est moins sur le devant de la scène mononautique. Il doit faire face à une nouvelle génération de jeunes designers italiens qui n'ont pas, contrai-



Parmi ses archives, le designer déroule sous nos yeux le plan d'un super yacht qu'il a conçu il y a plus de trente ans.



rement à lui, un bagage technique. Son activité glisse progressivement vers le conseil et les études techniques à partir de 2006. Il imagine une plate-forme marine écologique, Triton, pour la société pétrolière Europam en 2009. A bientôt 75 ans, Aldo a toujours la foi du charbonnier. Sur son compte LinkedIn, on peut consulter l'impressionnante

Imaginée par Cichero, la «Power barge Poseidon 60 MW» est une centrale électrique flottante dite écologique.

liste des constructeurs avec qui il a collaboré. Il a signé au cours de sa longue carrière plus de 250 yachts, ce qui ne l'empêche pas de travailler encore aujourd'hui avec sa fille Irene et son gendre sur des projets de navires de croisière new look de 200 mètres de long, que l'on peut découvrir sur les réseaux sociaux. La passion, toujours et encore! ■

Ma carrière débute avec Baglietto dans les sixties...

Aldo Cichero a participé de près à la formidable expansion du super yacht au cours des années 80. Coups de cœur, anecdotes, innovations et projets, il se raconte sans filtre avec le recul d'un homme d'expérience qui a cinquante ans de carrière derrière lui.

C'est par un chaud matin de juillet que Neptune s'est rendu au château de Morsasco. Aldo Cichero, le maître des lieux, nous reçoit à l'ombre d'un grand arbre dans le jardin de la gigantesque bâtisse qui fait partie de l'association des châteaux privés du Piémont. Morsasco se visite d'avril à octobre, et c'est Franca, la compagne d'Aldo, incollable sur l'histoire des forteresses de la région, qui sert souvent de guide aux visiteurs. Des mariages jusqu'à 200 personnes sont organisés dans les salles de réception. Le castello est aussi connu pour son école de fauconnerie qui y a élu domicile. Avant notre entretien, Cichero nous dévoile les parties les plus spectaculaires de Morsasco : la chapelle du XVIII^e siècle, la salle à manger d'été avec ses fresques et ses tapisseries d'époque, le grand escalier de pierre... Puis nous descendons dans la pièce qu'affectionne le plus le maestro, son grand bureau aux murs recouverts de dessins, photos de bateaux et récompenses parmi lesquelles le prix du pionnier de l'industrie italienne, qui lui a été remis tout récemment par la Fédération nautique italienne.



Aldo Cichero à sa table de travail dans le château de Morsasco, lors de son entretien avec Neptune. Depuis 2006, il y a installé, aux côtés de sa fille et son gendre, sa société de conseils et d'études techniques navals.

Racontez-nous vos débuts dans le milieu du bateau.

J'ai commencé à travailler à 18 ans comme apprenti pour le chantier Baglietto à une époque où la plaisance était en train de naître. «Tu dois apprendre à construire des bateaux avant de les dessiner, m'a conseillé Pietro Baglietto. Je débarquais de Capriata d'Orba, un petit bourg du Piémont à une dizaine de kilomètres d'ici où il y avait quelques activités de mécanique. J'ai pensé au départ qu'il me voulait à cause de mes études de mécanique industrielle, mais, au lieu de cela, il m'a mis à l'intérieur des bateaux pour fabriquer des meubles. Les architectes d'aujourd'hui commencent d'abord par de grands projets puis s'intéressent aux petits détails pour le seul avantage d'être signés par eux. Ils les embellissent, les vendent plus cher. Moi, ça a été tout l'inverse !

Vous avez fait vos études à Gênes puis à Paris. Quelle en est la raison ?

A l'époque, il n'y avait à Gênes qu'un diplôme en ingénierie navale, pas en architecture navale. Les métiers de la plaisance n'étaient pas aussi développés qu'aujourd'hui. La connaissance en architecture et en ingénierie navales n'était pas vraiment nécessaire pour le style de bateaux que je concevais au début à l'instar des Alalunga des chantiers de Santa Margherita-Ligure. Je me suis rendu finalement à Paris à la fin des années 70 pour suivre des cours d'archi- ▶



Fresques et trompe-l'œil ornent les plafonds et les murs des salons d'apparat du château de Morsasco.

AU-DESSUS DE LA PORTE, L'EXERGUE ÉVOQUE LA PREMIÈRE RESTAURATION DU PALAIS EN 1921





Dans les années 90, Mondomarine collabore régulièrement avec l'architecte naval. Le M60 a été déclaré yacht de l'année 1992. L'un des grands succès de Cichero et du chantier de Savone.



En 1995, Mondomarine lance, en partenariat avec Aldo Cichero, le remarquable Ekim 26. Le yacht était équipé de deux moteurs Caterpillar de 1400 ch chacun.

► tecture navale tout en poursuivant mon activité professionnelle qui battait alors son plein.

Parmi les centaines de yachts que vous avez dessinés, quel est votre favori, celui du cœur, et, à l'inverse, le plus difficile ?

Les premiers, qui ont fait naître en moi la passion pour ce métier, sont les Baglietto, puis ceux que j'ai réalisés avec l'architecte Paolo Caliri. Le Drake 21 m reste mon préféré. Il n'est pas très grand mais il avait une salle à manger séparée du salon principal, un agencement très innovant à l'époque. Avec Punto Rosso, j'ai conçu aussi les premiers yachts de plus de 20 mètres en fibre de verre. La réalisation de la série Alalunga enfin m'a procuré beaucoup de satisfaction car réalisée en toute liberté, ce qui est très important. Si le chef de chantier ou d'autres commencent à intervenir sur un projet, cela complique forcément les choses. A l'inverse, si une même personne imagine, dessine et suit la construction du bateau, l'uniformité du projet sera maintenue tout le long du processus et le résultat final sera bon.

L'architecte devant la maquette du Drake 21, dont il a signé la conception en 1980. C'est son bateau préféré. L'unité a en germe tous les attributs du yacht moderne.

La lampe design baptisée Onde a été réalisée par Cichero, pour la grande maison Venini, spécialiste du verre de Murano.



Tout au long de votre carrière, les projets de bateaux et de design se sont succédé. Avez-vous tout accepté, tout aimé ou a-t-il fallu parfois faire des choix ?

Je n'ai jamais suivi le chemin qui m'aurait permis de gagner plus d'argent. Ceci dit, c'est une erreur fondamentale dont on ne prend conscience qu'à mon âge ! J'ai collaboré avec Cesare Cassina et les grands designers des années 70. (il nous montre en même temps une photo de lui aux côtés de Missoni, ndlr). Lorsque dans un yacht, je souhaitais impliquer des artistes de renom, c'était pour obtenir un objet parfait, jamais pour mon propre intérêt. En constituant avec Cassina la fabrique Bracciodiferro, nous avons fait gagner ►



En 1998, le moderniste Blue Ice sort des chantiers Baglietto. C'est l'un des tout premiers yachts «wide body». La superstructure se confond avec la coque. Les passavants ont été supprimés. Le yacht le plus radical de la fin du siècle !



Un projet de yacht de 163 m de longueur signé Cichero, en 2015. 54 cabines doubles, 60 salles de bain et deux piscines. L'architecte revisite de A à Z le concept du superyacht.

► des millions de lires aux designers qui faisaient si peu comparé à ce que je pouvais réaliser par moi-même pour un yacht dont je dessinais le moindre détail jusqu'aux chaudières. Et c'est ce que je continue à faire aujourd'hui.

Votre collaboration avec Mondomarine a-t-elle été la plus profitable pour vous ?

Oui, avec eux, j'ai apporté des idées innovantes et des clients exceptionnels. A l'époque, la plaisance de luxe n'était pas leur activité principale. A partir des années 80, les dirigeants de Mondo ont fabriqué un ou deux yachts pour s'amuser, ce qui a eu au bout du compte un effet négatif pour mes projets qui ont été copiés et développés par d'autres. Ceci dit, le modèle America fut exceptionnel mais deux seulement furent construits.

Tout le monde décrit la relation entre le designer et l'armateur comme capitale. Est-ce aussi votre sentiment ou pensez-vous que la relation au chantier prime sur tout le reste ?

La chaise longue revisitée par Aldo Cichero pour C&B Interior design. Elle fut exposée à la biennale de Venise, dans le Palazzo Dona dalle Rose.



Pour la famille du traiteur français Fauchon, Cichero réalise en 1993 un yacht de 35 m construit chez Mondomarine. La suite propriétaire est d'inspiration art déco.



La cabine du Magnum 53 à la fin des années 70, dessinée et conçue par Cichero. L'époque est celle des ambiances légèrement psychédéliques.



Dessin 3D pour le projet NUN, une approche originale du mégayacht de demain qui pourra abriter une galerie d'art transocéanique. Un travail réalisé en partenariat avec le collectionneur d'art suisse Jürg Brauchli.

Avec le chantier, la relation est aussi fondamentale que celle avec le client. Un jour, lors d'un déjeuner, mon client Vittorio Rossi di Montelera, l'un des propriétaires de la fameuse marque d'alcool Martini, m'a dit : «Vous êtes juste un designer, je suis un grand entrepreneur, et pourtant, nous sommes ici pour tenter de faire un bon bateau, car nous souhaitons tous deux atteindre l'exceptionnel.» J'essaie constamment de faire de mon mieux pour le client, mais aussi pour le constructeur. ►



VIRGINIE PELAGALLI



Un monumental escalier en pierre dessert les étages du palais qui est ouvert partiellement aux visiteurs lorsque les beaux jours reviennent.

► **Passez-vous beaucoup de temps sur les chantiers au moment de la construction ?**

Etre présent sur le site de production est important pour contrôler que vos plans concordent bien avec la réalisation. Vous devez avoir conçu le bateau en sachant ce que vous voulez comme résultat. Souvent aujourd'hui, le designer pense qu'un rendu 3D suffira sans se préoccuper de ce qui sera fait à l'intérieur. Il se trompe.

Entre la conception d'une carène rapide tel que le Lamborghini des années 80 et celle d'un méga yacht de 165 m de longueur, où va votre préférence ?

Ça dépend ! La vitesse est capitale si tu conçois un bateau sportif. Un jour, un client a acheté le gozzo BMW que j'ai fait au début des années 80. Pour lui, le gozzo (réplique du pointu de tradition italienne, ndlr) est nécessairement un bateau lent. Il a donc troqué les deux moteurs d'origine

Un Alalunga 22 m au mouillage près de Naples. Le bateau a des faux airs de Guy Couach. Cichero concevait tous les modèles des Cantieri de Santa Margherita, à la fin des années 70.

de 70 ch pour un modeste bloc de 12 ch ! Ce serait impossible de faire cela aujourd'hui. Lamborghini souhaitait battre les Américains sur leur terrain de prédilection, à savoir la vitesse. Leur bateau avait trois moteurs, le nôtre seulement deux, mais il était capable d'atteindre 80 nœuds. Lors d'un trajet entre San Remo et Monte Carlo, l'un des moteurs de l'offshore américain a explosé et nous sommes arrivés les premiers sur place ! Une autre fois, un client m'a demandé de faire un siège face au poste de pilotage débarrassé de son dossier et des ceintures de sécurité. Nous lui avons demandé la raison. «Le bateau est pour mon fils de neuf ans», a-t-il répondu. C'était un idiot mais la carène et la motorisation que j'avais moi-même mises au point étaient suffisamment sécurisantes pour accepter une demande aussi farfelue. Pour le reste, je conçois aussi bien des bateaux de 6 à 205 m sans avoir d'état d'âme.

Avez-vous eu des clients avec lesquels vous avez entretenu des relations privilégiées ?

Une réelle amitié est née avec un armateur de Bergame. Elle dure depuis plus de trente ans. Il y a aussi quelques clients avec qui j'ai eu des contacts privilégiés, des personnages célèbres ou des patrons d'industrie dont vous devenez parfois le confident. Ce sont des relations étranges... Je me souviens de Mike Buongiorno (star de la télé italienne dans les années 60, ndlr) pour qui j'ai dessiné cinq yachts. J'ai rencontré aussi Gianni Agnelli, qui demandait des conseils et estimait beaucoup les pros du secteur. ►



EN 2013, CICHERO SIGNE L'INTÉRIEUR DE PRIDE, DU CHANTIER ESPAGNOL VIUDES YACHTS



Les jardins du château offrent une vue panoramique exceptionnelle sur la campagne de Monferrato, à une trentaine de kilomètres au nord de Gênes.

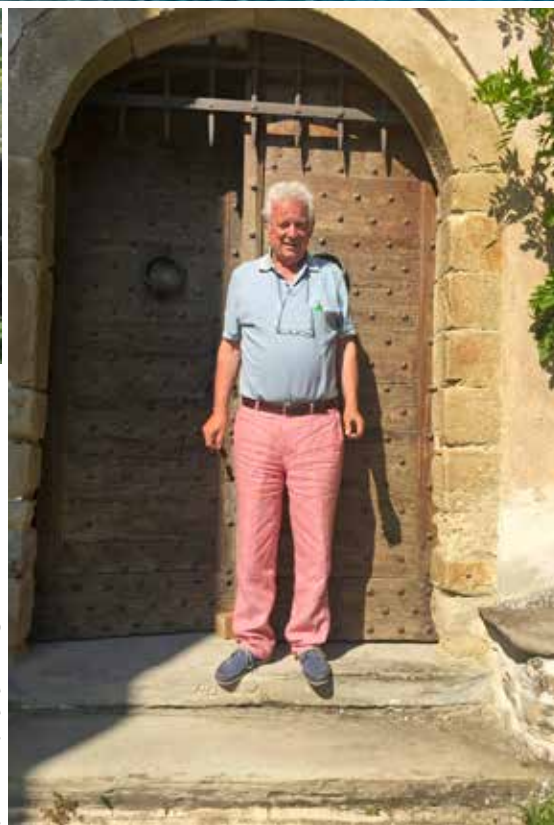
► Le bateau est-il pour vous une œuvre d'art ?

Non, loin de là, et je ne suis pas non plus un artiste. De nombreux designers en revanche pensent qu'ils le sont. Nous n'avons pas à imposer ce que nous créons comme s'il s'agissait de sculpture ou de peinture. Nous devons au contraire résoudre le problème de faire vivre les choses d'une certaine manière qui est celle du commanditaire. J'ai en mémoire un armateur arabe qui n'aimait pas les dégradés de beige, pourtant très à la mode à l'époque, car c'était les mêmes tons qu'il avait dans le désert. Il voulait des couleurs vives. J'ai donc fait appel pour lui à Missoni.

Vous avez encore aujourd'hui plein de projets : un navire de croisière de 200 mètres de longueur, une barge pour produire de l'énergie propre, des constructions comme l'italian-town en Chine... Seront-ils réalisés un jour ?

Certains projets sont en train de devenir réalité. Pour le navire de croisière, je suis en contact avancé avec une compagnie qui souhaite améliorer l'esthétique de ses futurs paquebots. Toutes mes constructions flottantes pourraient être réalisées rapidement à partir d'un site spécifique et éviter ainsi les contraintes d'autorisations et permis de construire.

Aldo Cichero pose devant la porte en bois clouté surmontée d'une herse. Certaines parties du bateau datent du XIII^e siècle.



Mettez-vous des limites entre vie privée et travail ?

Les deux sont étroitement liés. On fait tout en famille. Ma cellule de travail pour l'architecture navale est composée de ma fille Irene, son mari et son beau-frère. Pour l'ingénierie, il y a Andrea Bacigalupo, grand caréniste, expert en motorisation et propulsion. Nous œuvrons ensemble depuis toujours. Enfin, quelques projets spéciaux sont nés et réalisés en collaboration avec Pier Federico Caliri de Caliri & Associates. Plus récemment, une entreprise m'a contacté pour travailler directement. Il y a plein de choses sur le feu ! ■