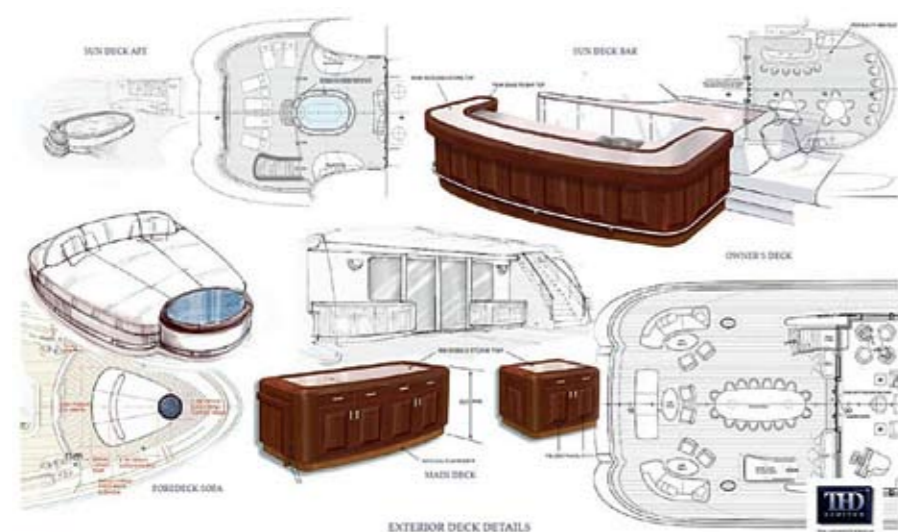




Слева и справа: самая большая яхта, когда-либо спущенная в США, — 85,6-метровая Sakewalk. Построена в 2010 году верфью Dreyfus. Слева — яхта на стадии проекта, справа — во время спуска



Дозвониться до одного из главных дизайнеров экстерьера в индустрии суперяхт не так-то просто. Британец Тим Хейвуд переехал из Лондона в английскую глушь и погрузился в работу. Но мы нарушили его изоляцию. И услышали интересный рассказ

ГНЕТ СВОИ ЛИНИИ

ТЕКСТ МАЙКЛ И ФРЭНСИС ХОВОРТ



Проект 115-метровой, очень эффективной яхты Finantieri Morpheus



Тим Хейвуд — дизайнер экстерьеров суперяхт, удостоенный множества наград. Его можно смело называть рекордсменом стометровки, так как именно он разрабатывал дизайн для очень многих суперяхт с длиной корпуса от 100 м и больше. В их числе восхитительная 133-метровая Al Mirqab, пользующаяся невероятным успехом Baton Rouge, американская Sakewalk, Carinthia VII, чей дизайн считается иконическим, суперяхта типа эксплорер Ice, а также Kogo, Mayan Queen IV, Toraz, Limitless and Pelorus.

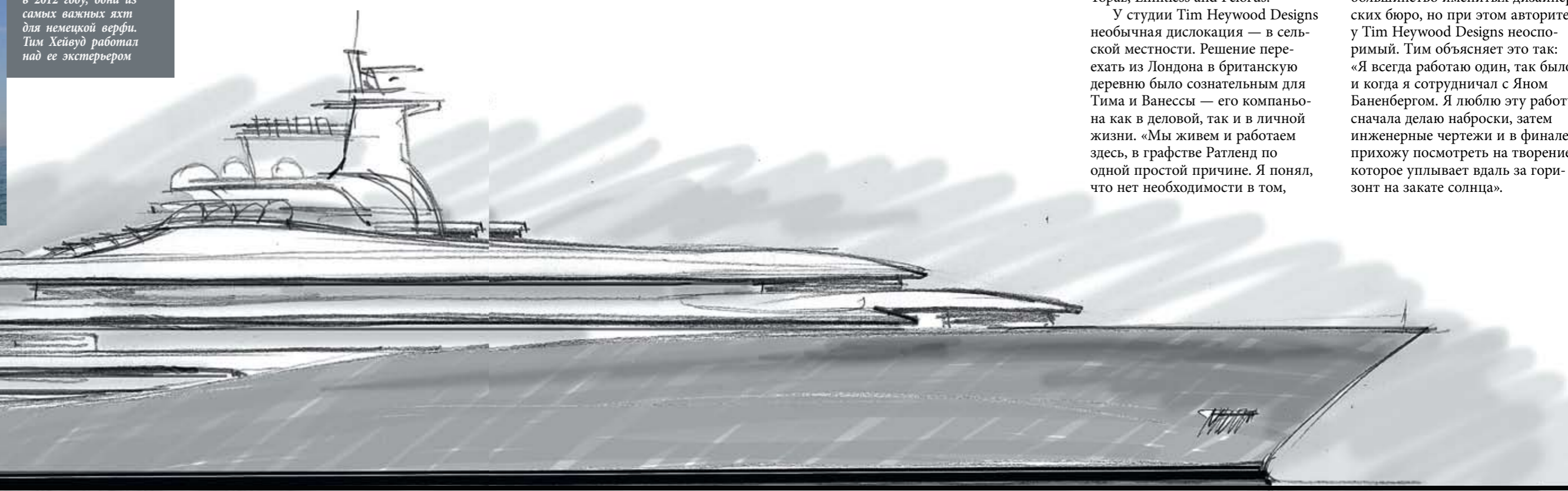
Чтобы находиться в Лондоне. Последние пять лет сюда к нам приезжает больше людей, чем тогда в студию в Доклендс. У них есть возможность приземлиться неподалеку на вертолете: в поле или на площадке у восхитительного отеля, находящегося в нескольких милях отсюда. Международные аэропорты тоже рядом, от Хитроу до нас можно добраться на машине за два часа».

У студии Tim Heywood Designs необычная дислокация — в сельской местности. Решение переехать из Лондона в британскую деревню было сознательным для Тима и Ванессы — его компаньона как в деловой, так и в личной жизни. «Мы живем и работаем здесь, в графстве Ратленд по одной простой причине. Я понял, что нет необходимости в том,

Вместе с Ванессой Тим создал дизайн-студию, которая явно не вписывается в рамки привычного. Она устроена совсем не так, как большинство именитых дизайнерских бюро, но при этом авторитет у Tim Heywood Designs неоспоримый. Тим объясняет это так: «Я всегда работаю один, так было и когда я сотрудничал с Яном Ваненбергом. Я люблю эту работу, сначала делаю наброски, затем инженерные чертежи и в финале прихожу посмотреть на творение, которое уползает вдаль за горизонт на закате солнца».

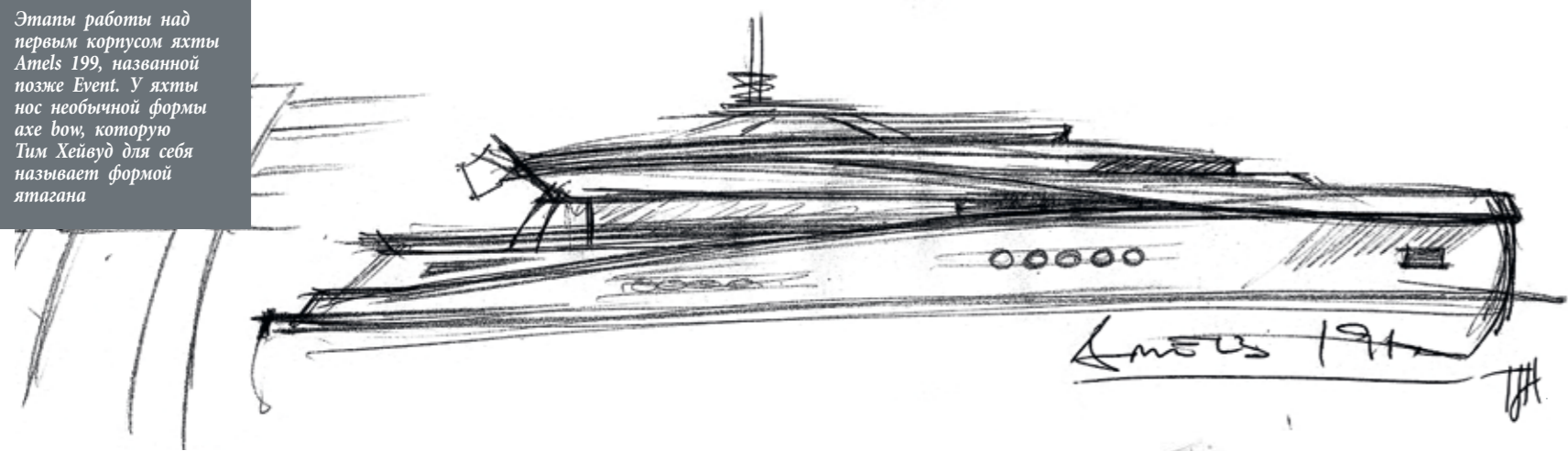


147-метровая яхта Lürssen Toraz, переданная владельцу в 2012 году, одна из самых важных яхт для немецкой верфи. Тим Хейвуд работал над ее экстерьером



Tim Heywood

Этапы работы над первым корпусом яхты Amels 199, названной позже Event. У яхты нос необычной формы ахе bow, которую Тим Хейвуд для себя называет формой ятагана



Недостатка в работе у Тима нет. «Я занят и скажу, что большинство дизайнеров и яхтостроителей сейчас работают по максимуму для того, чтобы удовлетворять запросы клиентов, предпочитающих инвестировать в интересные и необычные проекты, а не держать деньги на счету, зарабатывая при этом ничтожные проценты».

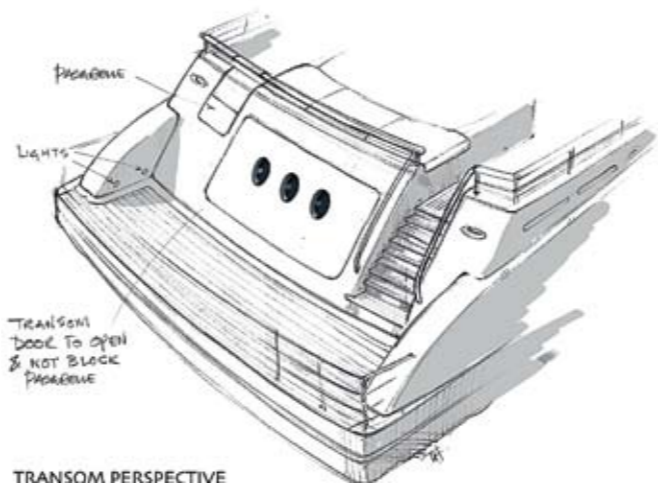
Хейвуд верит, что последние несколько лет были невероятно интересными для мира суперяхт: «Мы видим, что заказы поступают на очень крупные яхты и они полностью меняют облик этой отрасли, приводят к тому, что представления о суперяхтах меняются. Причем с каждой такой яхтой. Верфи и дизайнеры готовы воплотить в жизнь все самые невероятные замыслы, отнестись к каждому запросу с вниманием. И в итоге создать яхту, аналогов которой нет».

СЕГОДНЯ КАЖДЫЙ ЗАКАЗ НА КСТОМИЗИРОВАННУЮ СУПЕРЬЯХТУ МЕНЯЕТ ИНДУСТРИЮ, ГРАНИЦ ВОЗМОЖНОГО И НЕВОЗМОЖНОГО ВСЕ МЕНЬШЕ



Тим находит удивительным, насколько в условиях современного рынка увеличение размеров яхт позволяет свободно работать дизайнеру: «Создавать более стремительные линии, закладывать более обширные пространства, находить более интересные дизайн-решения для каждой из задач и ребусов, которые, как ни посмотри, все равно нужно решить в каждом проекте. Не просто наполнить гаражи водными игрушками, но спроектировать такие тендеры и такое оборудование для яхты, что каждое возвращение на нее будет как пришествие на личный остров спокойствия и безмятежности».

Яхта Pelorus стала одной из самых необычных для дизайнера. Он описывает ее как икону стиля, она для него была уникальной и непревзойденной долгое время — до самого начала рабо-



ты над Amels 199 Event. «После успеха яхт Limited Editions 171 и 180 верфь Amels попросила меня создать 60-метровую яхту. Я сделал два чертежа на начальной стадии. Один с классическим носом, другой — с так называемым ахе bow, в форме топора, который сам для себя я назвал тогда носом в форме ятагана, потому что он немного отличался от того «топора», который верфь Damen успешно использовала на коммерческих судах. Я долго рассматривал эти яхты и понял, что нос такого типа тоже станет подкупающей особенностью Event. И такая конструкция является одной из самых экономичных с точки зрения потребления топлива, с позиции эффективности корпуса».

Размер в яхтостроении на самом деле имеет значение, как говорит Тим. «Становится гораздо проще работать над яхтой, если понимаешь, что размер ее корпуса, например, 80 м и больше, потому что есть пространство для всех задумок, наконец-то всему этому есть место на борту. Обратная сторона работы над яхтами большого размера в том, что можно увлечься, заполнить все пространство невероятным количеством интересных предметов и опций и забыть про пропорции. К тому же сейчас с новым документом Passenger Yacht Code требования к таким яхтам очень высоки».

По мнению Тима, за последние 10 лет в яхтенном дизайне произошла революция. «Теперь есть все эти откидные террасы, — говорит он, — сложные системы спуска тендеров по бортам, которые раньше были только у круизных лайнеров. И сейчас можно не сомневаться, что верфь возьмется за строительство кастомизированного тендера, а не будет предлагать что-то стандартное. Верфь справится с любой задачей. По крайней мере, если она в принципе может себе это позволить».

