

Вдохновленные МОРЕМ

Еще совсем недавно в яхтенной индустрии бал правили инженеры и конструкторы, а миссия яхтенного дизайнера сводилась всего лишь к приданию надстройке и ее деталям некоего благообразия да к расстановке мебели между переборками. Нынче ситуация совершенно иная: на первый план выходят красота внешнего облика, эстетика и комфорт интерьеров — это в первую очередь помогает продавать лодки. Соответственно, и положение дизайнеров изменилось: они заняли лидирующие позиции и получили право диктовать условия, то есть правила игры. Но такие качества лодок, как надежность, прочность, функциональность, безопасность, мореходность, никто отменял; более того, требования к ним только возрастают. И теперь дизайнеры нередко отвечают за это наравне с инженерами и конструкторами. Так кого же спрашивать о современном состоянии рынка, его перспективах и тенденциях, как не яхтенных дизайнеров?





ДЭН ЛЕНАРД И КАРЛО НУВОЛАРИ, студия Nuvolari & Lenard: «Без работы конструкторов любые заманчивые эскизы стоят не больше, чем бумага, на которой они выполнены».

БЕСЕДЫ О ДИЗАЙНЕ



Вверху: Моторная суперяхта Vibrant Curiosity.
Справа: Эскиз салона Amels 242.
Внизу: Яхта CRN Azteca и ее носовая мачта.



Для дизайнеров на выставках существуют два параллельных мира. В одном присутствует то, что уже сделано нами два-три года назад, — и публика сейчас активно оценивает результат этой работы. Второй мир — это будущие проекты; для верфей, строящих суперяхты, и для их дизайнеров жизнь в нем течет невероятно медленно. Но не иссякает...

РЫНОК: ЧТО ПОЧЕМ?

Сегодня рынок перенасыщен предложениями, причем многие из них — весьма низкого качества. Они уходят корнями в последний предкризисный период 2008 года, когда можно было построить, а главное — продать все, что угодно. Эти никому не нужные, устаревшие проекты по демпинговым ценам перегружают рынок и снижают общий интерес к теме.

Также мешает нормальной работе масса «проектов», которые на деле являются чистой фикцией. Индустриальные дизайнеры пытаются выйти на яхтенный рынок без понимания специфики судостроения, наивно полагая, что форма первична по отношению к конструкции. Но сегодня даже школьник может создать 3D-модель яхты на компьютере, а без инженерных расчетов такие «проекты» — пустышки. Поверьте, если бы яхты могли летать, все было бы иначе — ведь в авиации такого беспорядка нет, там форма жестко завязана на функцию, и от нее напрямую зависят человеческие жизни.

К сожалению, люди порой даже перестают отличать настоящий проект от вымышленного. «Иногда меня на выставках спрашивают: “Ты видел эти рендеринги? Что ты о них

Холодные рендеринги создают у людей ложное впечатление, будто вся основная работа уже давно сделана

думаешь?» — рассказывает Дэн, — но ведь рендеринг — это всего лишь рисунок, и я не знаю ничего о лодке, которая изображена: красивые линии на бумаге — еще далеко не проект». Без работы конструкторов и участия верфи любые заманчивые эскизы стоят не больше, чем бумага, на которой они выполнены. Сначала прорабатывается компоновка жилых и служебных помещений, размещается оборудование, продумывается прокладка систем — причем делается все это в строгом соответствии со стандартами — и только потом можно переходить к внешнему дизайну. Если студия занята строящимися проектами, у нее просто нет времени на проекты «теоретические».

Когда люди видят, как из-под дизайнерского карандаша появляются первые штрихи облика яхты, то понимают — это делается именно для них, помещают такие эскизы в рамки и развешивают на стенах. А холодные и безжизненные компьютерные рендеринги только создают ложное впечатление, будто вся работа уже сделана.

ПРОЕКТ И ВЕРФЬ

У каждой верфи свои особенности и масса различных нюансов. Если заказчик хочет построить 80-метровую яхту, например, на Oceanco, мы должны «подогнать» проект под философию и специфику этой верфи, а если он выбрал Lürssen, то судно должно вписываться в их концептуальный и технический подход. Производители яхт работают совершенно по-разному, и нельзя спроектировать универсальную яхту, которую легко построить где угодно. Конкретный проект создается для конкретной верфи, и даже если обратиться к серийным лодкам, вы не можете запросто взять, например, проект Monte Carlo 65 и построить его на заводе Princess.

Кстати, о Monte Carlo. Когда появился этот новый бренд на новой верфи, мы поставили перед собой задачу не только заложить его основы и разработать проекты, но и контролировать процессы до момента достижения коммерческого успеха.





НАЧАЛО НАЧАЛ

Если человек планирует построить суперяхту и обращается к нам, то мы не предлагаем ему сразу дюжину проектов на выбор. Прежде всего мы пытаемся понять, что он хочет, и объясняем все сложности предстоящего процесса. Потом, исходя из его пожеланий и требований, показываем 3–4 похожих уже готовых проекта для разных верфей, один из которых может послужить прототипом.

Не думайте, что можно прийти на верфь с пачкой рендерингов в руке и тут же подписать контракт. Сразу вам не скажут даже цену на постройку судна — для этого потребуются выполнить определенную работу: прорисовки, спецификации... Но встречается в нашей индустрии и другой подход: человек приходит на верфь с рендерингами, его спрашивают, сколько он готов заплатить, соглашаются с названной суммой и... начинают строительство. До поры до времени несчастный заказчик не подозревает, что скоро его завалят дополнительными счетами на астрономические суммы, и в итоге получают сорванные сроки, колоссальные издержки, судебные тяжбы...

Нередко нашим заказчиком является верфь. Цикл постройки крупных яхт занимает несколько лет, под некоторые проекты верфям даже приходится строить новые, более вместительные и специально оборудованные эллинги. Вообще мы считаем, что верфям нет смысла каждый раз закладывать custom-проекты с абсолютно новым дизайном: разумнее поддерживать линейку в едином стиле, как это делает, например, Amels. И наша цель — найти для них дизайн, который подойдет верфи и будет принят на рынке. Однако не все верфи готовы принять такой подход.

У нас сохраняются прекрасные отношения со всеми клиентами, с верфями и частными лицами, обычно они возвращаются к нам с новыми заказами. Мы любим работать над проектами рефитов, ведь это возможность вдохнуть новую жизнь во что-то, созданное ранее. Такие заказы требуют не меньше сил и времени, чем новые яхты. Например, после Монакского боат-шоу этого года Стивен Спилберг попросил нас внести изменения в интерьеры *Seven Seas*, мы оперативно подготовили все необходимое, и яхта отправилась на верфь.

ВОПРОС ЦЕНЫ

Одна из задач дизайнеров — делать яхты более доступными и переносить элементы дорогих уникальных судов на серийные лодки. В автомобильной индустрии это давно практикуется: если человек не хочет тратить огромные деньги на «заряженный» Mercedes S-class с тюнингом от AMG, он может приобрести обычный S-class в том же кузове с более скромной начинкой и в три раза дешевле. Все составляющие хорошего автомобиля уже заложены в базовую версию, AMG лишь превращает ее в исключительный автомобиль. Такая схема вполне может работать и для суперяхт, когда заказчик готов отказаться от дорогих «бесшумных» систем кондиционирования, откидных балконов и платформ особенной конструкции. Вряд ли такие удешевленные варианты подорвут спрос на самые дорогие яхты.

Сэкономить значительные средства не в ущерб качеству можно именно при разработке проекта, и мы отвечаем на такие вопросы каждый день. Люди покупают

Зачастую заказчик даже не подозревает о предстоящих астрономических счетах

серийные лодки с двигателями избыточной мощности, но в целях экономии топлива не используют эту мощность полностью. Так почему бы не сэкономить, поставив менее мощные моторы, коли эксплуатационная скорость изменится не сильно? Есть простое правило, которое позволяет определить разумный расход топлива; его понимают даже очень состоятельные люди. Если у вас на борту 12 гостей и вы планируете поездку на яхте в ресторан, то стоимость сожженного топлива не должна превосходить стоимость ужина на всю компанию. В противном случае уже начинаешь задумываться о целесообразности таких прогулок.

АВТОРСКОЕ ПРАВО

Нас часто спрашивают про авторские права и копирование дизайна. В общем случае права на дизайн-проект принадлежат студии, а верфь платит за его однократное использование. Но наши принципы, моральные и коммерческие, не позволяют продавать проект кому-то еще в том же виде. Если человеку нравится какая-то яхта, и он хочет такую же, то ее можно перенести на «другую платформу» — изменить форму корпуса — и даже усовершенствовать без утраты прежнего стиля, не копируя при этом прототип. Не очень правильно в точности повторять проект: всегда есть что пересмотреть и улучшить.



БЕСЕДЫ О ДИЗАЙНЕ



МАНИЯ ВЕЛИЧИЯ

Если говорить об исключительно больших лодках, мегаяхтах длиной более 100 метров, то ниша эта чрезвычайно узкая, таких «небоскребов» в мире единицы, их производство даже нельзя называть индустрией. Не были бы они такими огромными, красивыми и заметными, никто бы даже и не знал об их существовании. Если бы сегодня нам предстояло создать собственную верфь, мы бы ни в коем случае не нацеливались на сегмент свыше 100 метров.

КОЛЛЕКТИВ

Если мы нанимаем в студию человека, то это надолго. Мы давно отказались от мысли работать с дизайнерами, которые постоянно мигрируют из одной студии в другую, создавая нежелательную «сезонную текучку» кадров.

Студия работает как часы, каждый выполняет свою функцию. Трудно представить студию, где руководит единственный человек. Точно так же сложно представить человека, который одновременно является хорошим дизайнером, специалистом по маркетингу и умеет при этом продавать свои проекты. Мы как руководители работаем посменно, поскольку кому-то постоянно придется уезжать в командировки на верфи.

«Небоскребов» в мире единицы, и их производство даже нельзя называть индустрией

МЫ И ОНИ

В Азии можно строить более дешевые серийные лодки за счет снижения производственных и прочих затрат и новых технологий, внедрению которых на европейских верфях мешают многолетние традиции. Но азиатским верфям пока не нужен европейский рынок: их собственный моментально поглотит всю продукцию, стоит ей только выйти на мировой уровень. Мы поддерживаем контакты с азиатскими верфями, но пока еще не работали с ними плотно. Нет смысла просто продавать им проекты и не участвовать в постройке лодок.

Сейчас мы проектируем 50-футовую яхту для китайской верфи; там всего одна каюта, салон, столовая и помещение для караоке. Китайцы относятся к лодкам как к игрушкам для времяпровождения и не ночуют на борту. Вы ведь обычно не спите в машине?

КАК ПОПАСТЬ В КЛАССИКИ

Можно сделать яхту, похожую на суда прошлого, но спрос на такие лодки невелик. Даже *Feadship*, которая славилась своими традиционными яхтами, постепенно сводит на нет их количество, заменяя «новой» классикой. Будущее «вне времени» яхтам обеспечивает, в первую очередь, качественный, продуманный дизайн. В нашей студии, вы можете увидеть даже не завтрашний день, а далекое будущее. Думаю, часть того, что мы сегодня делаем, в будущем станет классикой, но намеренно создавать классику не может никто.



ЛЕВАЯ СТРАНИЦА: Коллектив Nuvolari & Lenard перед зданием студии в пригороде Венеции.
ПРАВАЯ СТРАНИЦА: Вверху: Салон моторной яхты Sarnico Grande.
Слева: Терраса владелицы на суперяхте Azteca. Справа: Palmer Johnson 210.
Внизу: Эскиз салона проекта Oceanco 7706.