



Фотографии и рисунки яхтенных интерьеров любезно предоставлены «Donald Starkey Designs»



D. Starkey

➤ **Артем Лисочкин.** Фото автора

Господин оформитель

Личные данные этого человека вы не найдете даже в претендующей на всезнайство «всемирной паутине», хотя его имя сразу откроет на экране великое множество ссылок – в основном на названия яхт с трехзначными значениями длины и результаты престижных международных конкурсов. Дональд, или Дон, Старки (Don Starkey) особо не афиширует себя широкой публике. Эта задача возложена на его работы, и вычитанная в том же интернете скупая характеристика – «Один из наиболее известных яхтенных дизайнеров Европы» – пожалуй, отличается даже излишней скромностью. Живет он действительно в Европе – в Англии, но сфера его интересов распространяется практически на весь земной шар, где плавают разработанные им яхты и расположены верфи, воплощающие в жизнь его эстетические и технические идеи.

Теперь к внушительному перечню стран, с судостроителями которых сотрудничает Дон, добавилась и Россия. Пообщаться с этой легендарной личностью удалось в Рыбинске, куда «король яхтенных интерьеров» прибыл по приглашению московского консорциума «Русские судоверфи» – взглянуть на находящуюся в процессе постройки 38-метровую моторную яхту, пока не имеющую названия.

До личного знакомства удалось лишь выяснить, что оформительскую стезю Дон избрал еще в юношеские годы и почти двадцать лет успешно строил жилые и административные здания. Заработав известность на архитектурном поприще, с течением времени он постепенно переключился на яхтенные интерьеры, где добился даже более впечатляющих успехов. На сегодняшний день число яхт от 40 до 225 м длиной, получивших и еще только получающих благодаря его усилиям и искусству неповторимые интерьеры, перевалило за полсотни, причем большинство признано победителями всевозможных международных конкурсов и отмечено самыми престижными наградами – и не

по одному разу. Например, по результатам прошлого года его 60-метровая «Blue Moon» оказалась лучшей сразу в четырех номинациях!

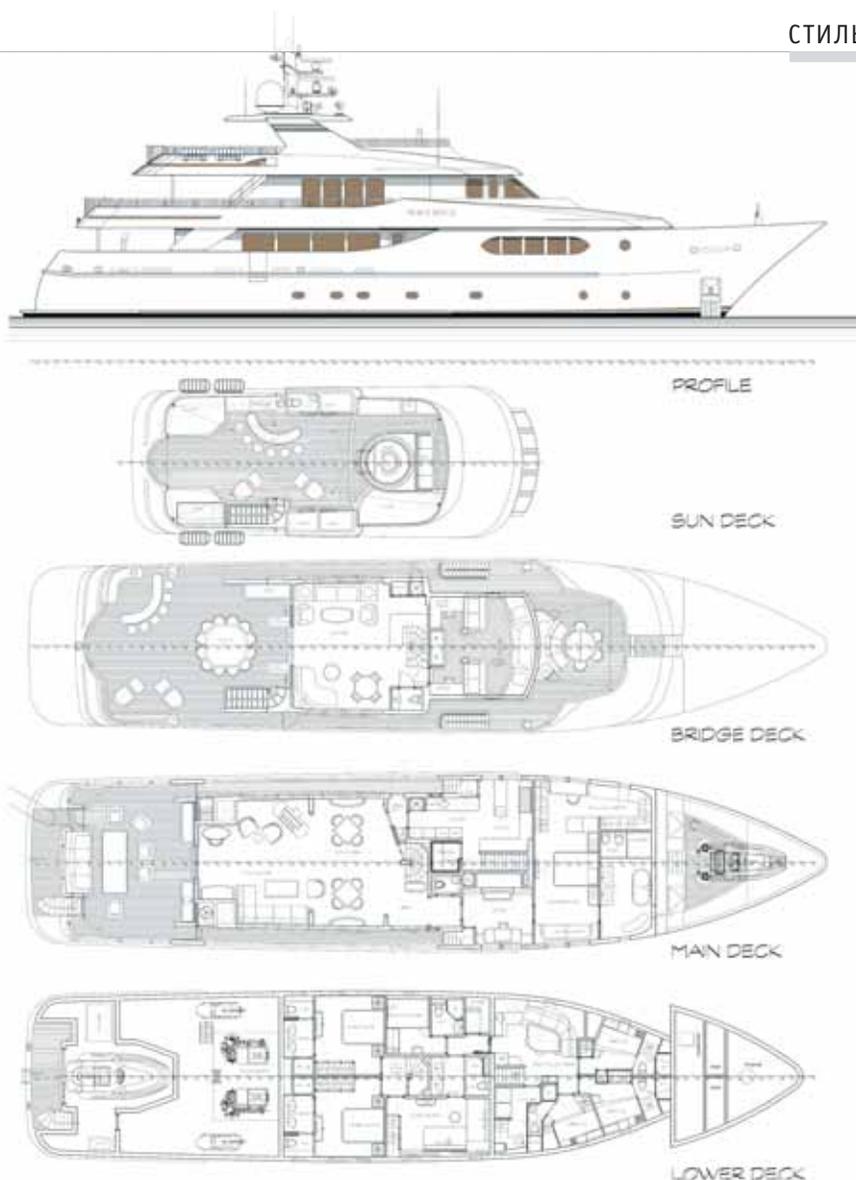
– **Что послужило побудительным мотивом к тому, что вы переключились с интерьеров зданий на яхты? Или же для вас нет между ними принципиальной разницы? В разговоре вы обмолвились, что большинство мегаяхт обычно стоит на месте и мало чем отличается от домов – это была просто шутка?**

– Впервые принять участие в проработке яхтенных интерьеров мне довелось совершенно случайно, еще в 70-х, но действительно «зацепило» меня это занятие только по прошествии нескольких лет, и в 1989 г. я основал собственную компанию. Яхтенный дизайн привлек тем же, чем в свое время и архитектура – возможностью воплотить собственные представления о том, каким он должен быть. Никакой предварительной «школы» в судостроительной области у меня не было, и начинал я почти с чистого листа, рассматривая проекты исключительно с практической точки зрения – естественно, с учетом предпочтений тех, кто будет использовать конечный продукт. И при этом не без удивления обнаружил, что некоторые дизайнерские и планировочные решения, представлявшиеся мне совершенно очевидными, никем так и не были реализованы.

Что же касается сходства больших яхт и домов, то шутка не так уж далека от истины. Мало кто из владельцев яхт использует их как транспорт, предпочитая путешествовать самолетом и просто отдавая распоряжения наемному экипажу, в какую точку следует прибыть. К примеру, с началом летнего сезона яхта может совершить переход с Карибского моря на Средиземное без своего хозяина, который потом присоединится к ней на Майорке и два-три месяца будет использовать ее в качестве плавучего особняка, время от времени посещая окрестные порты и марины. Длительные морские переходы с перспективой попасть в шторм большинство яхтовладельцев не особо вдохновляют.

– **Есть ли дизайнерские решения, которые вы считаете своим изобретением? Часто ли вас копируют?**

– Когда я впервые столкнулся с разработкой яхтенной компоновки, то никак не мог ни понять, ни обосновать с технической точки зрения, почему машинные отделения моторных яхт располагаются в наиболее комфортабельной зоне судна, практически на миделе – где, скажем, та же качка наименее ощутима. При этом один из



моих первых клиентов настаивал, что хочет иметь прямой доступ к каютам для своих отпрысков, расположенным под его личными апартаментами в передней части главной палубы. Так что машинное отделение я переместил в корму, а гостевые каюты – к миделю, связав их трапами с каютами в носовой части судна, и хозяйской в том числе. На верфи вначале восприняли эту затею без особого энтузиазма, но в конце-концов согласились, что такое возможно. Подобная планировка позволила также расположить жилые объемы подальше от гребных валов (иначе я себе и не мыслил), а также обеспечить более удобное и «прямое» сообщение между помещениями для экипажа на нижней палубе и кормовыми каютами, чтобы обслуживающему персоналу не приходилось всякий раз обходить препятствие в виде машинного отделения, как это ранее предусматривалось, и часто появляться в главном обеденном салоне, мешая уединению гостей. Новая компоновка позволила также организовать прямой доступ сквозь все палубы, от самой нижней до открытой,

«солнечной», посредством вертикального, снабженного витыми лестницами атриума – это решение получило дальнейшее развитие в моих более поздних проектах.

Насколько мне известно, подобная концепция планировки до той поры не использовалась, хотя сегодня кормовое расположение машинного отделения на большой моторной яхте стало вполне обыденным делом. У меня есть все основания полагать, что такой пересмотр сложившихся представлений о яхтенной компоновке и мой архитектурный подход к использованию обитаемого пространства в то время (в 1988 г.) были уникальными и представляли собой в некотором роде прорыв.

– **Вы сторонник классического дизайна. Что бы вы сказали об авангардных проектах последних лет – например, о прогрессивном не столь давно «Wally 118» Луки Бассани? Насколько, на ваш взгляд, он красив и функционален?**

– Это действительно новаторское и впечатляющее отступление от общепринятых норм, инспирировавшее не-



мало подражаний. Но один мой знакомый, человек в яхтенных и морских делах очень опытный, подверг его немалой критике. По его словам, «рубленный» дизайн с обилием острых углов – что в экстерьере, что в интерьере – на скоростной моторной яхте далеко не всегда является правильным решением, прежде всего с точки зрения комфорта.

– В перечне из более чем полусотни судов, дизайн которых вы разрабатывали, я нашел только одно итальянское, в то время как Италия прочно удерживает первое место по выпуску мегаяхт. Каково ваше общее мнение об итальянском дизайне и дизайнерах?

– Вы уже практически ответили на свой вопрос – действительно, итальянцы строят множество яхт, а итальянский дизайн заработал всемирную репутацию благодаря своим инновационным решениям. Наверное, именно поэтому у меня нет большого опыта работы с ними на крупных яхтах – немецкие и голландские судостроители, с которыми я в основном сотрудничаю,

наиболее сильны в чисто инженерных материях.

– Вы много путешествуете по всему миру, и большей частью не как простой турист. В каких российских городах вам довелось побывать?

– Ездить, вы правы, приходится очень много – недавно, например, присоединил к географии своих командировок Южную Америку. Что же касается России, то в прошлом году я побывал в Петербурге, где заключил с одной из местных верфей договор о намерениях, касающийся разработки интерьеров быстроходной моторной яхты – этот вопрос находится пока на стадии переговоров. А недавний визит в Москву ставил своей целью изучить потенциальные возможности открытия здесь представительства моего бюро, поскольку на рынке больших моторных яхт русские в настоящее время являются «покупателями номер один».

– Каково ваше мнение о перспективах яхтостроения в России? Если вы открываете здесь свой филиал, значит, ему найдется работа? Не смогли бы вы вкратце рассказать о первых заказах?

– Я абсолютно убежден, что российская яхтостроительная индустрия будет неизбежно развиваться – у вас очень большой технический опыт и много

грамотных специалистов. Я знаю ряд голландских и немецких яхт, корпуса и надстройки которых родом из России. Пока что компаний, которые специализируются на постройке яхт, совсем немного, но их наверняка будет больше. В настоящее время у российских судостроителей есть и серьезные ценовые преимущества, вкупе с которыми производственный и инженерный потенциал при грамотном руководстве и управлении обязательно принесет свои плоды. О первых заказах рассказать пока не могу, но, повторяю, ряд серьезных переговоров уже ведется.

– Вы собираетесь привлечь к работе местных дизайнеров, или же отделение будет нести исключительно маркетинговые и административные функции?

– Такой вариант всерьез рассматривается, и в штате филиала будут и российские дизайнеры. Кроме яхт, я заинтересован также в возможностях разработки архитектурных интерьеров в Москве и за ее пределами, где при огромных масштабах частного строительства моя международная дизайнерская репутация, думаю, будет востребована.

Мне по-прежнему поручают архитектурные заказы, и я до сих пор с удовольствием занимаюсь проектами, базирующимися на суше. Недавно, на-

пример, полностью завершены частный дом площадью 2500 м² во Флориде и 500-метровый пентхауз в Израиле.

– Много ли специалистов трудится в вашем бюро? Как вы обычно работаете – только разрабатываете общую идею в виде эскизов или набросков, а остальное доводят до окончательных деталей ваши подмастерья?

– Численность бюро время от времени варьируется. Я предпочитаю держать относительно небольшую постоянную команду и привлекать дополнительные силы, только когда это действительно необходимо – например, могу перепоручить часть компьютерных проработок, что является сугубо техническим делом, субподрядчикам со стороны.

Но за все дизайнерские работы, выходящие за стены моего офиса, я несу полную персональную ответственность.

Мне нравится сам процесс разработки дизайна, который обычно начинается с палубных планов. В компоновке, пожалуй, я наиболее силен... А после рассматриваю идеи, выдвинутые своими помощниками. Часть из них принимается, часть отвергается. В общем, у меня всегда есть «право вето», поскольку именно я общаюсь с клиентом напрямую, хорошо знаю и его самого, и его предпочтения.

При создании интерьеров приходится учитывать великое множество самых разнообразных вопросов – начиная от компьютерной проработки чертежей и заканчивая выбором и приобретением ткани для обивки мебели, так что без дела никто не сидит. Иногда для «полного комплекта» приходится разрабатывать даже дизайн канцелярских принадлежностей и судовых документов!

– Ваша задача состоит в создании полного детализированного дизайн-проекта, где точно указаны все материалы, технологии, размеры, толщины, вес (а также такая важная вещь, как смета расходов), или же вы просто показываете на серии рисунков, как это должно выглядеть?

– Моя роль как дизайнера в первую очередь заключается в разработке основного компоновочного плана и довольно часто – набросков альтернативных вариантов оформления отдельных помещений, основанных на полученной от будущего владельца информации. На данной стадии я особо не погружаюсь в детали. После одобрения эскизов производится более подробная детализация проекта и разрабатывается спецификация, включающая

О проекте московского консорциума «Русские судовой верфи», оценить который на предмет разработки интерьеров и был приглашен Дон Старки, мы уже рассказывали в № 204. Тогда мне довелось принять участие в первых ходовых испытаниях этой 38-метровой водоизмещающей моторной яхты, построенной рыббинским судостроительным заводом «Вымпел». Тестовый выход на просторы водохранилища показал полное соответствие ходовых качеств расчетным – максимальная скорость составила 13.8 уз (25.6 км/ч), а маневренность обеспечила легкую швартовку в сильный ветер даже без подруливающих устройств. Что же касается обитаемости, то тут пришлось полагаться больше на силу воображения, поскольку судно представляло собой в некотором роде «полуфабрикат», полностью лишенный отделки – металл внутренних помещений был прикрыт лишь первым слоем шумотеплоизоляции, а вес отсутствующих элементов интерьера компенсировал 36-тонный замещающий балласт в пластиковых мешках и канистрах. На зимний период яхту переместили в теплый эллинг, где с нею и ознакомился Дон.

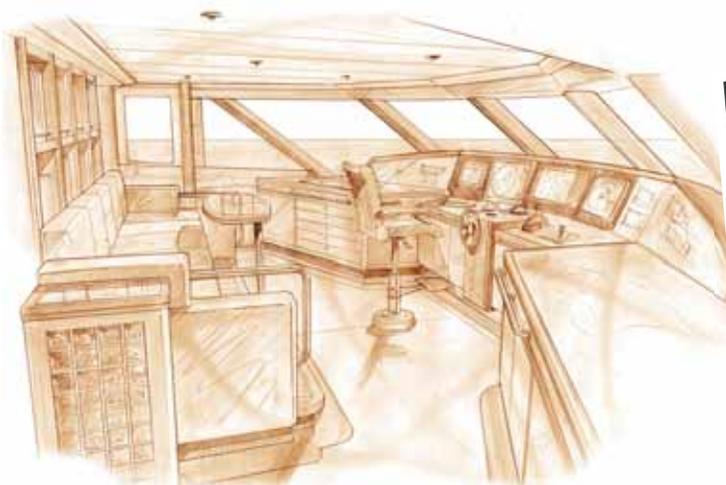
Мэтр, естественно, сразу обнаружил ряд планировочных огрехов – впрочем, относящихся к числу наиболее распространенных. В частности, объем помещений для наемного экипажа и обслуживающего персонала представился ему неоправданно завышенным, а местоположение – чересчур роскошным (демократией в этом деле, сами понимаете, даже не пахнет). Большинство трапов не по-яхтенному крутоваты, с чем тут же согласились даже неспециалисты, а машинное отделение здесь хоть и смещено в корму, но, как оказалось, использовать пространство в этой части судна можно было и более рационально.



Впрочем, представители консорциума и верфи заверили, что не проблемой стали бы и более серьезные переделки – постройка была специально приостановлена на той стадии, на которой изменения в планировку палуб можно внести наиболее безболезненно – не только с технологической, но и финансовой точек зрения. Кроме того, в отличие от зарубежных верфей, избегающих переделок по той причине, что этот процесс переносит на неопределенный срок освобождение стапеля для закладки очередного судна и влечет немалые финансовые потери, отечественные судостроительные предприятия на сегодняшний день особо не избалованы заказами, так что перспектива «отстать от конвейера» им не грозит. Да и расценки пока несравнимы с зарубежными – в общем, должна же быть у нынешнего состояния российской судостроительной индустрии хотя бы одна положительная сторона?

Как не раз подчеркивал Дон, работа по созданию интерьеров яхты всегда начинается для него с детального изучения вкусов и приоритетов ее будущего владельца. Те, кого всерьез заинтересовала уникальная возможность получить судно, к внутреннему убранству которого приложил руку один из известнейших дизайнеров мира, могут обращаться за подробностями в консорциум «Русские судовой верфи», тел. (495) 997-0411, (985) 997-0411, dm@ru21.ru.





– Вы сами предпочитаете рисовать вручную или же используете какие-либо компьютерные графические программы?

– Лично для меня дизайн всегда начинается с набросков и отправных идей, зафиксированных карандашом или ручкой – нередко в прямом смысле слова на любом клочке бумаги, оказавшемся под рукой. Компьютерные программы сейчас в основном используются для детализации дизайнерских эскизов. На мой взгляд, хороший оператор графической программы – это далеко не всегда хороший дизайнер.

– Кстати, а почему у вашего бюро до сих пор нет веб-сайта? Судя по вашим работам, он мог бы стать одним из настоящих украшений современного яхтенного интернета...

– Я на эту тему не раз подумывал. Сейчас такой сайт находится в стадии разработки, но в качестве рекламного инструмента он, пожалуй, не особо нужен – в основном новые заказы поступают либо благодаря рекомендациям, либо когда потенциальный заказчик видит мои работы «вживую». В таких случаях будущий владелец яхты просто

звонит мне по телефону и договаривается о встрече.

– Есть ли у вас собственная лодка, пусть даже маленькая? Если есть, занимались ли вы ее интерьером?

– Одно время у меня и впрямь была 10-метровая итальянская «Riva Aquagata» 1967 г. выпуска, чудесная открытая лодка в стиле «ретро», которую я полностью реставрировал после серьезного пожара. Это заняло почти три года, и заниматься этим доставляло мне истинное удовольствие. Сам подбирал расцветку ткани для обивки сидений красную краску для ватерлинии...

– Рисуете ли вы просто «для себя» – пейзажи, портреты, натюрморты? В общем, что-либо, не имеющее отношение к яхтам и интерьерам?

– Честно говоря, нет, да и времени для серьезного хобби у меня попросту не хватает – даже на рыбалку удается выбраться крайне редко. Хотя это занятие очень люблю – обычно ловлю нахлыстом, на муху. Слишком много времени занимают переезды, особенно в последнее время, из-за усиления мер безопасности в аэропортах.

– Какие простейшие советы вы бы дали начинающему дизайнеру – например, самодеятельному судостроителю? Многие наши читатели самостоятельно строят или дорабатывают лодки...

– Всегда по-хорошему завидовал людям, умеющим мастерить собственными руками. В школе на уроках столярного дела я был безнадежен, но при том, чем я занимаюсь сейчас, у меня есть прекрасная возможность видеть за работой великолепных столяров, умелых сварщиков, кожевников, монтажников, маляров – в общем, всех тех, кто благодаря своему незаметному на первый взгляд взгляду искусству вносит свой вклад и в мои успехи.

Мой простой совет – делать только то, что доставляет вам удовольствие и нравится вам самим, не позволяя при этом себе никаких поблажек и не допуская даже малейшей небрежности. Когда что-либо – причем неважно, что именно – создано не только мастерски, но и с увлечением и душой, это всегда хорошо видно, и усилия создателя обязательно заслужат самую высокую оценку окружающих.





Производим и продаем:
 Катера алюминиевые "Корвет-600WA" (New! 2006 год), "Корвет-500HT" (New! 2005 год),
 и катер "Корвет-500" (New! 2005 год).
 Стеклопластиковые катера "Стрелка" и "Новая Ладога-М" (New! 2005 год).
 Высылаем каталог новых моделей (2006 года). Работаем с дилерами.

Продаем и даем гарантию на:
 Лодочные моторы:
 Yamaha, Honda, Mercury, Suzuki, Johnson
 Мало б/у и новых, от 2 до 250 л. с.,
 Надувные лодки: "Мнев",
 катера б/у, прицепы для катеров,
 комплекующие по каталогу "Маритим",
 тросы, винты, навигаторы и эхолоты.
 Тонинг катеров, продажа в кредит,
 предпродажная подготовка и установка двигателя,
 обкатка техники,
 ремонт, сервисное обслуживание двигателей,
 изготовление "релингов" для катеров.

С-Пб ул. Бабушкина, 119 Тел.: (812)973-25-91, (812)715-17-53,
 для оптовых покупателей (812)715-35-08
www.astron-marine.ru, Alexash@hotmail.ru Info@astron-marine.ru