

*I början av nittiotalet uppfann Gabriel en köl som hamnade på två båtar i America's Cup i San Diego 1992. Båda båtarna utmärkte sig: Italienska Il Moro di Venezia, som vann Round Robin-omgången och America<sup>3</sup>, som därefter slog Il Moro i finalen och vann.*

## MÖT GABRIEL HEYMAN – YACHT DESIGNER

”OFTA PRATAS DET OM KOMPROMISSER. JAG VÄNDER HELLRE PÅ DET OCH LETAR EFTER SYNERGIER ISTÄLLET.”

*Det är i slutet av femtiotalet. Varvsindustrin går på högvarv i Göteborg. En liten pojke på fem-sex år sitter på golvet i farfars bibliotek och bläddrar i tjocka böcker. Hemlighetsfulla texter och matematiska formler varvas med vackra ritningar och en helt ny, spännande värld öppnar sig. Drömmande drar han sina första trevande linjer på papper och en längtan efter att skapa den perfekta båten slår rot. Det är här historien om båtkonstruktören Gabriel Heyman tar sin början.*

**M**en livet är sällan en rak utstakad väg. Gabriel växte upp, inledde arkitektstudier på Chalmers men kände sig vilsen bland miljonprogrammets strama budgetar och hoppade av redan efter ett år. Istället utbildade han sig till läkare. Åren gick. Gabriel fortsatte att fylla byrålådorna med osedda alster, men så på nittiotalet hände två saker som kom att bli avgörande: dels uppfann han en köl som hamnade på de två främsta båtarna i America's Cup 1992, dels vann han en prestigefull designtävling utlyst av Yachting World.

– Det blev en injektion för självförtroendet, berättar Gabriel och fortsätter. Jag började se mig själv med lite andra ögon. Det var som om någon kom och knackade mig på axeln och sa ”nu är det dags att välja”. Ett halvår senare blev jag inbjuden till Fantasi Yachts, Sveriges finaste lilla varv i Källviken norr om Orust. Vi ritade snabbt en båt i två versioner: en med konventionell, amerikansk ruff som fick namnet Fantasi 44 och så Fantasi 44 Pilot House. Jag hade dessutom fått ett stort uppdrag ett par år innan, en 61-fotare som skulle byggas one-off. Det var svårt att hinna med två yrken samtidigt, jag var tvungen att välja.

Vi befinner oss i Heyman Yachts lokaler vid Göta Älvs mynning. Väggarna dignar av tavlor med yachter från hela världen och i bokhyllorna står böcker, en del av dem är ärvda från farfars bibliotek. Det gamla skapar en skön kontrast till de stora fönstren med utsikt över vattnet, ritbordet och datorskärmarna. Det är ett kreativt rum. Det känns att här händer det grejer. Vi börjar prata om drivkrafter.

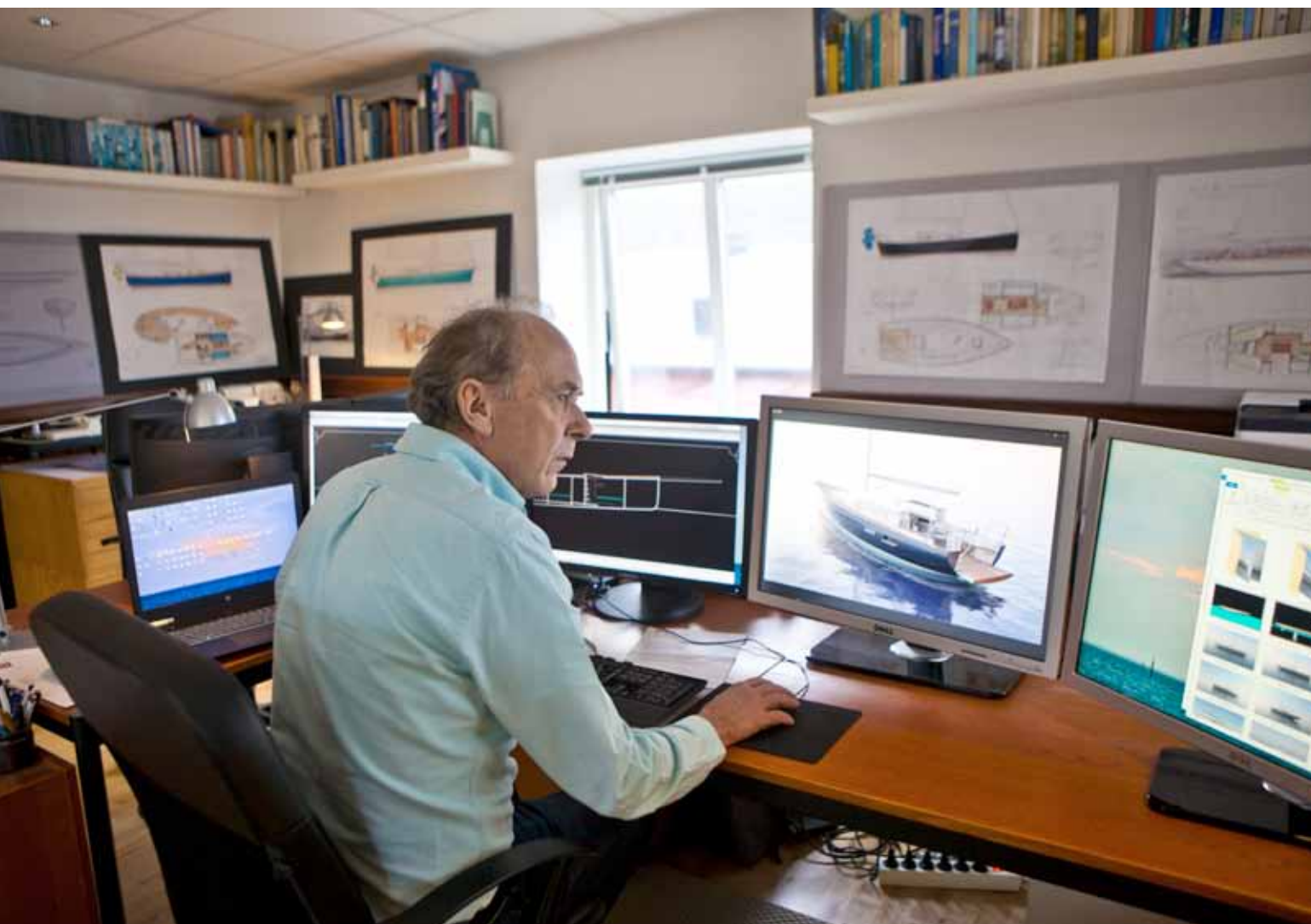
– Det som uppfyller mig är att det inte finns några definitiva svar, att allt hänger samman och att det egentligen är väldigt svårt att få allt att falla på plats. Vem som helst kan rita en dålig båt, men att få allting att lira ihop, det är en konst. Det är som en ekvation med inte bara tre okända, utan kanske 13.

Gabriel berättar vidare att han ständigt utmanas av tanken på att det finns så mycket utforskat.

– Jag vet var de stora frågetecknen sitter, dem kämpar jag med, dem försöker jag räta ut. Vi jobbar till exempel mycket med Chalmers. Det är en gåva att ha möjlighet att bolla frågor och utforska nya saker med dem. Lustigt nog knyter det an lite grann till Götaverken och farfar som var med och tog initiativ till Skeppsprovsningsrännan på SSPA. De börjar precis bli klara med ett rätt banbrytande arbete där de utforskar hur motståndet påverkas när man seglar i vågor. Det har man aldrig kunnat göra tidigare för man har helt enkelt inte haft tillräcklig datorkraft till det. Jag är rätt ofta med och föreslår olika studier, designar skrovmodeller och deltar i utvärderingarna. Det är vansinnigt intressant.

”Det är sjukt mycket just nu”, säger Gabriel med ett leende och fortsätter: ”Det är ett problem att man inte klarar mer än sex-åtta timmar riktigt fokuserat arbete per dag.” I skrivande stund har han flera pågående projekt som pockar på uppmärksamheten. Baby Celeste har han hållit på med i flera år. Den båten byggs på en ritning som vann en konstruktionstävling i Professional BoatBuilder 2011.





*Pocket Pilot House.*

– Det är en söt, snabb, liten, trailerbar sportbåt på 28 fot och strax under två ton med ovanligt bra komfort för två personer, och kanske ett barn, summerar Gabriel. Den är nästan färdigritad men har inte hittat sin väg till produktion ännu. Jag är jättesugen på att se den på vattnet.

Storasystemen Celeste 34 Sport byggs på Tjörn just nu som prototyp till en serieproduktion.

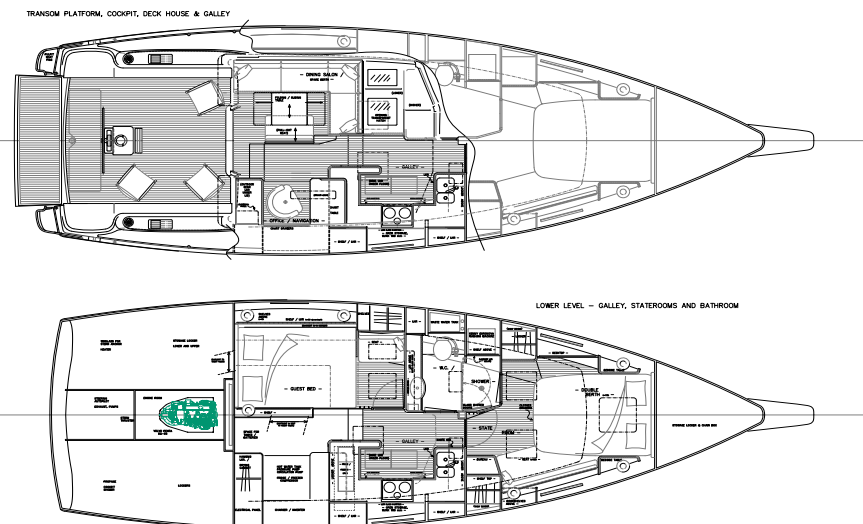
– Det skall bli den snabbaste konventionella 34-fotaren, berättar Gabriel och fortsätter: Målet är att skapa en båt som flyger iväg på samma sätt som en J/80, men som samtidigt går att långsegla med en vecka. Den kommer sjösättas i sommar.

Det kanske mest spektakulära projektet är en 78 fot lång dagsegelare i kolfiber med sänkköl och DSS-vinge.

Pocket Pilot House.



40' POCKET PILOTHOUSE CRUISING YACHT INTERIOR LAYOUT



– Tanken är att vingen skall räta upp båten och minska det effektiva seglande displacementet från 19 till kanske 13-14 ton, och att den skall kunna gå iväg långt över skrovfart. På vattnet ser båten ut som en klassisk trettiotalsbåt. Det finns en del svårigheter att få ihop det, häcken till exempel, som reser sig och drar upp en stor häckvåg, det kan man inte ha på en planande båt. Men vi har en liten lösning för det. Båten kommer att byggas nere i Dubai och jag tror den kommer att bli rätt häpnadsväckande.

Ett av Gabriels större projekt någonsin är en ny sorts cruisingbåt för två med "skamlös" komfort.

– Förutom att man ska få ihop en båt där allt sjunger tillsammans: inredning, däckslayout, konstruktion, struktur, köl, roder, rigg och hantering så finns det något annat som också måste fungera och det är att den skall vara trevlig, inbjudande, menar Gabriel och fortsätter: Ända sedan jag började läsa till arkitekt har jag fascinerats över hur man kan komma in i ett hus där allting känns fel i rummet, och hur man kan komma in

*"Det är trevligt att komma in i en vik och droppa ankaret. Dingen hänger i dävertar och när dävertarna faller ner hamnar dingen precis bakom den nedfällda badplattformen. När du ligger där faller du ner sittbrunnsbänkarna och får en yta som är större än en medelstor balkong till en medelstor lägenhet, där ställer du upp solstolar, sätter dig i lä och njuter av tystnaden och lugnet i viken."*  
– Gabriel Heyman om sin Pocket Pilot House

i ett annat hus där allting känns rätt. Det handlar om ganska subtila saker som brösthöjd på fönster, takhöjden i förhållande till fönsterstorleken, rummets proportioner, siktlinjer, ljus och material. Det krävs någon sorts medveten tanke för att skapa de där miljöerna som känns rätt. Den här båten har någonting som andra båtar inte har: en total öppenhet från det att man stiger ombord akteröver. Du kan komma med dingen, ställa upp två matkassar på plattformen och gå rakt ner i köket med en kasse i varje hand. Den har en blindruta som man faller ut och som ger ett bra fotsteg om man ligger vid en låg flytbrygga. Badplattform, sittbrunnsdurk och början på salongen flyter på i samma nivå. För att stå rak i salongen går du ner två trappsteg. Ytterligare två steg ner ligger kök, sovrum och badrum. Salongen har 360 graders utsikt och om du ligger i dubbelsängen, med huvudet åt rätt håll, ser du ända bort till sittbrunnen. Man är aldrig instängd, förklarar Gabriel entusiastiskt. Båten ska hålla en sorts kvalitet som gör att den åldras vackert och utan bekymmer. Den skall vara en vän i familjen. Inte ytterligare en pryl, ytterligare en produkt. Vi kallar den Pocket Pilot House och bygget drar igång senare i år.

Jag frågar Gabriel om han har ett knep för att dra igång den kreativa processen och får svaret att han gärna undviker båtmässor men kan hitta inspiration på helt andra håll.

– Jag tycker om att se på ritningar

från William Fife från Skottland, eller norrmannen Johan Anker. När man tittar på deras arbeten verkar det först inte vara så märkvärdigt. Det är ofta generiskt, förutsägbart, det följer en viss mall, men de gör det på ett väldigt elegant sätt. Det faller tillbaka på grundläggande formlära. En rak linje eller en cirkelbåge är alltid tveksam, det skall finnas någon sorts spänst i en linje också, man skall se att det händer något, där finns det en styrka, en målmedvetenhet. Jag är tokig med sådana saker. Jag kan sitta och finjustera en spränglinje eller en stäv tio gånger och ändå ändra dem efter en månad. – Sen finns det en del designers som är riktigt bra: German Frers gör nog aldrig något fel. Ed Dubois fick alltid till det tycker jag, och Bruce King var genial ibland. Och äldre konstruktörer: L Francis Herreshoff på 30-talet, eller Phil Rhodes. Jag tittar på vad de har gjort men sen kan det hända något märkligt för jag sätter mig och ritlar en båt som inte liknar något av det där, och som faktiskt inte liknar något annat heller. Jag tänker att det kanske är som när barn börjar spela fiol i femårsåldern, man blir präglad. Jag vet inte om jag har någon speciell talang för yrket men jag blev präglad tidigt. Jag växte upp med båtdesign från hela världen och kanske har jag en lite större repertoar. Fast inte på fiol då, avslutar Gabriel.

Text Anna-Lena Elled