

› *Артур Гроховский. Фото автора и Владимира Кузнецова*

Экспрессивная геометрия: парусная яхта «Пифагор»

Безусловно, столь необычная конструкция не могла пройти мимо внимания нашей редакции, в результате чего мы оказались гостями на «Пифагоре» – такое название получила новая яхта фирмы «Мобиле». Первый раз мы побывали на лодке зимой в процессе ее достройки (ходовые испытания прошли поздней осенью прошлого года без особого ажиотажа) и смогли внимательно осмотреть интерьер и ознакомиться с рядом конструктивных особенностей, отличающих яхту проекта «Мобиле 47» от уже построенных или только заложенных в России. А таких особенностей у нее немало. В первую очередь, обращает на себя внимание ее внешний вид: темно-синий стройный прямоштевневый корпус с аккуратной линией иллюминаторов необычной треугольной формы, прямоугольная в профиль форма рубки (ассоциирующаяся с лодками вековой давности) с такими же треугольными иллюминаторами смотрятся весьма эффектно. Именно они придают экспрессию даже стоящему на стапеле корпусу – «Пифагор» и на берегу кажется стремительно движущимся. Надо отдать должное – конструктор яхты Олег Ларионов показал себя отличным стилистом.

Что касается собственно конструкции корпуса, то яхта и в самом деле углепластиковая, а в качестве наполнения сэндвичевого корпуса и палубы использован материал типа «Divinell». Для повышения ударной стойкости в наружном слое обшивки корпуса применен кевлар. Из композитных материалов сделан и глубокий плавник, несущий массивный бульб свинцового балласта. Любопытно, что для повышения жесткости (и аварийной плавучести) все неиспользуемые пустоты корпуса (включая таранный отсек в нос от форпика) заполнены специальной пеной.

Интерьер яхты необычен ничуть не меньше, чем ее внешний вид и конструктивные особенности. Мы попросили сказать несколько слов о стилистическом решении салона яхты редактора журнала «Салон» Ольгу Гвоздеву. «Салон «Пифагора» уникален и не имеет аналогов в современном российском яхтостроении, – считает Ольга. – Ему идеально подходит сравнение с денди.

Аристократизм интерьера ощущается во всем: в диванах, форма которых напоминает бутон тюльпана, в отделке бортовых зашивок и подволоков, в раскладном столе-баре, который мог бы стать украшением кабинета в солидном доме. Изящные «комод» и шкафчик маскируют штурманское место: достаточно выдвинуть штурманский стол из-под



Слухи о том, что в городе строится крупная и комфортабельная лодка в духе «джентльменской яхты», да еще и «из чистого угля», целый год будоражили парусную общественность Петербурга. Таких сложных и дорогих парусных проектов в Северной столице не реализовывалось, пожалуй, никогда.

столешницы и открыть дверцы шкафа, и перед вами – пост управления яхтой.

Вся внутренняя отделка выполнена из гондурасского махагони: красного дерева, которое обладает насыщенным ровным цветом, но не имеет ярко выраженной текстуры. Авторы проекта специально подбирали древесину с равномерной окраской, поскольку сам интерьер отличается сложной формой и декоративной отделкой в стиле «ар деко». Все элементы мягкой мебели выполнены из алькантары, ею же отделаны

подволоки и внутренняя зашивка бортов. Основа всей мебели – углепластиковый сэндвич с наполнителем «Номекс», покрытый красным деревом (вспоминается «Mari-Cha III» – Прим. А.Г.), а двери шкафов и основания диванов украшены изящным плетением из углепластика и шпона, демонстрируя филигранное мастерство в работе с материалом.

По признанию авторов проекта, само название яхты «Пифагор» подсказала ее архитектурная концепция. Форма основных элементов интерьера и на-





ружных деталей – треугольник. Все главные элементы салона (диван, стол-бар) имеют в своей основе ту же форму, треугольными же являются не только иллюминаторы, но и углепластиковые раковины в галюнах.

Подмачтовый бимс поддерживают изящно изогнутые арочные кницы, оканчивающиеся рядами хрустальных плафонов, напоминающих соцветия ландышей. Эта конструкция доминирует в пространстве салона, внося в него уютную «домашнюю» ноту. Благодаря же необычному и практически не встречающемуся на парусных яхтах решению – развернутой под углом к миделю переборке, разделяющей салон и носовую каюту, салон выглядит гораздо более широким и просторным.

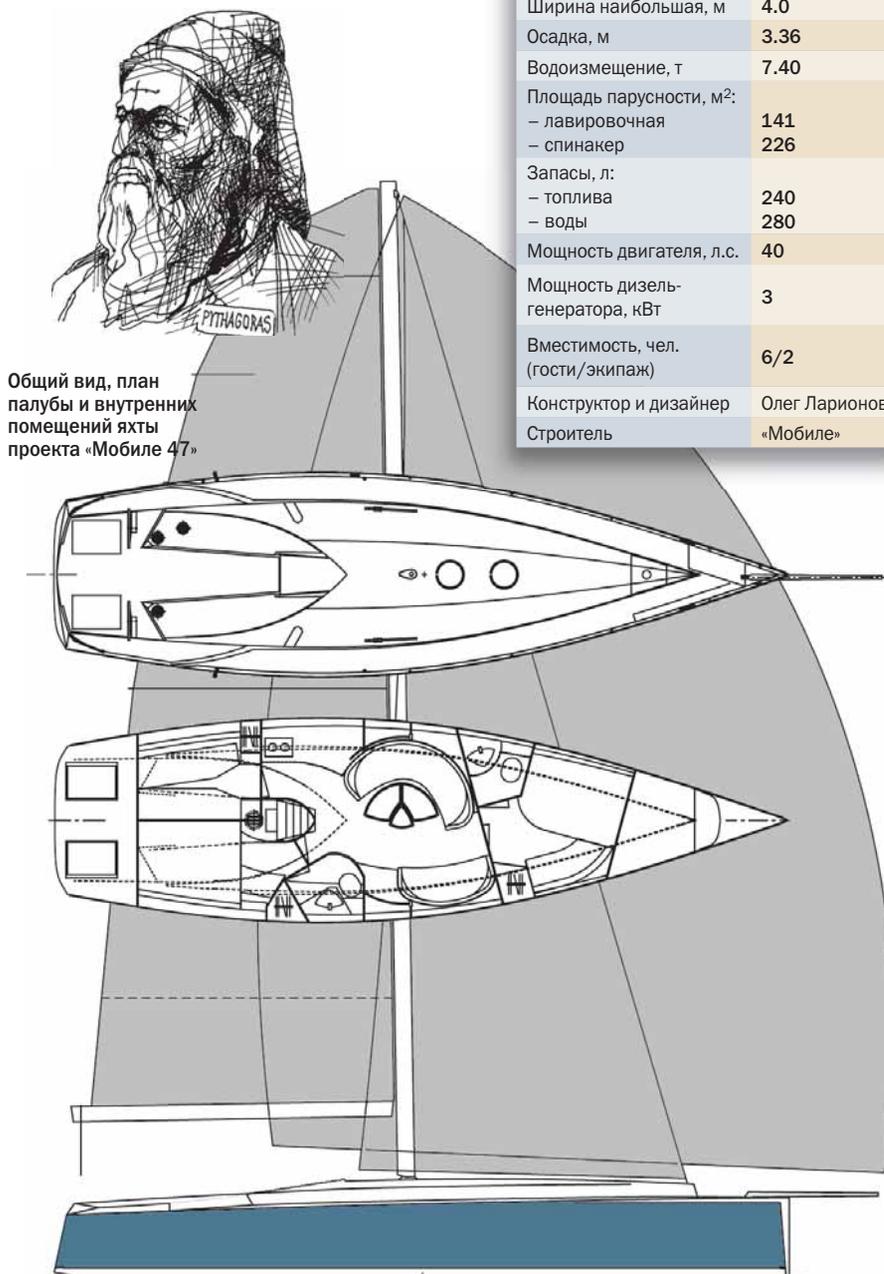
В интерьере яхты нет ни одной случайной детали. Каждая из них (взять хотя бы оформление входного трапа в виде африканской маски) является произведением прикладного искусства и работает на создание цельного образа: аристократичного, артистичного и изысканного, каким и подобает быть прямому наследнику belle époque».

Только на заказ и изготовление специальных фрез для обработки деталей интерьера ушло полгода – впрочем, результат того стоил, качество исполнения и подгонки всех деталей мебели, пожалуй, не хуже, чем на «Тиаре». Надо еще заметить, что в салоне яхты ощущения стесненности или зажатости не возникает. Я бы сказал, что по стилю и «домашности» интерьер «Пифагора» чем-то напоминает ранее описанный нами «Hamilton II» Ф.Бриана – он такой же рациональный, уютный и светлый.

Кокпит достаточно просторный: в нем установлены всего три лебедки (немного для такой большой яхты), и его не загромождает погон-гика шкота (в соответствии с новомодными веяниями для яхт класса «performance cruiser» на «Пифагоре» этой детали нет вообще). Интересно конструктивное решение бушприта – он не выдвигается телескопически из корпуса, как часто бывает, а прячется под люком на верхней палубе, приводясь в боевое положение поворотом на 180°. Это позволило сделать бушприт поворотным: до 35° на каждый борт, но, на наш взгляд, доставать бушприт на узком и остром носу яхты трудно. Правда, потом все управление идет из кокпита. Зато

Основные данные яхты проекта «Мобиле 47»

Длина, м:	
– наибольшая	14.4
– по КВЛ	13.6
Ширина наибольшая, м	4.0
Осадка, м	3.36
Водоизмещение, т	7.40
Площадь парусности, м ² :	
– лавировочная	141
– спинакер	226
Запасы, л:	
– топлива	240
– воды	280
Мощность двигателя, л.с.	40
Мощность дизель-генератора, кВт	3
Вместимость, чел. (гости/экипаж)	6/2
Конструктор и дизайнер	Олег Ларионов
Строитель	«Мобиле»



Общий вид, план палубы и внутренних помещений яхты проекта «Мобиле 47»



красиво – «чистую» поверхность борта выступающая труба бушприта не портит. Необычная деталь: ради экономии веса дельные вещи (кроме закупленных фирменных изделий: лебедок, стопоров и блоков) изготовлены из титана. Из него же сделаны все баки, леерные стойки и выхлопная труба двигателя. (Кстати, в поперечном сечении она тоже треугольная – уж если быть пифагорейцами, так во всем!)

Главная же особенность яхты – ее мачта. Впервые в практике российского яхтостроения на столь крупном судне применена... поворотная мачта-крыло! Композитное крыло «Пифагора» имеет хорду 340 мм, может поворачиваться на угол до 40° на каждый борт и опирается на титановую шаровую опору диаметром около 30 мм, воспринимающую все усилие от мачты (а оно по проекту составляет порядка 7–8 т). Мачта закреплена топовыми вантами с одной парой краспиц, нижними вантами и форштагом (все – из стального прутка диаметром 11 мм). Краспицы поворотные, свободно ориентирующиеся (в горизонтальной плоскости) за счет конструкции типа «стакан/поворотный палец с шаровой опорой». Надежность обеспечивается как внушительной конструкцией композитной мачты (толщина стенок крыла превышает в отдельных местах 20 мм), так и примененными материалами (стаканы под краспицы и под ванты изготовлены из титана). О жесткости «мобилевского крыла» косвенно могут свидетельствовать такие цифры: опирающаяся на оба конца 19.5-метровая мачта в своей середине провисает всего на 7 см.

Сама идея мощной поворотной мачты, поддерживаемой минимумом стоячего такелажа, на однокорпусной яхте не нова. Впервые ее реализовал Хуан Коуйоумджийян («Мистер К.») на знаменитой яхте «Krazy K-Yote 2», сразу же начавшей выигрывать свои гонки «в одни ворота» (после чего разгневанные владельцы «традиционных» яхт потребовали от технического комитета запретить дальнейшее появление на дистанциях «этого безобразия»). Следующим и очень интересным этапом совершенствования таких мачт можно считать недавно представленный на наших страницах «Мальтийский сокол»

(«КиЯ» № 200) – у него, напомним, стоячего такелажа нет вообще*, а от того, что мачты там не крылатые, а круглые, суть дела не меняется.

Как показали предварительные ходовые испытания «Пифагора» (с незаконченной отделкой), расчеты конструктора вполне оправдались: при ветре скоростью 14–15 м/с совершенно ненастроенная еще лодка в полный бейдевинд развила скорость 12.5 уз. Для первого выхода – просто отлично!

Мы дважды побывали на борту новой яхты – правда, все выходы были настроены, экипаж отслеживал поведение необычного вооружения, обучаясь ра-

* Строго говоря, стоячий такелаж на «Maltese Falcon» все же присутствует – в виде некоего подобия придающих мачтам продольную устойчивость ромбовант, проведенных от нока каждой рей к основаниям выше- и ниже расположенных рей. Но именно удерживающие мачты от падения снасти (ванты и штаги) – отсутствуют. – *Прим. авт.*



ботать с поворотной мачтой, поэтому снять полную полярную диаграмму не удалось (да и ветер сильно гулял). Можем сказать следующее: лодка очень хорошо сбалансирована – на порывах скоростью до 11–12 м/с «Пифагор» не испытывает ни малейшего желания привестись или увалиться, и кильватерная струя выглядит так, будто ее чертил сам Эвклид. Правда, нам показалось, что рулевое управление излишне туговато: скорее всего, пережаты штурвальные подшипники (а может, из штуртросов

забыли убрать засунутую туда швабру). Чувствительность получилась низкой, а усилие на руле – высоковатым. Но это устраняется регулировкой.

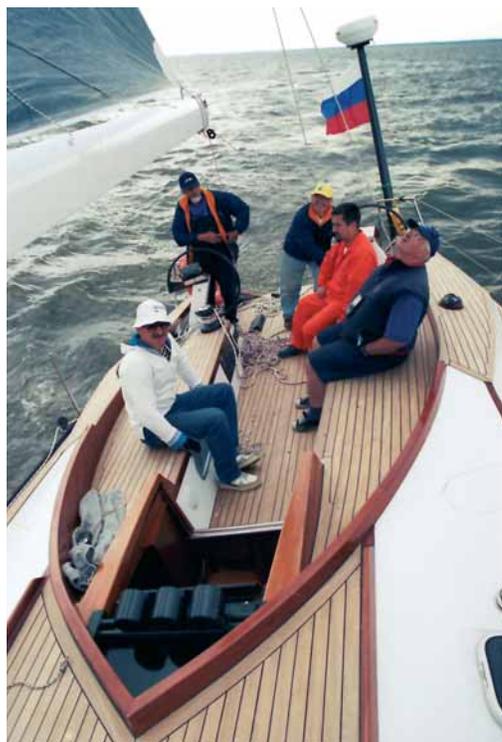
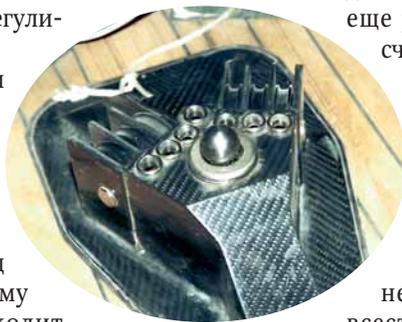
Сама лодка легка и послушна, довольно быстро разгоняется на порывах, а при ветре 8–9 м/с показала скорость 9.1 уз при ходе примерно под углом 38° к истинному ветру – это превосходит результаты недавно испытанной нами «ДК 46» («Кия» № 200), которую соперники по мировым регатам назвали «unbeatable» («непобедимая»). И это при нетипичном для скоростного судна – весьма изысканном и комфортабельном – интерьере российской яхты, на фоне которого салон «ДК 46»

(неплохой, по сути) выглядит простой «мыльницей». При этом совершенно очевидно, что у «Пифагора» есть еще резерв скорости – за счет дополнительной подстройки гюта. Однако нельзя дать гарантию, что «Мобиле 47» сохранит это превосходство над «азиатским тигром» на всех курсах – мы просто не смогли провести ее всесторонние испытания.

Хотя, по мнению конструктора яхты О.Ларионова, достоинства новой лодки должны раскрываться на полных курсах – и здесь уже при ветре 11–12 м/с яхта проявляет четкое стремление выйти на режим серфинга. Надо отметить и то, что кренится «Мобиле 47» на острых курсах, несмотря на глубоко расположенный балласт, довольно охотно – вплоть до 30–35°, что обусловлено достаточно высокой энерговооруженностью «Пифагора». Впрочем, даже сильный крен не кажется пугающим – судно идет уверенно, и в кокпите чувствуешь себя вполне безопасно.

Фактически созданием лодки столь высокого технического уровня фирма «Мобиле» сделала серьезную заявку на вхождение в узкий клуб строителей элитных эксклюзивных яхт – например, таких, как «Wally» и «Baltic Yachts». Применение же на «Пифагоре» поворотной мачты-крыла соответствует новейшим тенденциям в создании парусных судов (так, уже упомянутый нами «Мистер К.» считает малотакелажные поворотные мачты одним из самых перспективных направлений совершенствования парусного вооружения). И отрадно, что Россия в развитии подобной схемы парусного вооружения не отстает от лидеров мирового яхтостроения. Можно поздравить компанию «Мобиле» и ее главного конструктора, автора знаменитой «Fazisi» с созданием такого необычного судна!

Когда эта статья уже была написана, мы получили известие о потере «Пифагором» его уникальной мачты (которая, заметим, не была сломана!) в сравнительно невинных погодных условиях (намного более простых, чем те, в которых проводились первые испытания лодки). На момент верстки номера аварийная комиссия так и не пришла к какому-либо выводу о виновниках происшествия, а некоторые объяснения команды весьма противоречивы и малоубедительны, что несколько не проливает свет на истинные причины этой загадочной аварии. ▬



ООО «Мобиле», СПб., тел. (812) 715 6837,
welcome@mobileyachts.ru, www.mobileyachts.ru