



Артур Гроховский. Фото автора и фирмы «Drettmann GmbH»

«БАНДИТ» ВЫХОДИТ В МОРЕ

Сказать, что эта яхта произвела фурор на Дюссельдорфской выставке 2007 г. – значит, не сказать ничего. По сути дела, впервые один из законодателей мод в современном яхтостроении «вживую» показал на крупнейшей выставке мира большую водоизмещающую стальную моторную яхту экспедиционного стиля.

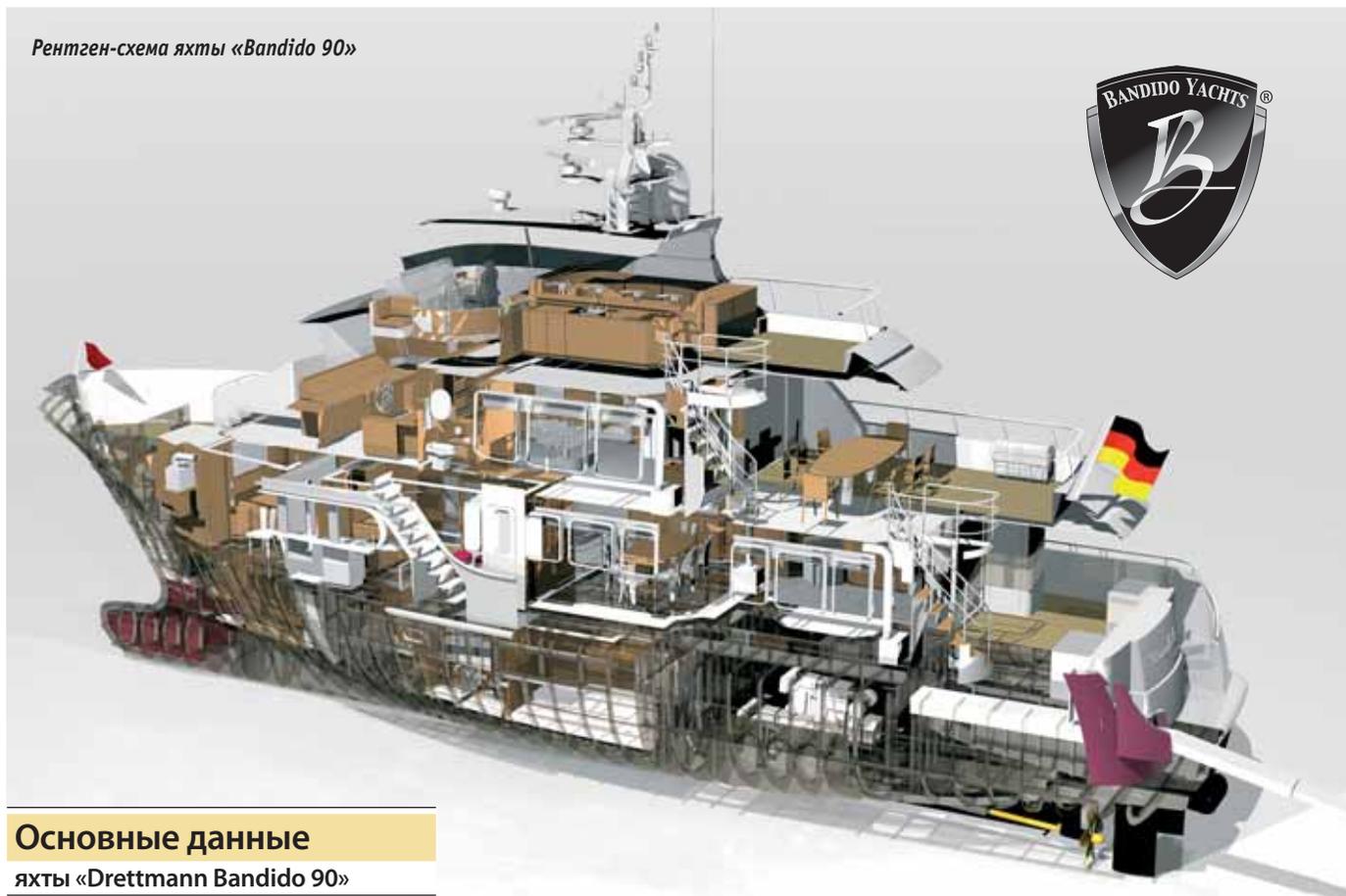
Это – показатель. Показатель постепенного изменения вкусов людей, начинающих отказываться от стремительных, внешне очень изящных – но по сути почти бесполезных в практической эксплуатации высокоскоростных яхт, по большей части служащих «плавучими переговорными комнатами», крайне редко отходящими от причалов. (Нелишне тут напомнить, что одна американская компания, уловив подобные особенности «несения службы» крупными моторными яхтами, начала выпускать такие лодки... вообще без главных двигателей. Вспоминается известный анекдот про опущенные занавески и подаваемые время от времени гудки.) Первая ласточка означенной тенденции – перехода к неторопливым водоизмещающим судам – появилась еще на выставке 2006 г.: это была описанная нами в № 205 моторная яхта «Catwalk», но первенец серии «Bandido» – так компания «Drettmann GmbH» обозвала свою новую производственную линейку – безусловно, радикальнее. Более того, он фактически стал родоначальником нового класса моторных яхт, который можно обозначить как «малые эксплореры», поскольку до сего дня никто еще не строил моторные яхты в стиле экспедиционных судов короче 100 футов. Да и короче 150–160 футов такую яхту найти сложно. А «Бандит» и вовсе имеет длину 86 футов (сама фирма округляет эту величину до 90), причем уже подготовлена и укороченная 75-футовая версия – что любопытно, с пластиковым корпусом. Впрочем, спроектированы и более крупные варианты: 100- и 125-футовые лодки, последняя даже с вертолетной посадочной площадкой. (Кстати, сам термин «эксплореры» применительно к яхтам вполне конкретен – сегодня так называют крупные

моторные суда с высоким прямым (или почти прямым) штевнем и массивной надстройкой прямоугольных очертаний в стиле промышленных или научно-исследовательских судов.)

Глядя на судно со стороны, догадаться о его малых размерах не так просто – сравнительно небольшая длина скрадывается непропорционально высокой надстройкой, уходящей куда-то за облака. Кажется, что такая надстройка может быть лишь на круизном лайнере! Однако на самом деле довольно большой вклад в высоту судна над КВЛ – а она превышает 12 м – вносит и сам корпус (высота надводного борта в носу «Бандита» больше 4 м – настоящий покоритель океанов!), но за счет темно-вишневого цвета его собственная высота не так ощутима. В любом случае понятно, что ютиться в тесных каютах в ходе трансатлантического перехода гостям (для них, в зависимости от варианта планировки, может быть выделено от двух до четырех кают) явно не придется. Тем не менее основные габариты яхты необычны – при длине 26 м ее высота от киля до клотика равна 15 м – пропорции, более подобающие, скажем, ледоколу или буксиру.

Корпус «Bandido» сварен из 6-миллиметровой судостроительной стали на тайваньской верфи «Jong Shyn Shipbuilding Co.», ставшей партнером «Drettmann» по кооперации. Надо отметить, что этот подход вообще типичен для немецкой компании – сама она яхт не строит, лишь проектирует их, с 1993 г. размещая заказы исключительно на судостроительных предприятиях Тайваня. Разумеется, при этом специалисты «Drettmann GmbH» осуществляют весь необходимый надзор за ходом строительства, что позволяет им гордо заявлять: яхты «Drettmann» –

Рентген-схема яхты «Bandido 90»



Основные данные

яхты «Drettmann Bandido 90»

Длина, м	26.80
Ширина, м	7.00
Водоизмещение, т.	160
Емкость цистерн, т.:	
– топливных	26
– питьевой воды	2.4
Крейсерская скорость, уз.	12
Дальность плавания, мили	3000
Мощность двигателей, л.с.	2×560

подлинно немецкая продукция. Интересно, что до сего дня «Drettmann» строил только пластиковые яхты серий «Elegance» и «Oron» на другой тайваньской верфи – «Horizon».

Новая серия родилась не сразу. Вначале были неопределенные пожелания клиентов и ощущение того, что компания в работе упускает какую-то важную нишу. Кто-то в руководстве сказал: «Эксплорер. Стальной. Но компактный», – и идея начала потихоньку воплощаться в «железо». Хотя еще на стадии разработки проекта многие сотрудники судовой верфи считали его попросту невыполнимым: «Слишком уж сложный комплекс требований предъявлялся к будущему судну, породив пессимизм и неверие в удачное завершение», – так охарактеризовал настрой своих подчиненных Люк Хуан, заместитель директора «Jong Shyn Shipbuilding Co.» и ведущий менеджер «Bandido». Сравнительная компактность яхты вкупе с высоким комфортом вызвала особые требова-

ния к обводам корпуса – он должен был оказаться одновременно и вместительным, и гидродинамически благоприятным. Поняв, что собственные знания и опыт тайваньской верфи, ранее никогда не строившей подобные суда, недостаточны для решения конструктивных проблем, «Drettmann» решила обратиться к российским специалистам. В конце концов, обсчитывают же в России практически всю аэродинамику и силовую структуру новых «Боингов» (о чем американцы, правда, предпочитают широко не распространяться) – так куда же обращаться и по поводу яхтенной гидродинамики, как не к нам? Жаль, что россиянам доверили лишь теоретические работы, но менеджеры «Drettmann» обосновывают это вполне убедительно: «Стоимость судостроительной стали и ее сварки (та часть работ, которую мы могли бы доверить русским судостроителям) – ничто на фоне общей цены такой лодки. Все решает качество монтажа оборудования и окончательной отделки, а вот здесь есть серьезные сомнения в должном опыте ваших специалистов, тем более что требования у нас традиционно очень высокие. Но теоретической частью работы, выполненной русскими, мы очень довольны».

В итоге совместных германо-россий-

ско-тайваньских «мозговых штурмов» родился стальной водоизмещающий корпус с элегантными «яхтенными» обводами, оснащенный в носу довольно внушительным бульбом, относящимся к так называемому «волноразбивающему» типу. Корпус имеет мощный поперечный набор – шпация составляет всего 60 см (для 90-футового судна это очень маленькая величина!), причем в районе самых высоких волновых нагрузок возле носовой скулы она становится еще меньше. Выше ватерлинии корпус дополнительно усилен тремя ребрами жесткости. В районе миделя в подводной части установлены небольшие «крылышки» – пассивные успокоители качки. Компьютерные расчеты показывают, что применение этого несложного и дешевого средства борьбы с качкой (о котором почему-то очень часто забывают строители «неторопливых» моторных яхт) снижает на 86-футовом «Bandido» ее амплитуду на 30–40% в зависимости от частоты. Дешево и сердито!

Надстройка, как это уже стало привычным для судов такого типа, алюминиевая. Всего на яхте четыре палубы: на нижней размещены гостевые каюты, на верхней – два салона, камбуз, бар и каюта владельца, выше – еще один салон и рулевая рубка, четвертая палуба



Интерьеры «Bandido»: слева сверху – бриджек на четвертой палубе, справа сверху – обеденный салон, справа внизу – «медийный» салон верхней палубы, слева внизу – рулевая рубка

представляет собой бриджек, прикрытый лишь легким козырьком. Нижняя палуба разделена практически напополам – кормовая часть отдана машинному отделению и большому «гаражу» для РИБов и гидроциклов, гостевые каюты находятся вблизи миделя, а каюты команды – в носовой части судна.

При проектировании яхты основное внимание уделялось ее мореходности и автономности. В итоге вместимость судовых цистерн оказалась просто чудовищной для сравнительно небольшого судна: емкость топливных танков – 26 т! Как следствие автономность яхты «по топливу» превышает 3000 миль (это почти 250 ч хода), поэтому о ней можно говорить, как о лодке трансокеанского плавания. Десятидневный переход без дозаправки – это внушает! Пусть скорость и невелика (установленные на лодке два 560-сильных дизеля «Caterpillar» позволяют ей развивать крейсерскую скорость порядка 12 уз), зато какова дальность! «Сегодня – Италия, завтра – Карибские острова, послезавтра – Кейптаун или Ушуайя», – таким может быть, по мнению специалистов «Drettmann GmbH», возможный стиль использования этого красивого и необычного судна. Ну и, конечно, сравнительно маломощные дизели работают достаточно

тихо – хорошо знакомый всем владельцам быстроходных моторных яхт сдержанный гул во внутренних помещениях отсутствует почти полностью. Причем надо еще заметить, что инженеры не в восторге от «Caterpillar» (в том числе и по уровню шума): на последующие лодки будут ставиться только дизеля «MAN». Впрочем, иная точка зрения для немцев была бы странной...

Планировку и отделку яхты выполняло известное дизайнерское ателье «Espinosa Yacht Design», давно уже работающее с компанией «Drettmann». Как и для яхт серии «Elegance», в интерьерах «Bandido» использованы самые лучшие на сегодняшний день материалы – разумеется, традиционные: дерево, ткань, кожа, сталь и алюминий. Характер отделки представляет собой нечто среднее между судовой классикой и модерном. От классики взяты довольно консервативные формы интерьера с обилием дерева (чем-то напоминает уже упомянутую «Catwalk», но «Бандит» внутри заметно легче и воздушнее – в немалой степени благодаря отказу от темного дерева и демонстративно «прямоугольных» форм), о модерне напоминают большие плоские поверхности – здесь много стекла, мягкой мебели и легких материалов наподобие полированного алюминия, отсутствуют

массивные и давящие своим величием темные горизонтальные панели. Зато в изобилии очень твердое светлое дерево (любопытно, что специалисты верфи даже затруднились назвать его породу, сказав только, что это «дерево из Италии»), делающее внутренние помещения менее официальными и придающее им простор и свет. Отказ от привычных в отделке дорогих яхт красного дерева и тика явно нарочит, но оправдан. Любопытно, что и настил пола выполнен очень светлым (причем заметно более светлым, чем стенные панели) – такое нехарактерное решение придает внутренним помещениям судна уютный «домашний» вид (хотя следить за его поддержанием в должном состоянии придется внимательно). Здесь интерьерное решение нового судна идет в самой современной струе, будучи по духу очень близким, например, к парусной яхте «Hamilton II» («КиЯ» № 201), как раз и поразившей нас своей «домашностью». Трудно удержаться от еще одного сравнения ощущений, вызываемых интерьерами «гвоздей» Дюссельдорфских выставок 2005 и 2006 гг. «Catwalk» и «Bandido»: величественные «имперские» салоны «Catwalk» несмотря на всю их «цветомузыку» буквально требуют смокингов и бальных платьев, в салонах «Bandido»

куда уместнее смотрится более простая и демократичная одежда.

Характерно для современных судов (даже меньшего размера) стремление конструкторов разбить внутренние обитаемые объемы лодки на множество функциональных зон, порой даже не разделенных перегородками – идея, которую итальянские дизайнеры применили к жилым домам проталкивали в мир более 40 лет. Особенно часто реализация этой концепции находит свое отражение в делении единого салона на две части: «обеденную» и «медийную», предназначенную для просмотра видео или прослушивания музыки. Даже на сравнительно небольших яхтах конструкторы сейчас стремятся развести эти функциональные зоны хотя бы формально по разным бортам судна. На «Bandido» же, нехваткой помещений не страдающем, салоны верхней палубы размещены последовательно друг за другом: «медийный» салон с огромным С-образным диваном по левому борту и большим плазменным экраном – по правому «перетекает» в обеденное помещение. «Медийный» и «обеденный» салоны разделены лишь невысокой барной стойкой, которая не является преградой для глаз, поэтому внутренний объем кажется единым. В целом помещение выглядит светлым и просторным, чему способствуют и формы мебели с аккуратно скругленными гранями и «срезанными» уголками. Во всем этом чувствуется немалый опыт проектирования и строительства яхтенных интерьеров – рука у фирмы, что называется, хорошо набита.

Цветовая гамма отделки «обеден-

ного» и «медийного» салонов едина – это решение выглядит несколько консервативным на фоне всеобщего стремления разделять эти помещения, придавая «медийной» части более холодные тона. Но, как мы уже сказали, здоровый консерватизм – основная идея интерьерного дизайна «Бандита». Зрительно же разделение салонов подчеркивается разным стилем мебели в них: объемной и массивной мягкой в «медийной» части и легкими «складывающимися» стульями – в обеденном зале. Дальше вперед по левому борту находится большой камбуз, а в самом носу – апартаменты владельца, а вот они, в противовес модным тенденциям, состоят из одного помещения.

Палубой выше находится рулевая рубка, выполненная в традиционном для яхт «Drettmann» стиле: все кнопки и рукоятки управления размещены по отдельности друг от друга на большой горизонтальной деревянной панели. Это архитектурное решение явственным образом пересекается с компоновкой приборных панелей дорогих (и, опять же, весьма консервативных) британских автомобилей. Отточенной эргономикой, захватскими формами отдельных приборов или экстравагантным стилем всей приборной панели (как, например, на «Pershing» или «Baia») на «Bandido» и не пахнет, это лодка совершенно иного класса и стиля – не «Ferrari» или «Porsche», а «Rolls-Royce» (ну, или «Bentley» – кому что ближе). Единственная «дизайнерская» деталь в рубке – это штурвальное колесо, в которое вписана большая стилизованная буква «B» – логотип новой

линейки яхт. Владелец яхты (или кто-то из его гостей) может спокойно любоваться всей этой красотой даже, если сам не стоит за штурвалом: он может с уютом разместиться на удобном кожаном диванчике у стены рубки...

Вообще, рассказывать о «Bandido» (как и о любой другой крупной, к тому же принципиально новой яхте) можно практически бесконечно: всегда найдутся какие-то мелочи, интересные конструкторские или дизайнерские идеи, достойные их описания. Мы же здесь подведем итог: плодом совместной работы немецких, российских, американских и тайваньских инженеров, конструкторов, дизайнеров и строителей стало судно очень необычных пропорций, положившее начало новому классу моторных яхт: малых (относительно, конечно) высококомфортабельных лодок сверхдальнего плавания, выполненных в стиле экспедиционных судов. Комфорт, роскошь и простор на борту 86-футового «Бандита» не идут ни в какое сравнение с тем, что предоставляют своим гостям даже более крупные 100- и 110-футовые яхты – это непреложный факт. Один из посетителей «Bandido» на Дюссельдорфской выставке (глава очень серьезной яхтостроительной верфи) назвал в нашем присутствии новую лодку самоходной океанской виллой. Мы спорить не стали...

P.S. Яхта хороша, потенциальным владельцам остается лишь подумать, где взять необходимые для ее покупки 6 млн. евро (кстати, это довольно низкая цена для судна подобной вместимости).

