

Я – итальянец, и этим все сказано

Эксклюзивное интервью с
Лукой Бассани, создателем
и главой верфи «Wally»

Стремительное развитие яхтенной верфи «Wally», работы которой мы регулярно отслеживаем в «Кия», закономерно вызывает интерес, как и ее основатель и бессменный руководитель – Лука Бассани, 52-летнему итальянскому предпринимателю, в буквальном смысле перевернувший сравнительно консервативный яхтенный мир. Наш журнал решил не оставаться в стороне и взял интервью у одного из столпов сегодняшнего яхтостроения.



– Уважаемый синьор Бассани, ваши яхты вызвали своего рода взрыв в яхтенной индустрии. Некоторые даже называют вас богом яхтостроения. Каким образом вы пришли к идее строить парусные (а позднее – и моторные) суда со столь необычными интерьерами и внешним видом? Как родился столь своеобразный стиль отделки внутренних помещений?

– Судьба предоставила мне шанс самому сначала стать владельцем лодок (парусной и моторной) еще в те времена, когда был совсем юным. Тогда я активно занимался парусом, ходил в дальние плавания. Я участвовал в гонках по правилам OR, много гонялся на двухтонниках, потом – на лодках класса J 24, позднее – на «Mumm 30». В ту пору накопил немало опыта и захотел строить яхты, которые стали бы лучшими абсолютно со всех точек зрения. Мне показалось, что у меня достаточно для этого сил.

– Какую конкретно цель вы ставили перед собой, создавая свою первую яхту?

– , ответ на этот вопрос очень прост. Я прошел немало миль на макси-яхтах (относящихся к тогдашнему классу 0 по правилам OR), влюбился в них и хотел построить первую в истории парусную яхту класса «макси», которая была

бы столь же быстра, как гоночная, но одновременно так же комфортна, как большая круизная лодка. При этом она должна была управляться минимальным экипажем.

– Некоторые интерьеры ваших яхт напоминают стиль итальянского промышленного и бытового дизайна 60-х. А ряд интерьеров выполнен в ярко выраженном (и куда более давнем) конструктивистском стиле, который напоминает геометризм и кубизм (очень модные в России в 20-е гг. прошлого века). Где вы черпаете свои архитектурные идеи?

– Я – итальянец, и этим все сказано. Вырос в окружении выдающихся образцов архитектуры, это часть моей культуры и моей жизни.

– Кратко, но четко. А что, на ваш взгляд, является важнейшей частью яхтенного интерьера?

– The Living.

– Еще более кратко. Прошу уточнить (поскольку слово «the living» может иметь несколько близких, но все же разных значений), что именно подразумевается? Просто «обитаемость» или нечто иное?

– Вы правильно поняли. Имеется в виду образ жизни на борту. н должен быть необременительным – это главное. Ничто не должно осложнять

пребывание на яхте. на должна быть комфортной и удобной настолько, что должен вставать вопрос не просто о ее обитаемости, а о стиле жизни на судне. Здесь для меня важно было объединить над- и подпалубные пространства в единое целое как с инженерной, так и с эстетической точек зрения. ни должны как бы перетекать друг в друга.

– Поэтому в ваших новых проектах появилась развитая рубка с большим остеклением?

– Да, вы совершенно правильно уловили идею. на – в том, чтобы переход с верхней палубы внутрь судна осуществлялся как можно более незаметно. Практика показывает, что люди на борту часто испытывают дискомфорт от необходимости спускаться – подниматься по крутому сходному трапу, поэтому крайне желательно сделать границу между подпалубными помещениями и «верхом» как можно менее заметной.

– Вы реально создали новый стиль хождения под парусом – с минимумом профессиональной команды на борту. На ваш взгляд, какова сегодня максимальная длина яхты, пригодной для семейного плавания без команды на борту?

– 80 футов, без сомнения, – кор-

ректная длина яхты для необременительного семейного плавания.

– Вам не кажется этот размерчик чуточку великоватым, нет?

– Ни в коем случае. Я вновь повторю – моей задачей было создать яхту длиной, характерной именно для «макси». Уверен, что все современные системы, будучи правильно сконструированными и изготовленными, позволяют справляться с парусной яхтой такой длины практически в любой ситуации семейному экипажу из двух-трех человек.

– Я задаю свои вопросы в основном о парусных судах, но ваша компания строит и моторные. Какие лодки вы сами больше всего любите проектировать?

– Это разные вещи. Проектирование моторных судов – чистая работа ума. Создание же парусных яхт – веление души.

– Ваша компания «Wally Yachts» – единственная в мире, которая строит очень крупные композитные парусные суда (на сегодняшний день больше никто не строит пластиковых или карбоновых лодок длиной 50 м, кроме разве что финской «Baltic yachts»). Каков ваш взгляд на современные судостроительные материалы? Смогут ли композиты целиком заменить традиционные материалы, такие как дерево, сталь, алюминий и «обычный» пластик? Насколько надежны современные сверхлегкие углепластиковые суда?

– Карбоновые волокна продемонстрировали драматическое улучшение безопасности гонщиков на автомобилях «Формулы-1». Идущие вокруг света гоночные яхты и катамараны развивают скорости порядка 30 уз и поддерживают их в течение нескольких дней без каких-либо проблем, которые вызвали бы композиты.* Углеволокно начинает широко применяться и в гражданской авиации. Для меня совершенно очевидно, что любая яхта малого водоизмещения должна строиться из углеткани. При этом каких-либо проблем с ее будущими надежностью и безопасностью не будет.

*Здесь с синьором ассани можно не согласиться – нам хорошо памятна недавняя поломка многих углепластиковых судов в кругосветных плаваниях, впрочем, в большинстве случаев они были вызваны не самим углеволокном, а неверным подбором наполнителя – А. Г.

– Что вы думаете о способности ваших яхт к дальним (например, трансатлантическим) вояжам? На эту тему раздается много всякой критики.

– Наши яхты неоднократно без проблем пересекали и пересекают океаны и Северное море. К примеру, «Nariida» даже выиграла трансатлантическую гонку в прошлом году.

– Тогда как вы прокомментируете известное высказывание о том, что ваши яхты – «очень большие и очень специфические дейсейлеры»?

– Дефиниция «дейсейлер» в отношении наших лодок была выдвинута конкурентом в попытке остановить наш успех.

– Какие направления развития яхтостроения наиболее важны для вас? Какие новые идеи кажутся самыми предпочтительными?

– Мы никогда не обсуждаем темы будущих инноваций. Но наши яхты в любом случае будут становиться все более быстрыми, комфортабельными, удобными для длительного пребывания на борту.

– Какой вам видится идеальная яхта сегодняшнего дня?

– на должна позволять с легкостью идти под парусами со скоростью 15–20 уз семейному экипажу из двух-трех человек с двумя парами гостей.

– Расскажите, какие яхты прошлого (к примеру, за последние 40–50 лет) оказали наибольшее влияние на развитие яхтостроения и на вас лично?

– Мне трудно судить о влиянии на все яхтостроение, но те лодки прошлого, которые лично я люблю больше всего, назвать несложно: это – «Stormvogel», «Running Tide», «Windward Passage» и «Genie Of The Lamp»**.

– Последняя, кажется, – ваша же разработка?

– Да, но вы же не сможете утверждать, что она не оказала (согласно вашему же вопросу) влияния на развитие яхтостроения, верно?

– Можно узнать, на какой стадии сейчас находится проект «Pilgrim», который как бы соединяет прошлое и будущее яхтостроения?

– Мы ожидаем окончательного

**«Genie of the lamp» стала первой в мире 80-футовой крейсерской яхтой, рассчитанной на управление одним человеком. – А. Г.

решения клиента по планировке интерьера и последующего подписания контракта.

– Что вы можете сказать о моторной яхте «Wally 118» и дальнейшем развитии подобных судов? Реально ли в настоящее время строить столь крупные и одновременно скоростные суда?

– Разумеется. Скорости будут только расти, поскольку владельцы яхт располагают все меньшим и меньшим временем для отдыха. Поэтому совершенствование крупных и скоростных моторных яхт – одна из актуальнейших задач.

– Какие технические и технологические проблемы становятся основным препятствием на пути создания подобных судов?

– Технологически главной проблемой является снижение шумов и вибраций на высокой скорости. Все остальное – не столь существенно и легко решается.

– Скажите, пожалуйста, несколько слов о проекте «Wally Island», о котором мы в журнале сообщали. Вы видите реальные перспективы этого проекта?

– Да, разумеется. В настоящее время сразу несколько перспективных клиентов заинтересовались подобным судном, и мы ведем многообещающие переговоры.

– Кстати, правда ли, что среди ваших заказчиков есть наши соотечественники?

– Да, есть русские. ни владеют как парусными, так и моторными яхтами. Имена, конечно, не называют, но вы, наверное, знаете, что на одной из яхт г-на Абрамовича наши моторные лодки служат в качестве тендеров.

– Мы в курсе. Ходят слухи, что вы собираетесь открывать свой офис в Москве, это правда?

– Действительно, мы готовимся к открытию нашего представительства в Москве, поскольку верим в российский рынок и высоко ценим русских клиентов и их открытость к новым идеям.

– Большое спасибо!

Беседу вел Артур Гроховский.
Фото Тони Менегуццо

