

ТЕНДЕНЦИИ современного парусного яхтостроения

Часть 1. Мы проектируем быстрые лодки



В последние годы конструкция парусных судов стала стремительно совершенствоваться.

Новые материалы, новые требования заказчиков порождают все новые и новые технические решения конструкторов. В силу этого редакция «КиЯ» приняла решение взять серию эксклюзивных интервью у руководителей и конструкторов основных яхтенных КБ мира с тем, чтобы немного приоткрыть читателям их внутреннюю «кухню», а также продемонстрировать взгляды ведущих специалистов на тенденции развития парусного судостроения. Первым по праву мы пригласили выступить на наших страницах знаменитое бюро Брюса Фарра в лице президента этой компании Патрика Шонесси, посетившего наш город в дни финиша «Volvo Ocean Race».

– Патрик, позволь приветствовать тебя в нашем городе и заодно поздравить с успешным выступлением лодок конструкции «FYD» в гонке «Volvo Ocean Race». «Telefonica Black» на петербургском этапе обогнала «PUMA» на несколько секунд, это был замечательный и красивый финиш!

– Спасибо за поздравление, действительно, наши ребята сделали неплохую работу, хотя лодки соперников в целом оказались чуть быстрее.

– Для начала беседы расскажи читателям «КиЯ» немного об основных направлениях работы вашего бюро.

– Наше КБ специализируется в основном на создании быстроходных парусных яхт, по большей части – по индивидуальным проектам. Это – наш основной хлеб. Более трех четвертей всего объема работы «FYD» – это гоночные и спортивные яхты, создаваемые для конкретного заказчика в единственном экземпляре, а также скоростные яхты класса performance cruiser, тоже уникальной работы. Пожалуй, самые значимые для истории «FYD» проекты – это наши последние Open 60, такие, как, например, «Foncia». Из своих основных конкурентов в этой области я могу назвать такие бюро, как «Judel/Vrolijk», «Botin/Carkeek» и «Reichel/Pugh». Пожалуй, больше никого в качестве серьезного конкурента мы не рассматриваем. Из массовых проектов предыдущую модель «Beneteau First 40.7» можно признать этапной для нашего бюро (да, отчасти, и для всего современного яхтостроения). Это была невероятно удачная лодка, растратившая едва ли не в тысяче экземпляров и фактически заложившая стандарты класса недорогих скоростных семейных крейсеров. Но проекты, предназначенные для постройки более или менее массовыми сериями на известных верфях – это сегодня лишь одна четверть (и даже меньше) от всего объема нашей работы.

– Это такие проекты, как новые «Bavaria»?

– Да, это как раз один из сравнительно свежих заказов в этом направлении.

– Не расскажешь ли об этой работе чуть подробнее, поскольку «Bavaria» у нас – достаточно известный бренд?

– Мы пока ведем два проекта для немецкой верфи – парусных лодок длиной 32 и 45 футов. Они станут неплохими ходоками, как мы ожидаем, но при этом будут иметь сравнительно простую конструкцию и скромный интерьер. Здесь мы отталкивались от пожеланий самого заказчика. Сформулированный «Bavaria Yachtbau» design brief* был достаточно лаконичным – от нас требовалось создать простое в постройке судно с минимальными производственными затратами. От 45-футовой лодки дополнительно требовалась возможность ее использования в чартере с соответствующей внутренней планировкой.

– А какое участие в проекте принимала компания «BMW»?

– Не знаю, в курсе ли ваши читатели или нет, но «BMW» – отнюдь не только автомобилестроительная фирма. Ее дизайнерское подразделение активно выполняет работу в интересах третьих фирм по стайлингу различных чужих изделий. В данном случае художники «BMW» занимались внешним видом яхты – прорабатывали очертания ее рубки

* Design brief – в зарубежной терминологии – набор требований заказчика к будущему проекту.

и формы палубы (отчасти и ее планировку). Мы же выполняли всю остальную работу.

– *Говоря про баварский design brief, ты ни словом не обмолвился о требуемых ходовых и мореходных качествах. Они никак не оговаривались? После тестов множества яхт массового класса у меня сложилось стойкое убеждение, что их конструкторы вначале рисуют более или менее уютный интерьер, вокруг которого потом делают корпус и ставят вооружение по принципу «как получится», уделяя им гораздо меньше внимания. Это так?*

– Дело обстоит примерно так, как ты говоришь, особенно на относительно небольших судах. Стильный и обитаемый интерьер сегодня – самое главное, в первую очередь, на массовых лодках.

– *Почему так происходит?*

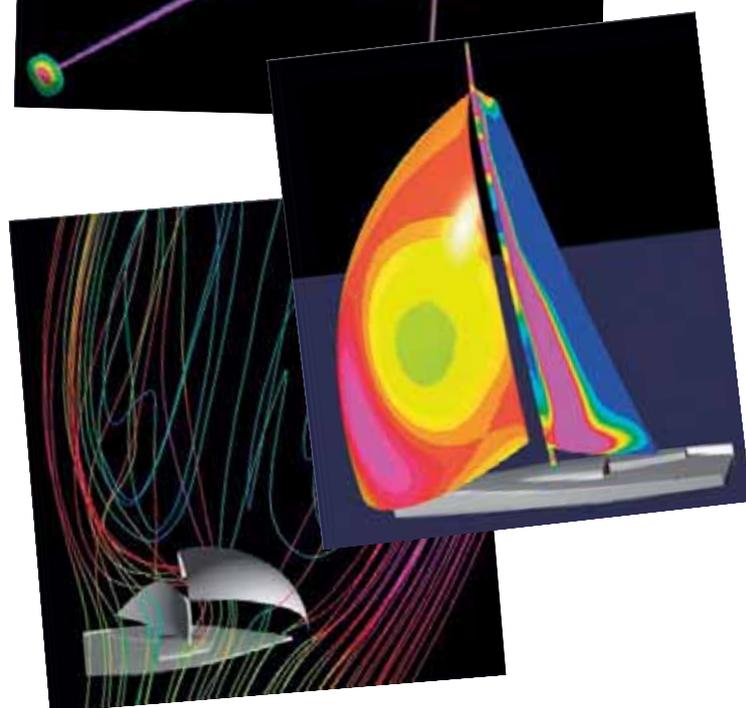
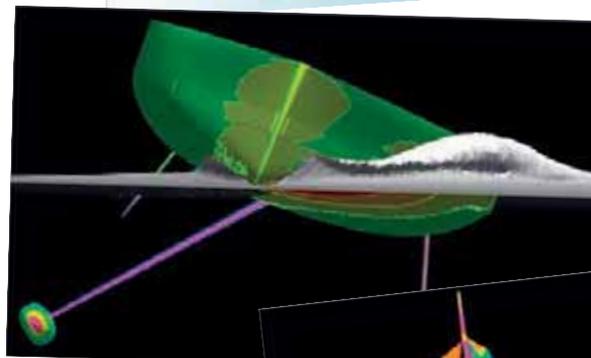
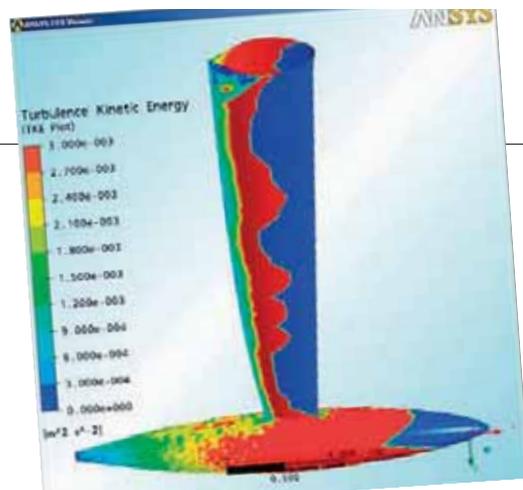
– Тут все достаточно просто. Сейчас массовые яхты стали сравнительно доступны даже для не очень богатых людей. В подавляющем большинстве случаев такие суда покупают новички. А интерьер, особенно салона, – первое, на что обращает внимание неискушенный человек, поднявшись на борт. Мы посещаем множество выставок и ведем тщательную статистику, так вот в среднем каждый пятый посетитель (а если точно, то 21% визитеров – у нас все записано) уходит со стенда верфи сразу после того, как спустится в салон одной из выставленных этой верфью яхт и потрогает мебель. Беглого взгляда на интерьер салона (до кают дело даже порой и не доходит) и качество его сборки (шатается ли столик, комфортно ли за ним сидеть, удобно ли штурманское кресло) людям порой достаточно, чтобы понять – стоит им связываться с этим производителем или нет. А ходовые и мореходные качества многих яхт и в самом деле прорабатываются «по остаточному принципу». Разумеется, при проектировании судов для более дорогих сегментов рынка дело обстоит не совсем так, особенно для лодок классов performance cruiser и blue water cruiser, поскольку их, как правило, приобретают знающие люди, требующие и хороших качеств судна на ходу под парусами.

– *Раз уж мы коснулись интерьера, то каким вашему КБ видится наиболее перспективный стиль его оформления? Что ты думаешь о «радикальном минимализме», от которого сегодня сходит с ума пол-Европы?*

– Я не в восторге от того, что принес в яхтостроение Лука Бассани именно в части интерьера. Я бывал на некоторых его яхтах на выставках в Монако и Генуе. Мне нравится стиль отделки, больше перекликающийся с окружающей средой. Не могу назвать внутренние помещения от «Lazzarini&Pickering» обитаемыми, да и вообще комфортабельными – на мой взгляд, они пригодны лишь для выставок, а не для жизни. Думаю, более рациональным для яхт в будущем признают все же классический стиль, возможно, с примесью некоего модерна.

– *В настоящее время можно говорить о трех сложившихся типах яхтенной архитектуры – североамериканской (с центральным кокпитом и поднятым салоном), средиземноморской (с кормовым открытым кокпитом и гладкой палубой) и классической (с закрытым кокпитом и небольшой рубкой). Какому из этих типов ваше бюро отдает предпочтение и почему?*

– Мы предпочитаем планировку с кормовым откры-



тым кокпитом, считая ее наиболее удобной, позволяющей объединить жизнь наверху и под палубой – это сейчас очень важно, кокпит и салон должны стать как бы единым целым.

– *Лука Бассани в своем интервью говорил мне о том же.*

– Тут он прав, спору нет.

– *Тогда что ты можешь сказать о таком радикальном шаге в этом направлении, как новая «Moody 45DS»?*

– Лодка оставляет лично у меня сложное впечатление. Концепция объединения салона и кокпита в одно целое превосходна, использование внутренних объемов просто великолепно. Решение хорошее, но я предпочитаю более традиционный дизайн. Впрочем, в любом случае этот тип яхт стоит в стороне от нашей генеральной линии, нацеленной на развитие скоростных крейсеров.

– *Давай поговорим и о них. Когда «FYD» рисует новый performance cruiser, какая из технических характеристик ставится во главу угла: большая энерговооруженность, вы-*

– Формы корпусов в настоящее время сделали большой шаг вперед по сравнению с обводами 20-летней давности. Но все же, как мне кажется, потенциал совершенствования еще не исчерпан. Мы продолжаем искать компромиссы между обводами, выгодными для лавировки, и линиями, более подходящими для полных курсов. Тут еще хватает работы. Если же говорить в целом, то в очертаниях корпусов парусных яхт будущего все больше и больше прямых линий, сломов и пологих радиусов и все меньше красивых изящных изгибов, характерных для проектов прежних лет. Постоянное требование повышения скорости судов почти автоматически влечет за собой «выпрямление» линий корпуса, необходимое для выхода на переходный к глиссированию режим.

– Ну, и вот та же скула в кормовой части: она придет на массовые яхты – или нет?

– Думаю, что в данном случае (на скромных по размерам и скоростных качествах лодках) это больше вопрос моды, чем практической необходимости. Если твои коллеги убедят людей в том, что скула – это круто, она обязательно появится на серийных судах. Практически же я не вижу смысла в ее применении на семейных яхтах длиной менее 50 футов. Вот сдвоенные рули – те в этом отношении важнее, и я думаю, скоро они получают более широкое распространение на серийных судах.

– Давай попытаемся оценить наиболее важные нововведения в парус, появившиеся за последние годы.

– Я лично считаю, что при всех достижениях в области материалов и технологий важнейшими достижениями в парусном деле являются разработки, нацеленные на облегчение самого процесса работы с парусами (и управления яхтой в целом). Поэтому, думаю, современные удобные и надежные закрутки парусов (как на форштаг, так и в гик или мачту) – одно из самых главных нововведений последних двух десятков лет. Следующими по важности я бы поставил карбоновые мачты и лебедки с электро- или гидравлическим приводом. Еще добавлю легкие синтетические тросы. Сумма этих разработок позволила очень сильно увеличить размер яхты, которой можно легко управлять без штатной команды на борту.

– И каков, на твой взгляд, этот размер?

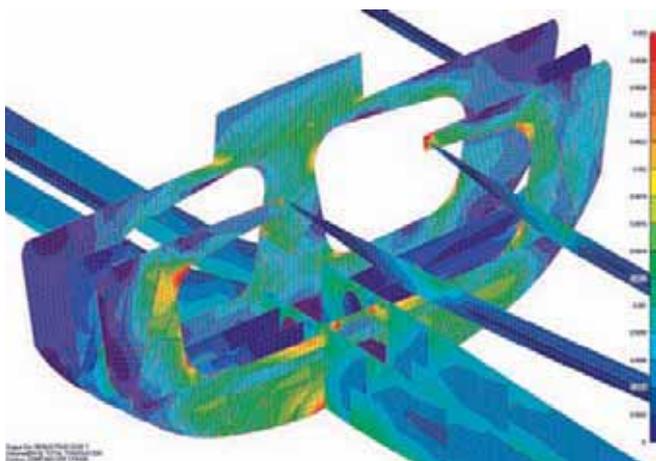
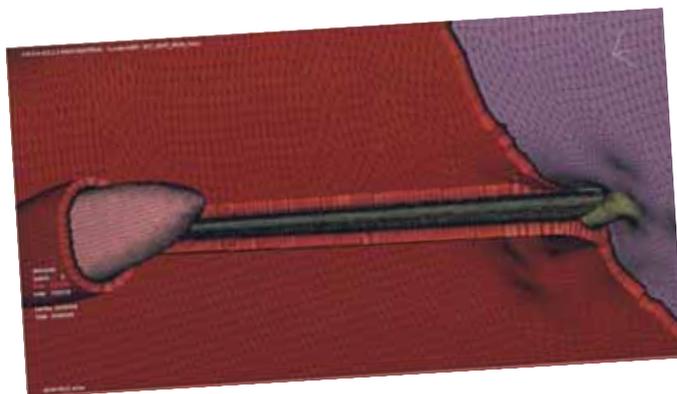
– 40-футовая современная яхта, без сомнения, может легко управляться даже одним не очень квалифицированным человеком безо всякой посторонней помощи.

– А вот лично для тебя, Патрик, как выглядит «идеальная яхта»?

– Идеальной я вижу легкую и быструю лодку длиной 25–30 футов, постоянно готовую к выходу в море и не имеющую серьезных ограничений как по мореходности, так и по посещению мелководных бухт (я живу на побережье Чезапикского залива, где таких мест немало). Мне не нужен роскошный интерьер, он просто должен быть функциональным и позволять мне нормально отдыхать на борту и принимать душ. Очень важно, чтобы подготовка яхты к выходу в море была короткой.

– Если говорить о мировом яхтостроении в целом, какие верфи (и, возможно, отдельные их модели) ты бы выделил?

– Ну, безусловно, на первом месте – «Nautor's Swan», это даже не обсуждается. На второе место по своему значению



для мирового яхтенного дела я бы поставил «Beneteau», как бы это не показалось странным. Если говорить о предприятиях, специализирующихся на индивидуальной, не серийной постройке яхт, то здесь я бы особо выделил новозеландскую «Cookson Boats» – очень сильная и технологичная верфь. Из массовых яхт я, пожалуй, отмечу «Bavaria 50» как своего рода удачное приближение к некоей условной «идеальной семейной лодке».

– Раз уж мы коснулись качества, то давай поговорим о материалах и технологиях. Современные материалы и технологии способны радикально улучшить качество судов?

– Нет. Во-первых, подавляющее большинство проблем качества заключается в малоквалифицированной рабочей силе – когда сотрудник, приклеивающий, допустим, флор к днищу, не понимает смысла данной операции и того, как она важна. Это не очень-то «лечится» современными технологиями, ведь чем изощренней технология, тем квалифицированней должен быть обслуживающий ее персонал. Во-вторых, инфузионные и инъекционные технологии – вообще выдумки «зеленых», они нужны главным образом для снижения вредных выбросов и защиты окружающей среды. Я не верю в то, что они дают серьезный выигрывш в качестве: смолы – те же, ткани – те же.

– А препреги?

– Они точно не станут популярными в обозримом будущем – уж больно сложен процесс работы с ними: хранение в холодильнике, применение спецпенопластов в качестве наполнителей, запекание и пр. Трудностей хватает, да и качество трудно проконтролировать перед применением. Так что это – явно не материал завтрашнего дня, по крайней мере, в массе.

– Так что же, по-твоему, ручной труд по-прежнему остается доминирующим в пластиковом судостроении?

– Без сомнения, и в том числе – в массовом сегменте! Например, для наших заказчиков осознание факта качественной ручной работы при выклейке корпуса их лодки является очень важным. Они доверяют именно этому процессу.

– Это несколько неожиданная точка зрения. Почти все руководители крупных верфей, с кем довелось разговаривать, в один голос убеждали меня в необходимости внедрения современных технологий...

– Не все так однозначно, как тебе представляется. Хотя для верфей, работающих над массовой продукцией, возможно, применение современных технологий дает какой-то выигрыш. Наше же КБ, как я уже сказал, в основном занято «индивидуальным пошивом» – здесь совсем другой заказчик, с другими приоритетами.

– Тогда хотелось бы поговорить об индивидуализации серийных яхт. Что об этом можно сказать?

– Тут, на мой взгляд, все выглядит так: индивидуализация внешнего облика очень важна, владелец хочет с первого взгляда выделять свою яхту из сотен других, стоящих в марине, он хочет ею гордиться. Но подобная индивидуализация в массовом яхтостроении крайне затруднена. Например, в автомобилестроении можно подчеркнуть отличия окраской. Здесь же это практически невозможно сделать: например, все привыкли к тому, что «Bavaria» – белая лодка

с синей полосой. И если ее покрасить в оранжевый, к примеру, цвет, то это уже будет не «Bavaria». Появится индивидуальность – пропадет узнаваемость бренда. Никакой изготовитель подобного не потерпит. Так что проблема серьезная, стилистам есть над чем подумать...

– В завершение разговора хотел бы спросить еще вот о чем: какие обмерные правила кажутся наиболее интересными и перспективными?

– Из всего многообразия правил наше КБ предпочитает правила типа box rules, иными словами, некую виртуальную «коробку», в которую нужно вписать будущую яхту. Они дают как определенную свободу конструктору, так и достаточно сильный стимул к работе в виде соревновательного азарта. Очень интересно создавать яхты по таким правилам, думаю, их применение будет только шириться.

– Спасибо за очень интересную беседу, Патрик. И последний традиционный вопрос: как тебе понравился Петербург в пору Белых ночей?

– Да я его видел только из окна автобуса – слишком много было работы... В следующий раз!

Беседу вел Артур Гроховский. Фото автора

Редакция благодарит Дженнифер Эммет за помощь в организации интервью



ЗАО «Меркурий – НИИ ТМ»

+7 (812) 321 6103, 321 6104
e-mail: aluminium@masterboat.com
www.masterboat.com

ДИЛЕРЫ

Волгоград «Волга фиш» +7 (8442) 286043
Калининград «Подеста» +7 (4112) 361444
Киров «Техномир» +7 (8332) 568189
Москва «Катера.Лодки.Моторы» +7 (495) 3640470
Петрозаводск «Техно-ТОМ» +7 (8142) 780215
Псков «М-Моторс» +7 (8112) 725012
Ростов-на-Дону «Патриот» +7 (863) 2613643
Самара «Азимут» +7 (846) 9588925

Санкт-Петербург «Меркурий» +7 (812) 3216103
«ТехноСпортЦентр» +7 (812) 3226060
Тольятти «Диана-Спорт» +7 (8482) 481733
Уфа «Рыбачье с нами» +7 (3472) 787858
Челябинск «Мир увлечений» +7 (3512) 697765
Череповец «Рыболов» +7 (8202) 505668
Беларусь, Гомель «ГомельСпортСервис» +375 (232) 748955