

Крейсер. Просто крейсер



Правь, Британия, морями...

Название британской фирмы “Oyster Marine Ltd.” хорошо известно состоятельным любителям отдыха под парусами. Вот уже 32 года ее надежные и элегантные яхты регулярно принимают участие во многих популярных соревнованиях — в частности, в трансатлантическом ралли ARC (Atlantic Rally for Cruisers). Высоко надежные “Ойстеры” встречаются в самых сложных для мореплавания водах — от Гренландии до Антарктиды, а выбранный стиль дизайна верхней палубы и линии иллюминаторов этих лодок (так называемый “oyster-look”) делает их безошибочно узнаваемыми в любой самой престижной марине. Нелишне будет здесь отметить, что именно дизайнерам “Oyster Marine” мы обязаны введению в обиход еще в 1978 г. такого привычного сейчас на крупных яхтах компоновочного решения, как raised saloon, т.е. салона с поднятым уровнем пола и прикрытого обтекаемой рубкой (до этого на всех даже крупных яхтах настил пола всех помещений был в одной плоскости). Собственно говоря, именно этот поднятый салон и породил характерную форму рубки с косой перекладиной, делящей пополам бортовой иллюминатор. Мы говорим “raised saloon”,

подразумеваем “Oyster”, мы говорим “Oyster” — подразумеваем “raised saloon”.

Подтверждением высокого качества яхт этой марки может, без сомнения, служить получение в 2001 г. фирмой сразу двух королевских премий: за достижения в области экспорта британских товаров на внешние рынки и за достижения в области промышленного производства. Последняя награда — высший знак отличия в британской индустрии, и ее вручение небольшой (всего 120 чел. персонала) частной фирме — случай беспрецедентный. Впрочем, помимо наград от щедрот Ее Величества компанию “Oyster Marine” лучше всего характеризует следующая статистика: больше половины новых “Ойстеров” заказываются людьми, уже владеющими (или владевшими ранее) яхтами с буквой “O” на парусах.

И вот, внимательно анализируя запросы и пожелания своих постоянных клиентов, верфь заложила и два года назад, в январе 2004 г. в Дюссельдорфе, представила публике свой новый флагман — 25-метровый “Oyster 82”, вкратце о котором мы упомянули в предыдущем номере “Кия”.



Двадцать пять метров — это серьезно. Это уже вхождение в категорию суперяхт. “Oyster 82” стала и до сих пор остается крупнейшей парусной яхтой, серийно производимой на берегах Туманного Альбиона. Хотя “серийно” — конечно, сильно сказано. За прошедшие два года было построено четыре “82-е” (пятая вот-вот будет спущена на воду). Если учесть, что продолжительность производственного цикла “82-й” — 18–20 месяцев, то это значит, что на их постройку брошены все силы, а число заказов и в самом деле велико (как уверяют нас представители фирмы, с учетом уже сформированного и частично оплаченного портфеля количество заказов “Oyster 82” следует считать двузначным). Чем же так покорила сердца яхтсменов эта очень дорогая лодка, ведь все уже существующие “82-е” были заказаны еще до того, как головной образец коснулся воды? Об этом мы побеседовали на ее борту с сотрудниками верфи “Oyster Marine”.

— Во-первых, — говорит Жан-Пьер Карден, менеджер по продажам “Oyster” в странах ЕС, — фирма очень внимательно проанализировала запросы владельцев наших яхт и существующие лодки длиной 90–100 футов и пришла к выводу, что на многих из них крайне неэффективно используются внутренние объемы, хотя никакими особо выдающимися скоростными

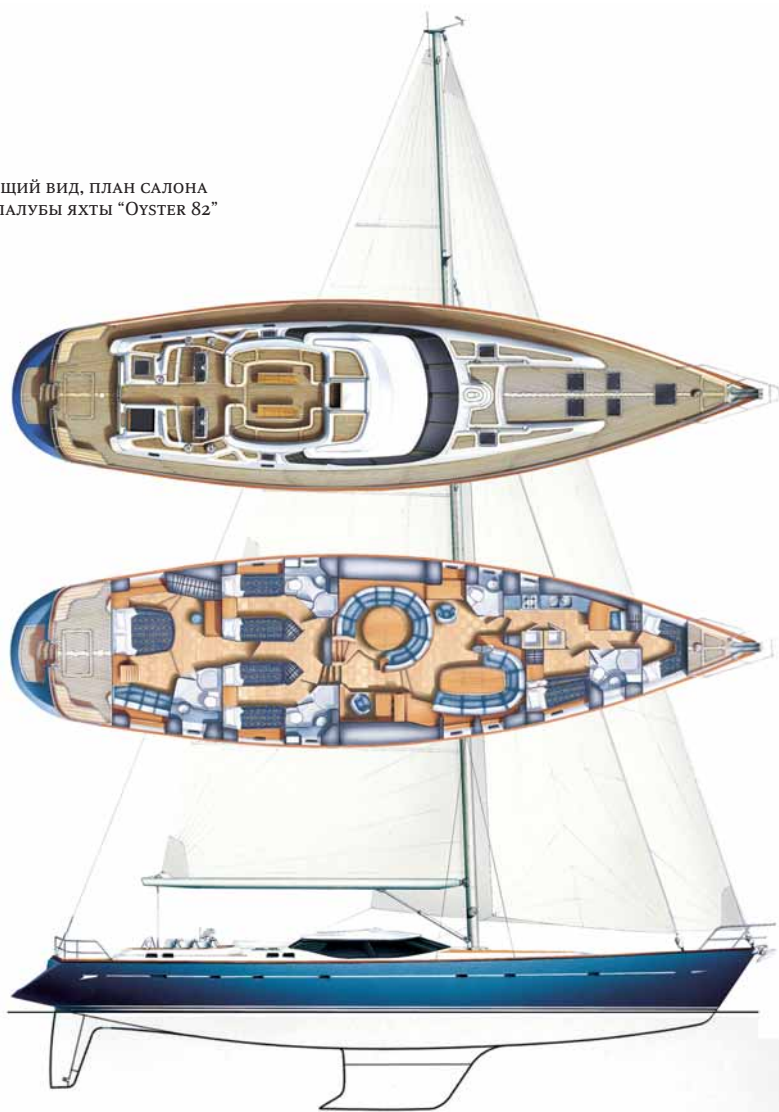
показателями они похвастаться не могут. Мы стали искать пути увеличения внутреннего пространства и считаем, что “Oyster 82” по этому показателю соответствует, как минимум, 90-футовым яхтам. Достигнуто это было за счет очень тщательной проработки обводов (в первую очередь, носовых), что позволило выделить в оконечностях гораздо больше обитаемого пространства, чем на одноклассниках, при этом ничуть не потеряв в скорости хода. Я даже скажу больше — первоначально мы хотели вообще уложить ее в 77 футов, но потом все же решили добавить длины.

Во-вторых, — продолжает наш собеседник, — у нашей верфи очень высокая репутация. Мы не экспериментируем с материалами, комплектующими и технологиями, не используем наших заказчиков в качестве “морских свинок”, а применяем только проверенные временем решения (хотя сейчас пробуем и карбон, и инъекционные методы формования). В частности, до сих пор укладываем стеклоткань только вручную и обходимся без сэндвичевых конструкций в секциях корпуса: все они — это монолитный стеклопластик. И какой! Толщина корпуса “Oyster 82” — целых полтора дюйма, а в наиболее нагруженных участках превышает три дюйма (туда мы, кстати, добавляем еще кевлар). Мы не считаем возмож-

ным выигрывать за счет толщины обшивки какие-то килограммы, как... Ну, вы понимаете, о ком это я. Нет, надежность — наш главный козырь. Один слой рубленого стекловолокна все же напыляем, но только в качестве наружного слоя. Сэндвич у нас лишь в палубах, причем тут нет никакого пенопласта — только старая добрая бальза, а в самых напряженных местах крепления роульсов, блоков, лебедок — морская фанера. Конечно, понятно, что толщина и жесткость корпуса — вещи, в общем-то, разные. Поэтому у нас по каждому борту идет пара мощных стрингеров — выше и ниже ватерлинии, а днище подкреплено едва ли не дюжиной флоров. Смолы применяем самые качественные, винилэфирные или изофтальные, и вот простая истина: за 32 года мы выпустили более 900 яхт — и ни на одной из них ни разу не было обнаружено ни осмоса, ни расслоения стеклопластика. Кстати, на подводную часть корпуса мы даем гарантию на три года — никто больше не делает этого. И то, что я говорю о корпусе, может быть сказано о любой детали нашей яхты. Возьмем, к примеру, скег. У нас это мощная фрезерованная пластина из нержавеющей стали. Баллер тоже нержавеющей. Поэтому я не слышал, чтобы хоть одна из наших яхт потеряла руль. И хочу еще добавить — они очень даже быстроходные, хотя



ОБЩИЙ ВИД, ПЛАН САЛОНА
И ПАЛУБЫ ЯХТЫ "OYSTER 82"



ОСНОВНЫЕ ДАННЫЕ ЯХТЫ "OYSTER 82"

Длина, м:	
– максимальная	24.99
– корпусом	24.38
– по КВЛ	21.51
Ширина, м	6.32
Осадка, м* (с опциональным "коротким" килем)	3.29/2.55
Водоизмещение, т	Около 61
Вспомогательный двигатель, л.с. ("Caterpillar 3126TA")	350
Запасы, л:	
– топлива	3500
– пресной воды	3000
Площадь парусности, м ²	368.5
Угол заката ДСО, град.	124
Конструктор	Роберт Хамфри
Дизайн интерьера	Дик Юнг

* В пресной воде, в морской — на 14 см меньше

и кажутся довольно тяжелыми. Суточный переход в 240 миль для "Oyster 82" — норма, а я сам лично видел, как при ветре 6 м/с эта яхта развивала без малого 11 уз.

Ну и, в-третьих, — говорит Жан-Пьер, — "Oyster 82" может быть наилучшим образом подогнана под требования заказчика. Фактически "82-я" — это всего две детали: секция корпуса и секция палубы, а все, что между ними, может быть выполнено строго индивидуально. Существуют, конечно, четыре базовых варианта планировки, но если заказчик хочет нечто особенное и способен внятно выразить свои желания, мы нарисуем ему особый вариант. Скажу по секрету, — понижает голос Жан-Пьер, — владелец яхты 82/02 решил сдавать свою лодку в чартер (только между нами — он хоть и сэр, но берет за такой чартер 7000 долл. в сутки). Так вот, он захотел, чтобы на яхте могли с комфортом разместиться 18 гостей! Не поверишь — мы сделали это. Вот, пожалуй, все самое главное про "82-ю", — подытоживает Жан-Пьер. — Теперь если хочешь, можешь осмотреться внизу, а мы пока подготовимся к отходу, а то солнце уже низко.

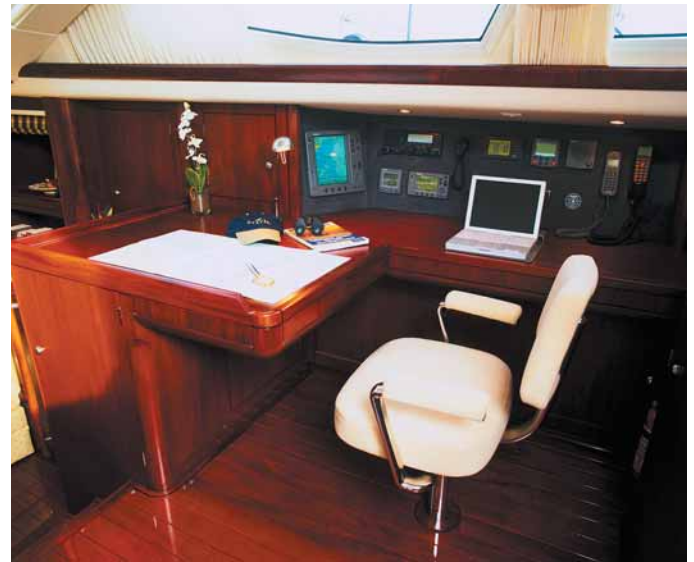
Осматриваюсь. Пол в салоне набран из фигурного паркета и больше

напоминает залы Эрмитажа или Петродворца. Подволок салона обшит серой алкантарой, через сильно наклоненные иллюминаторы рубки (9-миллиметровое безопасное стекло) открывается 180-градусный обзор. С моими 182 сантиметрами роста стою полностью выпрямившись. Везде, где только можно — мощные, но элегантные релинги и поручни.

Салон двухъярусный и по компоновке чем-то похож на лодки "Mogozov Yachts" (вернее, наоборот), по левому борту — кожаный С-образный прямоугольный диван с обеденным столом в центре, по правому — отлично оборудованная штурманская рубка. Внизу справа — еще один диван, на это раз Г-образный, и столик перед ним, по левому борту — камбуз и проход в каюты экипажа. Отделка салона (и кают тоже) может быть разнообразной — кроме увиденной нами тиковой на выбор владельца предлагаются еще пять сортов дерева: американский белый дуб, вишня, махагони, клен и орех. Под полом салона — машинное отделение, такая компоновка позволяет отлично звукоизолировать двигатель и поместить его прямо над балластным килем, что снижает момент инерции и размахи килевой качки.

В корму от салона по ДП яхты — большой проход, справа и слева от него — две гостевые каюты, в корме — огромная каюта владельца шириной 5.5 м. Не "Tiara", конечно, но тоже очень даже неплохо. Описывать ее оборудование, по сути, просто бессмысленно: все, что нужно, тут есть, а если чего-то не хватает — вам это поставят, только скажите, что именно и куда. Спустившийся вниз на минуту Жан-Пьер рассказывает, что один из заказчиков "82-й", фанат современных компьютерных технологий, решил сделать из своей яхты мини-"Гиперион": на лодке в самых разных местах установлены 20 сенсорных ЖК-мониторов, на каждый из которых выводится вся необходимая капитану информация (машинное отделение, например, контролируют три дистанционно управляемые инфракрасные телекамеры!), а также с них можно отдавать команды автопилоту. "Наши люди есть везде", — думаю я про себя, поднимаясь наверх.

Верхняя палуба поначалу кажется какой-то неряшливой — нет ясной границы между двумя кокпитами, но очень быстро становится видна ее функциональность. По центру расположен гостевой кокпит с двумя столиками, позади него — рабочий, с двумя



штурвалами по бортам. Между штурвалами — широкий проход в корму, где можно позагорать (или окунуться с купальной платформы), именно поэтому глаз не видит четкой границы между гостевым и рабочим кокпитами (кстати, планировку кокпита выполняли специалисты кафедры эргономики университета Лафборо).

Я изучаю кокпит, а Жан-Пьер с помощником отдают швартовы, нажатие кнопки на консоли заставляет выползти из своей шахты носовое подруливающее устройство, и 60-тонный гигант легко отваливает от причала, устремляясь вниз по течению Эльбы. Нажатие следующих кнопок заставляет развернуться грот и геную.

— Закручивающийся в мачту грот — это опция, — говорит Жан-Пьер.
— Штатно мы предлагаем заказчику грот со сквозными латами, свободной нижней шкаториной на гике типа “Park Avenue” и системой Lazy Jack. Ну, возьми штурвал, попробуй.

С бьющимся сердцем беру штурвал. Движение на Эльбе в теплый субботний вечер просто сумасшедшее, и первые несколько минут думаю лишь о том, как бы не приложить чужую пятиллионную яхту о какой-нибудь баркас, кои просто в изобилии вдруг начинают вылезать из-под форштев-

ня. Спустя некоторое время, немного успокаиваюсь и начинаю предпринимать легкие маневры, чтобы понять характер “Oyster” — слегка привожусь и уваливаюсь. Штурвал очень легкий, люфты в рулевой системе, похоже, отсутствуют как класс, но инерция 60 т с лишним, конечно, дает о себе знать — на повороты штурвала “Oseana” (так зовут нашу гостеприимную красавицу) реагирует, что называется, “раздумчиво” (но все же не настолько лениво, как я поначалу опасался).

Пытаясь понять, что там нас ждет впереди по курсу, бросаю взгляд на карт-плоттер — перед рулевой колонкой закреплена огромная, чуть ли не во весь размах рук, приборная панель. Ну что за черт? Интересно, те, кто проектирует эти панели и колонки, сами пользуются своими изделиями в открытом море или нет? Каждый раз я вижу одно и то же — приборная панель сильно развернута к горизонту и бликует; чтобы рассмотреть на ней нужные детали, приходится буквально перевеситься через штурвал. Неужели конструкторам не приходит в голову поставить панель ближе к вертикали, ведь они же, наверное, сами не пользуются ноутбуками, полностью откинув экран на стол, да и на автомобилях, и на моторных яхтах панели приборов

стоят почти вертикально? Странно. Непонятная инерция мышления.

Пока я сражаюсь с карт-плоттером, яхта быстро приближается к корпусам сборочного завода “Airbus”, здесь же расположена и ВПП завода. Ветер довольно сильный и неровный, по всем признакам именно в районе полосы — словно “дырки” в промышленном ландшафте (а она у нас с наветра), может прилично “фукнуть”. Идем мы в весьма крутой бейдевинд левого галса, привычный к поведению “марин” и “шестерок”, я напрягаюсь, готовый повиснуть на штурвале, чтобы одержать яхту, если та вдруг бросится на ветер. И вот приходит порыв, в вантах начинается посвистывать, “Oseana” мягко кренится... и спокойно продолжает идти прежним курсом. Выжидаю минуту — похоже, никаких сюрпризов не стоит ожидать, усилия на штурвале просто нулевые, с ним, безо всякого преувеличения говорю, справится и ребенок. Набираюсь нахальства, бросаю руль, перебегаю на подветренный борт и бодро жму кнопку шкотовой лебедки, добывая шкоты. Лодка еще чуток кренится и продолжает идти себе дальше. Лаг, тем не менее, показывает увеличение скорости на 0.4 уз.

— Пора возвращаться, — ломает мой кайф Жан-Пьер. — Солнце вот-



чицы морей” — комфортабельные, добротные, мореходные, по-настоящему джентльменские. В том смысле, что на борту крейсера есть все, что может понадобиться джентльмену.

Спустившись вниз, понимаю, какое это было напряжение — вести чужую незнакомую, вдобавок сверхдорогую яхту в условиях беспорядочного речного движения. На стол уже собран легкий ужин, на улице стемнело, в салоне горит мягкий теплый свет, и привезенная “на всякий случай” из Питера бутылка традиционного русского напитка помогает снять напряжение, делая обстановку совсем домашней.

— Смотри, я тебе кое-что покажу, — наклоняясь ко мне, подмигивает Жан-Пьер. — Ты держал штурвал так, будто управляешь тяжелым танком, а вот погляди-ка, как можно.

На выдвинувшемся экране я вижу видеофильм. По полутораметровым волнам с лихим креном несется “Oyster 82”, а на руле стоит никто иной, как сам Ричард Мэттьюз — основатель и директор фирмы. Штурвал при этом он заливхватски держит всего двумя пальцами. ●

***P.S.** Редакция благодарит Арьена Терпстра, владельца яхты “Oceana”, за предоставленную возможность опробовать ее на ходу.*

вот сядет, хотелось бы ошвартоваться до темноты. Давай-ка сделаем оверштаг, я тебя подстрахую на втором штурвале.

Выбрав место, начинаю приводить яхту к ветру. “Oceana” приводится спокойно, без капризов, инерция помогает легко перейти линию ветра. Жан-Пьер растравливает шкот со своей стороны и перебегает ко мне, чтобы помочь на лебедке. Но помощь не требуется: пара электрических шкотовых лебедок размещена на комингсе рядом со штурвалом настолько удачно, что управляюсь с генуей без проблем, не оставляя лодку без контроля. Хотя, конечно, повороты на такой здоровой штуке правильнее крутить вдвоем, тем более в узкостях.

В полный бакштаг лодка идет спокойно, но нет-нет, да и намекнет на то, что на большой волне она будет не прочь “повилить хвостом”. Похоже, корпус в корме чуточку излишне поджат по ширине КВЛ. Впрочем, это свойственно очень многим яхтам, и трудно считать такое поведение существенным недостатком. Включаю авторулевой (надо же оценить все прелести современных технологий!), который без приключений и доводит нас до причала. Вновь выдвигаем “подрульку”, запускаем двигатель, закручиваем паруса, и Жан-Пьер с помощником легко швартуют 60-тонную красавицу.

Да-а-а... Не яхта, а самый настоящий крейсер. И этим все сказано. Именно такими и должны быть яхты “влады-

В качестве фотомоделей послужили две яхты “OYSTER 82”: 82/01 “CYGNUS” (черный борт) и 82/04 “OCEANA” (белый борт).

