



концептуальная
красота «GLISS»

Артур Гроховский.
 Фото автора, Эда
 Холта и Франко Пасе

Внешность яхты несколько необычна для творческого стиля Ф.Бриана. Приверженец скоростных судов и «чистых» линий, он предпочитает создавать суда с невысокими стремительными рубками обтекаемых («зализанных») очертаний. Но «Gliss» имеет внушительную надстройку промежуточного между «hard top» и «raised saloon» типа, что делает лодку совершенно непохожей на все предыдущие мегаяхты, вышедшие из-под пера конструктора: его манера, обычно хорошо узнаваемая, здесь почти не чувствуется. Все дело в том, что владелец «Gliss» – опытный швейцарский яхтсмен – попросил Филиппа сохранить в новом судне пропорции его предыдущей яхты, 90-футового шлюпа от верфи «Jongert». Поскольку практически все парусные «Jongert» имеют весьма внушительную рубку, для того чтобы выполнить это пожелание, на палубе 105-футовой «Gliss» пришлось делать достаточно развитую надстройку. Но Бриан не был бы Брианом, если бы одновременно с этим не добавил к ней одну уникальную «фишку», стараясь в характерном для себя ключе уловить не только букву, но и дух пожеланий заказчика.

Заказчик, описывая свою будущую яхту, сравнивал ее желаемый характер с автомобилями типа «Gran Turismo» – сверхскоростными, прекрасно управляемыми, очень легкими и одновременно высококомфортабельными машинами. Яхта требовалась очень быстроходная и в то же время надежная и максимально удобная – никаких компромиссов! Причем, проводя параллели с авто, особенно часто заказчик упоминал открытые автомобили (кабриолеты), а также настаивал на наличии большого открытого пространства на верхней палубе и одновременно – на закрытой хорошо обогреваемой рубке для зимних плаваний в суровых водах Атлантики. «Поскольку требования были столь противоречивыми, – сказал Филипп Бриан, – задача оказалась сложной. С одной стороны, заказчику хотелось, чтобы был очень просторный открытый кокпит (так что следовало рисовать что-то наподобие «Wally»), с другой – ему же требовалась достаточно внушительных очертаний теплая

Французский яхтенный конструктор Филипп Бриан – давний и хороший знакомый редакции «КиЯ». Маэстро регулярно знакомит наш журнал со своими новыми проектами, о которых мы стараемся тут же рассказать читателям. Так было и с его яхтой «Hamilton II», и с его ультрарадикальным гонщиком «Ultimate» («КиЯ» № 201), и со множеством более ранних работ Филиппа – напомним, одного из самых удачливых (как по числу реализованных проектов, так и по количеству построенных по ним лодок – их уже более 10 тысяч!) конструкторов мира. Еще одной всемирно признанной стороной творчества Бриана является его способность удачно интерпретировать пожелания заказчика, рождая на их основе новые концептуальные идеи. Не стала исключением и его новая яхта «Gliss», с которой нам довелось ознакомиться осенью прошлого года.





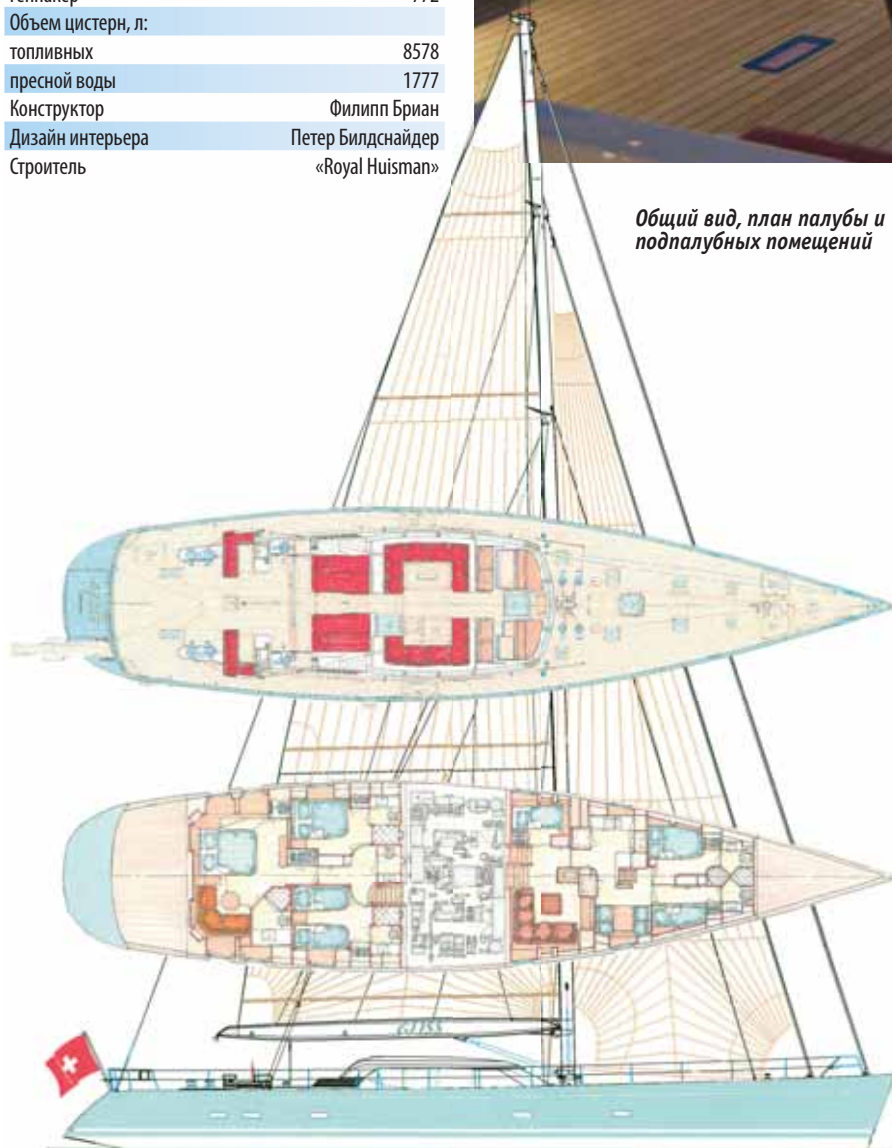
Основные данные

яхты «Gliss»

Длина, м:	
макс.	32
по КВЛ	28.38
Ширина, м	7.43
Осадка, м	3.95
Водоизмещение, т	122
Масса балласта, т	34
Площадь парусности, м ² :	
генуя	290
грот	272
стаксель	159
геннакер	772
Объем цистерн, л:	
топливных	8578
пресной воды	1777
Конструктор	Филипп Бриан
Дизайн интерьера	Петер Билдснейдер
Строитель	«Royal Huisman»



Общий вид, план палубы и подпалубных помещений



рубка, он едва ли не сам набросал мне на эскизе ее желаемые пропорции. В общем, заказчику хотелось и рыбку съесть, и... Не скрою, но мне кажется, что я нашел идеальное решение».

Решение конструктора и вправду оригинальное. Даже, скорее, уникальное, во всяком случае, я других примеров подобных конструкций в яхтостроении попросту не знаю. Установленная на палубе надстройка (впрочем, «надстройкой» это сооружение называть не вполне корректно) имеет развитое остекление, но все боковые стекла могут... по-автомобильному опускаться вниз, превращая закрытую рубку в открытый... назовем это «навес». По сути, получается не кабриолет, а натуральный (в автомобильном смысле) «hard top», т. е. «жесткий верх».

Ей-богу, это круто! «Легким движением руки» массивные стекла убираются под палубу, после чего вся граница между закрытой рубкой и открытым кокпитом стирается напрочь – получается нечто вроде огромного кокпита, на две трети накрытого массивным бимини. Здорово, стильно и остроумно – впрочем, Ф.Бриан хорошо известен неординарностью своего конструкторского мышления, за что его и ценят заказчики.



пользуются в плохую погоду (в хорошую управление яхтой осуществляется традиционными штурвалами, побортно установленными в открытом кокпите). Ярко-красные подушки диванов вызывают ассоциации с яхтами «Wally»*, но в целом стиль верхнего салона судна куда более роскошен, чем на упомянутых лодках.

Заканчивая разговор о внешнем виде яхты и продолжая параллели с авто, можно подметить еще такую деталь: большинство автомобилей класса GT обычно выделяются яркими насыщенными цветами, порой очень необычными. Это же свойственно и «Gliss» – сам конструктор определяет цвет ее корпуса как «турецкий мрамор», мне же кажется, что он близок к цвету воды на Лазурном побережье – в гавани Ниццы борта яхты почти сли-

* Столь частое упоминание яхт «Wally» в статье связано с тем, что практически все яхтенные конструкторы (включая Ф.Бриана) в разговоре о яхтенном дизайне обязательно упоминают лодки этой верфи как один из образцов современного яхтенного дизайнера. – Прим. авт.

вались с водой, подчеркивая единство моря и судна. Казалось, яхта выростала из пронизанной солнцем воды необычной застывшей волной! Фантастическое впечатление!

Сильное впечатление оставляет и ходовой мостик в носовой части навеса. Два внутренних поста управления выполнены как кабины современных истребителей – никаких аналоговых приборов, только многофункциональные сенсорные (!) ЖК-дисплеи. Программное и аппаратное обеспечение яхты столь совершенно и сильно развито, что с мостика через эти четыре дисплея можно контролировать практически любой параметр на борту судна, включая, например, температуру в каютах. «Умная» яхта способна самостоятельно зажигать ходовые огни в определенное время либо при падении освещенности ниже некоего заданного уровня, включать якорный огонь при отдаче якоря, подавать туманные сигналы с заданными интервалами, рапортовать о проблемах в настройке мачты или неполадках в стоящем та-

Яхта, таким образом, вышла из категории «чисто средиземноморских»: жесткий «навес» позволит хозяину и гостям наслаждаться жизнью на борту не только в благоприятной Адриатике, но и в Атлантике (не говоря уже про Карибы, где шквалы и дожди – не редкость даже в бархатный сезон). Разумеется, такая конструкция рубки противоречит требованиям МСА, поэтому «Gliss» нельзя сдать в чартер – это именно «хозяйская», индивидуальная лодка. При этом, надо сказать, забота о надежности судна и безопасности плавания была в целом решена на высочайшем уровне – и если исключить опускающиеся стекла рубки-«навеса», то в остальном вся конструкция яхты не только отвечает требованиям МСА к судам такого размера, но практически по каждой позиции даже превосходит их, что позволило яхте без труда получить лloydовский сертификат.

«Навес» на верхней палубе, по замыслу конструктора, – центр всей жизни на судне в любую погоду: здесь размещаются два огромных С-образных дивана, бар-холодильник, столики и необходимая аудиоаппаратура. В носовой части находится ходовой мостик с двумя побортно расположенными постами управления, которыми





келаже, поднимать стекла «навеса» в дождь или при усилении ветра, регулировать мощность холодильника на верхней палубе сообразно температуре окружающего воздуха, а также делать множество других полезных и приятных вещей.

Нелишне заметить, что все управляющее электронное оборудование продублировано, хотя гарантированная наработка на отказ примененных PLC (programmed logical controller) и без того составляет 100 тыс. ч, т.е. больше 11 лет непрерывной работы. Как утверждают создатели яхты, технический уровень оборудования ходового мос-

тика намного превышает действующие стандарты современных коммерческих судов.

Под стать требованиям заказчика и конструкция лодки. Яхта построена из известного уже сплава «Alustar», имеет очень длинную ватерлинию и обводы, оптимизированные для достижения высоких скоростей. Судно, конечно, получилось достаточно тяжелым (водоизмещение 32-метровой лодки составляет 122 т!), но и площадь парусности у него соответствующая – на полных курсах «Gliss» способна нести более 1000 м² парусины! Несмотря на свое водоизмещение, новая яхта довольно

быстроходна – предельная скорость в водоизмещающем режиме у нее составляет, как говорит Филипп, около 14 уз. Могу лично подтвердить эту цифру – во время нашего выхода в море яхта уверенно развивала в полный бейдевинд скорость 13–13.2 уз при ветре порядка 7 м/с.

Особой гордостью конструктора является глубокий (3.95 м) плавниковый углепластиковый киль – по форме и профилю он очень близок к килем яхт Кубка «Америки», но, вдобавок, оснащен управляемым закрылком на кормовом срезе, что дополнительно повышает его и без того высокую эффек-



тивность. Как следствие, здоровенная и комфортабельная посуда имеет более чем достойный угол лавировки – к моему немалому удивлению, при курсе 35–37° к истинному ветру «Gliss» все еще весьма бойко выходила на ветер. Наивыгоднейший угол, впрочем, заметно меньше – порядка 49–50°, что для такой крупной яхты с развитой надстройкой вполне приличная величина.

Для повышения ходовых характеристик парусное вооружение «Gliss» имеет одну необычную (для больших яхт класса «High Performance Cruiser») деталь – перед штурвалами по кокпиту проходит огромный (почти на всю ширину корпуса) погон гикашкота, аккуратно утопленный в палубу. Такое решение сейчас редко можно встретить на яхтах подобной длины – но Бриан верен себе, и ходовые качества яхты всегда стоят для него на первом месте. «Я не приемлю компромиссов в части ходовых характеристик. Мне неинтересно создавать тяжелые неповоротливые баржи, пусть и высококомфортабельные, – говорит конструктор, поглядывая за приборами, пока капитан Стефан Лука настраивает паруса. – Поэтому все мои яхты, даже мегаяхты – это подлинно парусные суда, оснащенные всеми привычными средствами для контроля и настройки парусов. Кроме того, погон так глубоко утоплен в палубу, что совершенно не мешает в кокпите. Поэтому же «Gliss» вооружена шлюпом с гротом большого удлинения, мощной углепластиковой мачтой и широким гиком типа «Park Avenue», что тоже нечасто встречается на мегаяхтах».

Несколько необычна и внутренняя

планировка лодки. Расположенное в центре корпуса машинное отделение делит ее на две части: в кормовой находятся большая каюта хозяина и две гостевые VIP-каюты, в носовой части – салон, небольшая «запасная» гостевая каюта, камбуз и каюты команды (численностью всего четыре человека!). В чем-то такое деление похоже на так впечатлившую меня когда-то «Тиару» («Кия» № 193), но есть и существенные отличия: например, на «Тиаре» вообще нет салона на нижней палубе. На «Gliss» он все же есть, но изолирован от жилых помещений. Примечательна



отделка внутренних помещений яхты. Филипп Бриан – сторонник минимализма в яхтенном интерьере (хотя в частной беседе и признает, что яхты «Wally» в этой части, пожалуй, все же слишком радикальны), и здесь он нашел хорошее взаимопонимание с Петером Билдснейдером – автором интерьерного решения «Gliss» (последний, к слову, выполнял и интерьеры уже описанной нами ранее яхты «Athena»).

Яхта внутри отделана светлым неполированным дубом с хорошо видимой фактурой, которая прекрасно воспринимается под рукой как «живое» дерево. Стиль отделки достаточно прост и представляет собой некий гибрид неоклассики и модерна. От неоклассических «Nautor's Swan» «Gliss» отличает светлое дерево вместо темного тика, традиционно используемого финнами, а от холодного современного рационализма «Wally» – большая уютность интерьера: «простые» белые плоскости выгодно соседствуют с деревянными панелями, создавая и поддерживая ощущение объема, воздуха и простора.

Внутренние помещения яхты выделяются и примененными материалами – например, санузел в каюте хозяина отделан... натуральным черным гранитом! (Мы, кстати, уже неоднократно говорили о самовыражении дизайнеров в отделке именно этих помещений.) Выглядит это несколько чопорно, но монументально и функ-

ционально. Во всяком случае, поддерживать чистоту в этом помещении будет явно проще, чем на пресловутых «Wally» с их вычурными чашами умывальников. Пол нижней палубы покрыт пробкой, что создает очень приятное ощущение теплоты и мягкости, одновременно способствуя великолепной шумоизоляции: даже одновременная работа носовой и кормовой подрулек (а без них выйти из небольшой гавани Ниццы на такой здоровой штуке трудновато) практически не чувствовалась в подпалубных помещениях: тишина там стоит необычайная.

Ходовые качества яхты и управление ею (во всяком случае, в том объеме, который позволили приглашенным журналистам) не разочаровали: под мотором судно легко разогналось до 12 уз, при этом погасить эту скорость до нуля при «экстренном торможении» можно было меньше, чем за полминуты! Этому способствует очень хитрый четырехлопастной винт фирмы «Hundested» – впрочем, подробности о пропульсивном комплексе особенно не раскрывались.

Под парусами лодка, как я уже сказал выше, уверенно развивала скорость до 13 уз и легко крутила повороты оверштаг. Накатывавшемуся с Адриатики зыбь от прошедшего шторма, на которую наложились «свежая» ветровая волна, яхта встречала спокойно – по словам конструктора, носовые обводы специально «очень остро заточены» для комфортабельных плаваний в Атлантике. Усилия на руле минимальны, никаких стремлений яхты уйти на привод на порывах, периодически слетавших с гор, не ощущалось – кильватерная линия была абсолютно прямой. Можно сказать, что управлять «Gliss» не труднее, чем 30-футовой лодкой – в смысле физических усилий, конечно.

Подводя итог нашему короткому знакомству с новой мегаяхтой, надо сказать следующее: свой талант и новаторские идеи Филипп Бриан удачно соединил с глубокими традициями и высочайшим качеством работы голландских судостроителей, что позволило создать очень необычную по архитектуре и электронному оборудованию лодку, легко управляющуюся минимумом людей. На этой 32-метровой яхте – всего три штатных члена экипажа, включая капитана (если не считать кока).

Постройкой этого судна верфь «Royal Huisman» подтвердила свое положение в области строительства мегаяхт, доказав, что способна создавать не только классические лодки, но и современные «хайтековские» яхты.

