

«GALILEO»

*Всем гулетам гулета,
или Хорошо жить на Востоке!*



«Гулета» (или «гулет») – турецкое слово, происходящее от французского термина «goulette», обозначающего парусные суда, вооруженные шхуной (впрочем, существует и версия о происхождении от венецианского «galiota»). Сейчас так называются традиционные турецкие суда (в основном деревянной постройки), вооруженные шхуной или кечем, с высоким острым носом, широким корпусом и округлой кормовой оконечностью. В прошлом такие суда во множестве строили для перевозки различных грузов вдоль Средиземноморского побережья Турции, позднее их использовали рыболовы и ловцы губок, сегодня гулеты строятся и эксплуатируются как моторно-парусные суда, предназначенные исключительно для отдыха.

Артур Гроховский.
Фото автора и верфи «Aegean Yacht»

Длина типичной гулеты современной постройки колеблется от 15 до 35 м (но Турция поддалась общей моде на «мега», и в этом году было спущено несколько гулет длиной 40–43 м). Строят их большей частью из дерева, стараясь сохранять традиционный облик (хотя самые крупные гулеты делают все же из стали). Благодаря характерным особенностям своей архитектуры они оказались очень удобными для отдыха: широкий корпус позволяет разместить на судне достаточное число кают и просторный салон (или салоны), а большая округлая корма служит прекрасным местом для отдыха гостей под открытым небом.

Один из центров производства подобных гулет сегодня – старинный турецкий город Бодрум (он же – античный Галикарнас), основанный более двух тысяч лет назад. Суда здесь строят примерно столько же лет: они, как известно, служили еще египетским фараонам, отметились в битве при Саламине (480 г. до н.э.) и несли флаг Османской империи. Ныне вблизи города находятся сразу несколько верфей, причем многие из них находятся довольно далеко от моря, и потому крупные суда доставляют к воде, как в старину, – на огромных деревянных саях, полозья которых обильно смазываются бараньим жиром.

Гулета – это бренд, родившийся в Бодруме. Технология строительства деревянных гулет уникальна и передается чуть ли не по наследству от старых мастеров (имена строителей еще XVIII–XIX вв. произносятся здесь с особым благоговением) и хранится свято: нигде, кроме южного побережья Турции, такие суда не строят (а самые ярые патриоты считают, что вообще нигде, кроме Бодрума, «правильные» деревянные гулеты строить не умеют). Один из мастеров, старый, но еще крепкий турок, весело поблескивая оливковыми глазами, на англо-немецкой смеси (толмача, увы, поблизости рядом не случилось) пытался рассказать мне, что в строительстве деревянных гулет есть два больших секрета: как правильно сделать круглую оконечность кормы и выдержать хит-



рую S-образную форму обшивки в оконечностях вблизи киля.

– Посмотри, – убеждал он меня, показывая задубевшие от работы с инструментом руки, кожа которых была похожа на наждачную бумагу, – разве где-нибудь у вас в Европе еще сохранились люди, умеющие ТАК работать с деревом? У вас же там станки, эти... роботы, пластмассы, химия. А тут – дерево! Разве сейчас кто-нибудь знает, что хорошее дерево для постройки судна может быть срублено только летом в полнолуние – тогда оно гораздо меньше подвержено гниению и повреждению древоточцами? Дерево, оно же живое, его понимать и любить надо, прежде чем из него суда строить. Не полюбишь его – не выйдет у тебя хорошей гулеты...

Но, как бы ни была интересна технология строительства традиционных деревянных судов, сегодня у нас – другая задача. Сегодня мы приглашены на празднование 30-й годовщины со дня основания компании «Aegean Yacht», к которому она подошла со знаковым событием – на воду спущена крупнейшая в истории верфи (и вообще всей Турции) 50-метровая (!), на этот раз уже стальная гулета «Galileo».

Ошвартованная у причала яхта смотрелась сильно. Даже в забитой всевозможными судами гавани шхуна выглядела, как линкор в окружении миноносцев, отнюдь не теряясь на фоне приписанных к различным портам США моторных гигантов. Надстройка яхты блестела свежим лаком, вызывая ассоциации исключительно с роялем: такого рода массивные прямоугольные деревянные сооружения (да еще с такой глубокой лакировкой) на палубе в стиле 30-х гг. прошлого века уже давно забыты современными яхтостроителями.

Любопытно, что «Galileo» вооружена трехмачтовой стаксельной шхуной. Причины такого решения (отметим, типичного для верфи «Aegean Yacht») понятны: за счет дополнительных «рыбацких» парусов (выглядящих, как перевернутые стакселя) несколько увеличивается площадь парусного вооружения, повышается гибкость его использования

**Основные данные
шхуны «Galileo»**

Длина, м: – корпусом (без бушприта) – по КВЛ	50.00 39.26
Ширина, м	10.00
Осадка, м	3.60
Площадь парусности, м ²	1100
Водоизмещение, т	400
Скорость под двигателем, уз: – крейсерская – максимальная	11 13
Мощность двигателей, л.с.	2x760 (MAN)
Емкость цистерн, л: – пресной воды – топливо	16 700 13 000
Проектировщик и строитель	«Aegean Yacht»

(грот и фок классической бермудской шхуны заменены здесь двумя парусами, так что становится легче подобрать комбинацию парусов под конкретную ветровую ситуацию), легче делать повороты через фордевинд. Аэродинамика такого вооружения, по мнению инженеров верфи, тоже лучше, чем у обычной шхуны. Откровенно говоря, я не уверен, стоило ли ради этого городить огород, ведь большую часть времени гулеты все же проводят на ходу под двигателем. Но, видимо, какие-то резоны задуматься об эффективности парусного вооружения у конструкторов «Galileo» все же имелись: свидетельством тому стал огромный радиальный (!) погон бизань-шкота, размахнувшийся на корме яхты (сразу за спинкой кормового дивана) чуть ли не на всю ее ширину, на зависть любому тримарану.

Верхняя палуба шхуны выполнена в традиционном для гулет духе: всю центральную часть занимает большая надстройка с плоской солнечной палубой, служащей одним из мест отдыха: тут, например, очень удобно загорать после купания, для чего предназначены дюжина лежаков и небольшой угловой диван. В носовой части судна (в районе фок-мачты) кровля надстройки выполнена заметно ниже (тут размещается, кстати, и довольно большая ванна джакузи), открывая рулевому из рубки вид вперед по курсу. Однако должен заметить, что обзор с места рулевого, на мой взгляд, совершенно неудовлетворителен: рубка расположена низко, и поднимающаяся вверх носовая часть яхты лишает рулевого контроля за тем, что находится перед самым носом судна – в «мертвой зоне» оказывается довольно обширное пространство длиной, как минимум, полтора-два кабельтова. Откровенно говоря, я не хотел бы оказаться

на месте рулевого этой штуки в районах с интенсивным движением небольших судов, тем более что достаточно толстая мачта, находящаяся всего в нескольких метрах перед рулевым постом, усугубляет ситуацию. Не спасает положение и наружный рулевой пост: он, хоть и вынесен на левый борт, но при этом отнесен в корму (к самой бизань-мачте) и поднят очень невысоко, всего лишь на полметра от уровня верхней палубы. Таким образом, и здесь большую часть поля зрения вперед по курсу занимает аккуратная тиковая палуба. Однако, будь рулевые посты построены иным образом, эта гулета не была бы истинной гулетой.

Внутри шхуна «Galileo» достаточно своеобразна. Начать хотя бы с того, что на ней не одна каюта владельца, а сразу две! Две почти идентичные огромные каюты располагаются под фок- и бизань-мачтами. Каюты очень просторные (площадь каждой из них – около 60 м²) и своей роскошью превосходят большинство виденных мною на крупных парусных яхтах – это стало возможно благодаря довольно большой ширине

судна (более 10 м), позволившей выделить хозяйским помещениям приличную площадь.

Отличить каюты этой яхты от апартаментов шикарного отеля просто невозможно! Отделаны они в «псевдогреческом» стиле с самыми натуральными колоннами дорического ордера, между которыми располагается небольшой комод с выдвигающимся экраном ЖК-телевизора. Не могу не отметить, что над кроватью на потолке расположено огромное зеркало (кстати, такое же есть и за изголовьем кровати). Решение, прямо скажем, для яхт пока еще непривычное и (по всем канонам) подходящее скорее для крупных залов: зрительно увеличивая объем пространства, зеркала на потолке создают так называемый эффект колодца (кстати, такой прием в последнее время активно применяет немецкая компания «Drettmann»).

Изначальный проект предполагал на яхте, помимо пары хозяйских апартаментов, четыре гостевые каюты. Но чуть ли не в последний момент одну из них решили перестроить в служебное помещение, используемое для хранения



Рулевая рубка — современная начинка в классической упаковке



Журнальный столик в одном из салонов яхты



Отличить каюты этой яхты от апартаментов шикарного отеля просто невозможно!



Обеденный стол в салоне. Обратите внимание на качество полировки!



Апартаменты одного из владельцев — отель-люкс да и только

необходимого для дайвинга оборудования и оборудованное гидравлической платформой для ныряния. Таким образом, на этой крупной яхте всего 10 спальных мест, но, как известно, бывает и куда меньше — взять хотя бы пресловутую «Tiara».

Основная «светская жизнь» на гуптах всегда протекает наверху — климат и пейзажи Средиземноморья таковы, что ясным днем проводить время в каюте может лишь сумасшедший. Поэтому в полном соответствии с уже сложившимися традициями на корме яхты оборудован большой салон, прикрываемый сверху плотным тентом, защищающим от прямых солнечных лучей, причем отмечу особо — стальной каркас, на который натянут тент, снабжен системой кондиционирования воздуха! Прямо скажем, такое решение встретишь не часто.

Салон делится на две отдельные части: огромный диван-лежанка — в самой корме и большой овальный обеденный стол — ближе к надстройке. По левому борту в выходящую на корму стену надстройки вмонтирован огромный телевизор, по правому располагается небольшой бар. В кормовой части надстройки — еще два больших салона:

«обеденный» и «релаксационно-медийный». Простор, комфорт и качество отделки помещений высочайшие. Нет никакого сомнения, что пассажиры этой яхты могут совершать круиз в условиях виллы.

Однако не могу не высказать свое мнение: отделка судна чрезмерно уж пышна и помпезна, богатство здесь так и демонстрирует себя. Стиль отделки тоже своеобразен — это китчевая вариация на греческие темы. Причем китч здесь сознательный, демонстративный, возведен в принцип. И, должен отметить, это действует — блеск полированного дерева и мрамора (а качество полировки — на высочайшем уровне), простор помещений, богатство отделки надежно маскируют любые стилистические просчеты, и, спустя некоторое время пребывания на борту погружаешься в окружающую тебя роскошь, находя ее вполне естественной, а интерьер — более чем адекватным ей.

Можно, безусловно, порассуждать о том, что если бы над интерьерами этой яхты дали поработать, скажем, Биргит Шнаазе, то внутренние объемы, возможно, удвоились бы, приобретя «характер нордический, стойкий», а Эндрию

Винч или Кен Фрейвох могли создать в этих помещениях непревзойденный шедевр в стиле холодного хай-тека. Да, возможно. Но стоило ли? Ведь в лице этой шхуны перед нами предстал подлинный Восток: напыщенный, помпезный, предельно богатый, и, главное, не стесняющийся своего богатства. Тот самый Восток, о котором так выразился один из персонажей знаменитого романа А.Дюма: «... И вдруг они вводят вас в какую-нибудь таинственную пещеру, — и перед вашими глазами сокровища, на которые можно купить всю Индию». Так что можно без труда представить себе, что «Galileo» — этакая само- (и море-) ходная реализация мечтаний Али-Бабы, который нашел не только свою пещеру с драгоценностями, но и хорошего судостроителя.

И еще одна деталь: несмотря на всю свою роскошь, эта 50-метровая шхуна сравнительно дешева. За те деньги, в которые эта «супергупта» обошлась заказчикам, ни «Alloy Yachts», ни «Royal Huisman» даже пальцем не пошевелинут — по нашим данным, постройка «Galileo» оказалась вчетверо (!) дешевле, чем имеющая ту же длину «Tiara»...