



Артур Гроховский. Фото Жилия Мартин-Паге и Тони Менегуццо

КВИНТЕSENSИЯ ТЕХНОЛОГИЙ

Яхты верфи «Wally» хорошо известны всем ценителям нестандартных технических и стилевых решений в яхтостроении. Начиная с самой первой лодки «Wallygator», 20 лет назад задуманной Лукой Бассани для себя и тут же им построенной (с которой, собственно, и началась история знаменитой ныне верфи), буквально каждая следующая «Wally» вызвала всплеск эмоций у «яхтенной» публики, порождая волну противоречивых мнений и оценок: от восторженных до уничижительных и даже презрительных.

Одни ценили лодки новой верфи за их «лица необщее выражение», конструкторские и технологические прорывы, другие столь же безоговорочно отказывали им в праве вообще называться парусными яхтами за отход от существовавшей на тот момент яхтенной эстетики и, в первую очередь, эстетики оформления внутренних помещений. В самом деле, на фоне классических яхтенных интерьеров с дорогой и порой вычурной отделкой деревом экзотических пород новый минималистический стиль с его плоскими белыми поверхностями, обилием полированной стали, практически полным отсутствием «живого» дерева и большими квадратными «лежанками» вместо привычных диванов и кресел казался чересчур уж вызывающим.

Фактически Лука Бассани привнес в яхтостроение концептуальные интерьерные идеи, разработанные итальянскими дизайнерами еще в 60-е гг. прошлого века («золотой век» итальянского промышленного дизайна) и опиравшиеся еще и на российский конструктивизм 30-х гг. В их числе – простор и отсутствие лишних деталей, откровенный функционализм, лаконичные геометрические формы. В общем-то, ничего удивительного в этом нет: 30 лет – это как раз период

активной творческой жизни одного поколения, поэтому 30-летний цикл хорошо прослеживается во многих вещах, имеющих отношение к моде и эстетике. Однако мода на яхтенные интерьеры никогда всерьез не подчинялась этому закону: их дизайн почти всегда был достаточно консервативным и напоминал хорошо пошитый мужской костюм, в котором год от года варьируются разве что форма лацканов да ширина брюк, а все остальное остается практически неизменным. (Учитывая, что мода на частные парусные суда пришла отсюда же, откуда и вся мужская мода, т. е. из Англии, думаю, подобное сравнение весьма уместно.)

Экспрессивным же итальянцам, признанным мастерам архитектуры и дизайна (стоит вспомнить не только оригинальные по внешности итальянские спорткары, но и знаменитые дворцы и виллы самых различных эпох), оказалось тесно в довольно узких рамках традиционных яхтенных интерьеров, в большинстве случаев представляющих собой вариации на темы классицизма и арт-деко. Однако предложить свои радикальные концепции им до недавнего времени было практически некому – крупных парусных яхт в Италии почти не строили (верфь «Perini Navi» на тот момент была приверженцем кон-



На деле никакой такой верфи «Wally» в обычном смысле не существует, а на небольшой площадке в итальянском городе Фано силами стороннего предприятия ведется лишь окончательная сборка лодок. Все работы по постройке яхт под ставшей уже знаменитой торговой маркой выполняют, говоря нашим языком, отдельные субподрядчики, в то время как собственно компания «Wally» играет лишь роль генподрядчика, отвечающего за все этапы создания яхты: от выработки концепции до доставки готового судна заказчику. Впрочем, одного у «Wally» не отнять – она располагает на сегодняшний день самым, пожалуй, крупным в яхтенной индустрии инженерным подразделением, отвечающим за разработку конструкции корпуса. Именно это обстоятельство, видимо, и способствует столь стремительному прорыву фирмы в области композитных конструкций – пока никто, кроме «Wally», не строит таких крупных (длиной уже до 50 м) композитных парусных яхт, разве что еще финская «Baltic Yachts». Все близкие по размеру конкуренты имеют стальную или алюминиевую конструкцию. Есть и еще один момент, похоже, тоже существенный: практически вся нынешняя команда «Wally» – от менеджера до инженера – знает друг друга с детства, что, безусловно, облегчает взаимопонимание.



серватизма), а «чужие» предприятия с большой опаской смотрели на необычные наброски, полагая их практическое воплощение весьма рискованным. Опасения были вполне оправданны – провал с нестандартным эстетическим подходом мог сказаться на репутации. Так образуется своего рода замкнутый круг: заказчики обращаются к верфи «с репутацией» именно потому, что их устраивают предлагаемые ею технические и эстетические решения, верфь же чем дальше, тем активнее продвигает исключительно означенные решения (и стоящие за ними имена), вполне справедливо полагая, что «лучшее – враг хорошего» и «от добра добра не ищут». Знаменитая финская фирма «Nautor's Swan», к примеру, работала с одним и тем же дизайнером в течение 20 лет, а когда часть ее работников предложила изменить подход к облику выпускаемых яхт, им при-

шлось уйти едва ли не со скандалом и основать в итоге свою компанию, фактически ставшую (в идеологическом смысле) преемницей «Wally».

Разорвать вышеупомянутый проторный круг удалось лишь тогда, когда активный и агрессивный предприниматель (к тому же опытный яхтсмен) основал верфь, на которой «для начала» построил яхту «под себя», руководствуясь исключительно собственными эстетическими и техническими концепциями.

(Здесь можно вспомнить другой, что характерно, итальянский пример подобного рода: Ферручио Ламборгини создал свой завод исключительно потому, что нигде не смог купить автомашину, устраивающую его.) Успех новой лодки у яхтсменов отменил все сомнения – предложенная стилистика оказалась весьма востребованной состоятельными и экстравагантными ценителями паруса.



Особенность интерьера лодки – плоские белые поверхности и прямые или даже острые углы

«Утомившись изысканной классикой, наш глаз теперь ищет более простых и современных форм, а всеобщее стремление к скорости требует конструктивно легкого, не обремененного излишествами интерьера», – говорит Филипп Бриан.



Так выглядят приборы на верхнем «навигационном столике»



Под настилом кокпита прячется гидравлика подъема килля



При виде сверху хорошо заметны как простор «чистой» палубы, так и необычные формы кокпита

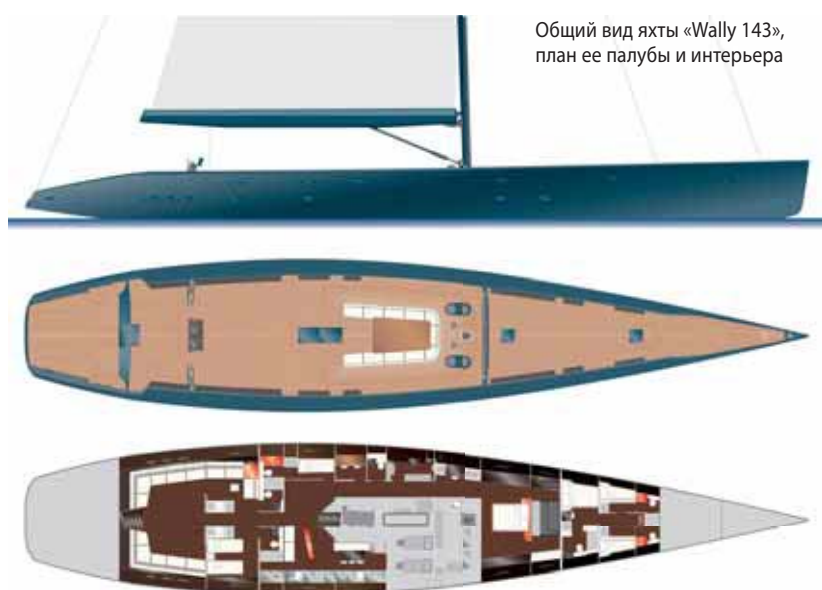
Так среди яхтенных дизайнеров появилась новая религия, окрещенная «функциональным минимализмом». Богом ее стало римское архитектурное бюро «Lazarini & Pickering Architetti», а сам Лука Бассани Антивари – его пророком. Это не столь большое преувеличение – на двух последних дюссельдорфских выставках интерьерным минимализмом в духе «Wally» бредили буквально все конструкторы и дизайнеры, от Фридриха Юделя до Филиппа Бриана, от Георга Ниссена до Биргит Шнаазе. «Утомившись изысканной классикой, наш глаз теперь ищет более простые и современные формы, а всеобщее стремление к скорости требует конструктивно легкого, не обремененного излишествами интерьера», – так кратко и емко охарактеризовал всеобщее новое увле-



Салон, слева – выход на кормовую террасу, справа – две каюты, образованные выдвижными панелями



Штурманская рубка яхты



Общий вид яхты «Wally 143», план ее палубы и интерьера

Основные данные яхты «Wally 143»

Длина, м:	
– макс.	43.70
– по КВЛ	38.10
Ширина, м	8.57
Осадка, м	6.0/4.0*
Водоизмещение, т	140
Масса балласта, т	50
Высота мачты над палубой, м	55
Площадь парусности, м ²	900
Мощность вспомогательного двигателя, л.с.	550 («Caterpillar»)
Вместимость, чел.	6/8**
Емкость танков, л:	
– пресной воды	6000
– топлива	14 000
Автономность, мили	3000
Конструктор	Билл Трипп
Стилист интерьера	Одиль Декк

* С поднятым килем. ** Гости/экипаж

чение Филипп Бриан. По счастью, подобная борьба с излишествами отнюдь не низводит парусные яхты до состояния небезызвестных «хрущевок», а напротив, придает парусным судам новые черты, делая едва ли не все лодки, спускаемые на воду в Фано, этапными для современного судостроения.

Одним из важных достижений Луки Бассани стало отнюдь не простое создание новых яхтенных форм. Именно он придумал набирающий все большую популярность стиль «необременительного хождения под парусом», подразумевая под ним управление крупной парусной яхтой в крейсерском плавании минимальными силами (порой даже силами одного владельца лодки). И под этот стиль была разработана и вся инженерная концепция парусного воо-

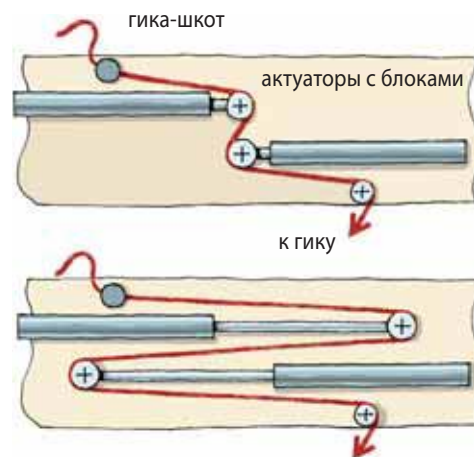
оружения лодок и их палубного оборудования. Правильнее, наверное, будет сказать – «подпалубного», поскольку никто не борется с находящимся на виду традиционным яхтенным оборудованием активнее, чем основатель компании «Wally». На его новых лодках с палуб исчезают не только привычные глазу релинги, блоки, погоны и шкоты, но даже такие неотъемлемые для любой парусной яхты детали, как лебедки. Так что назвать Луку Бассани «чистым формалистом» не получится – этот человек весьма талантливо создал и новую форму, и новое же содержание, которым и имеет все основания гордиться.

Не стала исключением и новая яхта «Esense» (она же – «Wally 143»), спущенная на воду летом 2006 г. Крупнейшая на сегодня из

построенных в Фано парусных яхт, она вновь поразила мир как необычными деталями своей внешности, так и не имеющей аналогов схемой проводки и управления шкотами. Созданием этой яхты компания «Wally» практически завершила технологическую революцию в парусном деле, начатую в 1994 г. лодкой «Wallygator II» и продолженную знаменитым «Genie of the lamp». «Wallygator II», наглядно обозначившая концепцию «необременительного хождения под парусом», имела гидравлическую систему управления парусным вооружением, автоматизированное якорное устройство «Wally anchor system», полностью исключаящее ручную работу с якорем, и интегрированный компьютерный комплекс контроля всех систем яхты, что позволило сократить привычное для



На «крыле» рулевого поста хорошо видны два джойстика, управляющих стаксель- и гика-шкотами



Упрощенная схема механизма «Magic Trim», управляющего гика-шкотами (показаны только два актуатора из четырех и лишь часть лопарей):
вверху – шкот полностью потравлен, внизу – шкот выбран

Впрочем, целесообразность подобного решения палубы еще предстоит доказать. Данная яхта, по требованиям заказчика, должна совершать трансатлантические переходы, а вот тут-то и возникают каверзные вопросы. Во-первых, рулевые посты не имеют мест для сидения, и на протяжении трансатлантического перехода рулевым придется у штурвалов стоять (или лежать?), так как внутренние посты управления отсутствуют, а рулить в открытом океане, сидя на гладком и не имеющем никаких релингов фальшборте, рискнет далеко не каждый смельчак. Во-вторых, и в условиях Средиземноморья отсутствие хоть какого-то тента (или бимини) над кокпитом и рулевыми постами представляется не самым здравым решением. Ну и, в-третьих, рулевые посты вообще никак не прикрыты от волны, так что если в ходе океанского плавания найдется приличный гребень, готовый перехлестнуть фальшборт, то он пройдет по гладкой палубе подобно бульдозерному ножу, сметая все на своем пути, включая рулевого. (Правда, указано, что перед трансатлантическим плаванием на палубе будут предприняты дополнительные меры по повышению безопасности.) Понятно, что самостоятельно управлять 45-метровой яхтой владелец не будет (не царское это дело, да и вообще, управление судами такой длины – это уже задача для «профи»), так что все вытекающие из подобного стилистического (но эффектного, признаю) решения проблемы – это головная боль капитана и команды «Esense».

таких яхт число членов штатного экипажа вдвое. «Genie of the lamp» стал в этом отношении еще круче, поскольку эта 80-футовая посудина легко управлялась в одиночку. Здесь мускульная сила экипажа полностью заменена гидравликой и компьютерами: в штатном порядке на яхте были предусмотрены лишь два члена экипажа – кок и стюард. Со всеми остальными задачами легко справлялся сам владелец судна. Но вернемся к героине нашего рассказа.

Внешне «Wally» разительно отличается от всех современных яхт: лодка имеет очень высокий фальшборт, напоминающий таковой на деревянных парусных судах XIX в. Фальшборт этот не только высок, но и широк. В нем прячется почти вся (за исключением фалов) проводка бегучего такелажа (а также система кондиционирования и рундуки для боцманского имущества). Как результат, палуба «Wally» и в самом деле «чистая»: кроме нескольких массивных фаловых лебедок, расположенных возле самой мачты, и погона «автоматического» стакселя впереди нее, на палубе яхты нет никаких привычных деталей парусного вооружения. Палуба своим желтовато-коричневым цветом аккуратно подобранных тиковых планок (фирма отступила от своей ранней практики обрабатывать палубный тик до серебристого цвета) напоминает крохотный пустынный атолл, затерянный в безбрежном океане. Лишь три детали: два побортно расположенных штурвала с «крыльями» панелей, управляющих гидравликой шкотовых приводов, да

диковинный «стол» посередине, в котором прячется вся навигационная аппаратура (а также органы управления подъемным килем, механизмом натяжения ахтерштага, фалами и закрутками грота и стакселя), нарушают его ровную гладь. Оригинально выполнен кокпит – с его наружных сторон тиковые планки палубы выгибаются вверх, образуя своеобразный невысокий комингс, в кормовой же части кокпита палуба плавно, наподобие аппарели, уходит вниз, размывая границу между палубой и кокпитом. Как следствие, в некоторых ракурсах вообще невозможно понять, как же именно этот самый кокпит образован, но положенные на стоянке белые подушки-сиденья ставят все на свои места, изящно очерчивая это углубление в палубе, словно раковину какого-нибудь гигантского моллюска. В общем, сказать, что палуба «Wally» производит сильное впечатление – это не сказать ничего. Перефразируя слова известного героя братьев Стругацких, скажем: «Таких палуб не бывает».

Привычная для яхт «Wally» солнечная галерея, состоявшая из цепочки световых люков в ДП лодки, здесь исчезла, вместо нее на палубе расположены четыре группы таких люков, прижатых к самому фальшборту и обеспечивающих поступление достаточного количества естественного света в подпалубные помещения.

Но главная особенность новой лодки – в ее необычном механизме проводки шкотов. Гидравлические лебедки (в том числе и дистанци-

онно управляемые) – уже давно не новички на палубах парусных яхт, но вот традиционный метод управления ими при помощи кнопок не имеет обратной связи и не дает возможности рулевому или матросу почувствовать ход снасти. Поэтому на «Wally 143» применили новую систему «Magic Trim», в которой управление снастями осуществляется при помощи джойстика с пропорциональным ходом: перемещение джойстика вперед или назад на небольшое расстояние вызывает медленное изменение натяжения снастей, отклонение джойстика на большую величину влечет за собой ускоренную работу шкотовых лебедок. Впрочем, лебедок-то и нет. Вместо них – система актуаторов, представляющих собой телескопические гидроцилиндры с блоками на подвижных и неподвижных оконечностях, при этом удлинение актуатора означает выборку шкота, а укорачивание – его отдачу («ходовой» конец здесь жестко закреплен). За управление гика-шкотом, например, отвечают сразу четыре таких актуатора, что позволяет организовать несколько вариантов изменения усилия на шкотах: от 4:1 для быстрой выборки/отдачи шкота до 2:1 для его тонкой настройки. Для повышения надежности и безопасности предусмотрена «защита от дурака» – при увеличении нагрузки на шкоты выше некой заданной величины актуаторы самостоятельно потравливают снасти, уменьшая нагрузку на парусное вооружение лодки. При этом надежность самих гидравлических устройств достаточно высока – их рабочая нагрузка на 60% превосходит возможную по расчетам нагрузку на шкотах «Wally».

Разумеется, подобные механизмы не появились бы на «Wally 143», не будь на ней упомянутых могучих фальшбортов, в которых и прячутся актуаторы. И снова мы имеем пример того, как в конструкциях Л.Бассани внешняя форма вполне послушно следует за техническим содержанием. На этом фоне гидравлически управляемые закрутки грота (в гик) и стакселя, позволяющие в одиночку и без посторонней помощи поднять полные паруса менее чем за пять минут, выглядят деталью уже совершенно малозначительной.

Под верхней палубой – царство чистого стиля. Работа над интерьерами «143-й» на этот раз была поручена известному французскому бюро «Odile Decq», основательница которого известна своей любовью к высоким технологиям, современным материалам и нетрадиционной трактовке формы. Госпожа Декк обозначает свой архитектурный стиль как «Hyper Tension», т. е. «гипернапряжение», что вполне соответствует духу яхт «Wally». В соответствии с этим, Одиль Декк напрочь проигнорировала привычные каноны яхтенного интерьера, предложив нечто, напоминаящее не то современный стильный отель, не то модную обитель нью-йоркского бонвивана. Вы только представьте себе – в огромной 45-метровой лодке всего одна каюта (если не считать кают для экипажа)! Хозяйская, естественно. Но стоит выйти из яхты на палубу и спустя пару минут вновь вернуться вниз, как пораженному взгляду предстает взявшийся ниоткуда коридор и три аккуратные двухместные каюты. Мистика? Совсем нет – просто на лодке применены сдвижные вертикальные панели, перемещающиеся по горизонтальным пазам-рельсам в полу и подволоке. При помощи таких панелей две гостевые каюты быстро «вырезаются» из огромного – площадью более 40 м² – салона, еще одна каюта образуется таким же образом из части широкого коридора по левому борту яхты, а в качестве кроватей служат широкие салонные «лежанки».

Лихо! Трансформируемые подпалубные помещения – такого ре-

шения на парусной яхте, пожалуй, и не припомнить вовсе*. Да и в остальном оформлении интерьеров «Esense» не может оставить равнодушным никого: одно лишь их цветовое решение – сочетание белого, черного и красного вместе с темным дубом пола способно вызвать ярость у любого приверженца классического яхтенного стиля.

Можно хвалить интерьеры новой лодки за вызывающую простоту их форм, можно ругать их за нетипичные цветовые и планировочные схемы, можно сомневаться в их практичности, но ясно одно – вместе с «Wally 143» к нам пришли принципиально новые идеи по организации внутренних объемов парусной яхты, которые, не исключая, рано или поздно смогут найти применение и на судах более скромного размера. Так что вместо описания подробностей интерьера лучше посмотрите на фотографии.

Ну, а ходовые качества лодки тоже не подкачали. При ветре скоростью 2–3 м/с она уверенно идет в бейдевинд со скоростью 6 уз, а при скорости ветра чуть менее 5 м/с под большим геннакером Code Zero «Esense» стабильно развивала скорость от 12 до 14 уз! Пожалуй, даже яхта класса «Volvo 70» вряд ли смогла бы показать в этих условиях похуже скорости...

Редакция благодарит Жюль Мартин-Паж и Моннику Паолацци за помощь в работе над статьей и предоставленные материалы.

* Если не считать «разделяющейся» каюты на «Tiara»

