

Артур Гроховский

ТАКОГО МЫ ЕЩЕ НЕ ВИДЕЛИ!

«Wally 164» —
НОВЫЙ МЕГАКОНЦЕПТ



К работам верфи «Wally» мы в нашем журнале обращаемся довольно часто. Причина этого, думаю, понятна – эта итальянская фирма стала родоначальником ряда оригинальных дизайнерских и конструкторских концепций, и современный яхтенный мир невозможно представить без основателя верфи Луки Бассани и воплощенных им идей. Причем, что очень важно, «Wally» не собирается почивать на лаврах, эксплуатируя удачные архитектурные решения, а постоянно идет вперед, оставаясь флагманом сегодняшнего яхтостроения. Заметим, что при создании своих неординарных лодок фирма всегда твердо следует установленным принципам, избегая любых компромиссов.



Не будет исключением и новая концепция крупного парусного судна, окончательная конструкторская проработка которого в настоящий момент завершена. Эта 50-метровая (164 фута) яхта станет после спуска на воду, намеченного на весну 2010 г., крупнейшей парусной яхтой в мире, целиком построенной из композитных материалов*. Уже только это обстоятельство заставляет внимательно отнестись к ее проекту. Внешний вид новой яхты и стиль отделки внутрен-

них помещений, как и раньше, вызывают единственную реакцию: «Такого мы еще не видели!»

Итак, в чем же заключается концепция «Wally 164»? Вкратце ее можно выразить так: это – крупная крейсерская яхта класса high-performance cruiser, имеет привычные для построенных в Фано судов малое водоизмещение, высокие ходовые качества, необычную архитектуру верхней палубы, минималистский дизайн интерьеров.

Рассмотрим устройство яхты под-

робнее. Силовую основу ее корпуса составят килевая балка и четыре мощных стрингера, идущих по бортам судна. Стрингеры, как и балка, в сечении представляют собой трапецию (расположенную основанием к борту), набранную из четырех состыкованных между собой трапеций поменьше. Сами эти трапеции выполнены из пенопластов двух разных сортов: внутренняя – из наиболее легкого плотностью 80 кг/м³, наружные – из более «сурового» плотностью 220 кг/м³.

* Спуск другой крупной композитной яхты, превосходящей «Wally 164» по длине, на верфи «Baltic Yachts» намечен лишь на осень 2010 г. Надо отметить, что под «композитными материалами» синьор Бассани в данном случае подразумевает исключительно углеткань, поскольку существуют яхты из «обычного» стеклопластика, даже превосходящие размерами описываемую лодку (например, «Mirabella V»). – Прим. авт.

Все они переклеены между собой полосами однонаправленной углеткани. Эти пять силовых элементов (килевая балка и стрингеры) образуют мощную структуру, противодействующую скручиванию корпуса яхты в продольном направлении. Не будем забывать, что лодка вооружена шлюпом (для 160-футовиков это вооружение пока еще редкость, композитных же шлюпов* такого или близкого размера не существует вовсе), у которого подобные нагрузки особенно велики. «Переклеенная» конструкция стрингеров имеет очень большой момент инерции сечения (суммарная толщина стрингера – 110 мм) и хорошо сопротивляется подобным деформациям (фактически, если из нее вынуть пенопласт, то в поперечном сечении конструкция будет напоминать соты).

Углепластиковая конструкция яхты появилась на свет по прихоти ее заказчика: он желал иметь на борту максимально возможный для судна такого размера комфорт, но не в ущерб ходовым качествам. Как следствие, конструктор судна Билл Трипп выбрал полностью композитную конструкцию корпуса и парусного вооружения, рассчитывая тем самым сэкономить на массе корпуса и его набора, ведь у лодки длиной 50 м и шириной свыше 10 м вес корпуса составляет немаленькую величину. Учитывая огромную сложность работы с инфузионными технологиями при таких размерениях, обшивку выполняли из углепластиковых препрегов от «Advanced Composites». Ванты яхты изготовлены из волокон РВО, в механизме подъемного киля широко использован титан – для экономии веса.

Ради этого же конструктор пошел еще на один остроумный шаг, ранее в чистом виде не применявшийся на парусных прогулочных яхтах: совместил функции цистерн водяного балласта и... цистерн пресной воды. Шесть тысяч литров живительной влаги, принимаемой на борт перед выходом яхты в плавание, попеременно перекачиваются в цистерны того или иного борта в соответствии с галсом, на котором в данный момент лежит судно. Оригинальное решение, ничего не скажешь, впрочем, оно давно уже напрашивается

* См. примечание выше. Указанная там «Mirabella V» – как раз-таки шлюп.



Основные данные яхты «Wally 164»

Длина, м:	
– макс.	49.90
– по КВЛ	43.60
Ширина, м	10.25
Осадка, м	4.20/6.20*
Масса балласта, т	65
Водоизмещение, т	230
Площадь парусности, м ²	1110
Мощность вспомогательного двигателя, л.с.	н.д.
Емкость цистерн, л:	
– топливной	18 000
– пресной воды	6500
Конструктор	Билл Трипп
Дизайн:	
– внешний вид	Билл Трипп/ Лука Бассани
– интерьер	«Wetzels Brown Partners»
Строитель	«WallyYachts»

* Со стандартным/высокоэффективным килем

лось. Раз уж питьевую воду все равно приходится возить с собой в больших количествах, почему бы не превратить ее в полезный балласт, зачем еще брать на борт дополнительный? Ну, а за пополнение постоянно расходуемого экипажем этого «балласта» будет отвечать мощный опреснитель.

Все эти и другие меры вкуче привели к значительному сокращению водоизмещения полностью вооруженной и оснащенной яхты – по расчетам, оно должно составить около 230 т. Для сравнения – любимица автора этих строк алюминиевая «Tiaga», одна из легчайших в мире парусных яхт сравнимой длины, весит на 120 т (или в полтора раза) больше, а 170-футовая «Xasteria» от «Perini Navi» – уже целых 545 т (т.е. более чем вдвое тяжелее героини нашего рассказа). Вот результат применения современных композитов, синтетических тросов стоячего таке-

лажа и изоощренных конструкторских решений. А также – минималистского интерьера, типичного для «Wally», но на этот раз выполненного другим дизайн-бюро – компанией «Wetzels Brown Partners».

Разумеется, интерьеры лодок «Wally», их стиливые и пространственные решения, а также общая планировка – всегда одни из наиболее интересных особенностей. Лука Бассани никогда не упускает случая вернуть на каждой новой лодке нечто эдакое, что надолго послужит горячей темой для обсуждения околахтенных «пикейных жилетов». Не стала исключением и «Wally 164». На ней, пожалуй, впервые в прогулочном яхтостроении зона для отдыха гостей предусмотрена перед рубкой. Нет, в корме тоже можно отдохнуть: есть большой кокпит, прикрытый нависающей над ним массивной (внешне) крышей рубки, и привычная уже для «Wally» кормовая терраса с размещенными на ней шезлонгами. Но вот удобных гостевых кокпитов перед рубкой видеть пока как-то не доводилось. К тому же, находиться здесь обычно не очень-то и комфортно – в отличие от кормового кокпита тут нет защиты от ветра в виде рубки. Но Лука Бассани не был бы самим собой, если бы не нашел ловкий ход: он защитил носовой кокпит мощными полупрозрачными вертикальными экранами, прикрывающими отдыхающих от порывов ветра. На ходу же судна эти экраны убираются, чтобы не создавать излишнего аэродинамического сопротивления. Что тут скажешь? Только одно: «Лука Бассани – это голова».

Интересно, что верхняя палуба яхты по высоте делится четырьмя большими «ступеньками»: самая нижняя из них – кормовая терраса, потом идут чуть приподнятый кормовой кокпит и рубка, затем настил палубы еще раз приподнимается, выделяя носовой кокпит, и, наконец, выше всех расположена носовая часть палубы, на которой размещены ванна джакузи и незаметный для взгляда со стороны отсек для хранения двух водометных тендеров.

Абсолютно новым для «Wally» является появление на палубе развитой рубки – до этого практически на всех этих яхтах были гладкие палубы с почти незаметными рубками. На «Wally 164» же рубка, визуальнo доминирующая в об-



Подобный характер отделки интерьеров появился, как сейчас принято считать, примерно лет 30 назад в артистическом районе Нью-Йорка Гринвич-Вилледж, когда во множестве расселившаяся в тех краях «приличная публика» стала вовсю копировать (на ином, понятно, эстетическом и финансовом уровне) облик жилищ обитавшей там ранее художественной братии. Для него характерны большие не занятые мебелью пространства, передвижные перегородки, позволяющие быстро разделить их на функциональные зоны, размещение на нескольких уровнях, визуальная интеграция нескольких помещений в единое целое, легко перемещаемая мебель.

Первой яхтой «Wally», интерьеры которой были выполнены в «мансардном» духе, стала 143-футовая «Esense» («Кия» №212). Новый 164-футовик станет достойным продолжателем этой моды. Например, огромная «модульная» софа в хозяйской каюте может быть трансформирована аж восемь (!) различными способами – тут тебе и С-образная, и П-образная и другие конфигурации (не считая того, что ее легко разобрать на отдельные «сидушки»).

лике яхты, – король, центр всей жизни на борту. Но делать рубку «как у всех» синьору Бассани было скучно – зачем повторяться? Поэтому (вновь впервые в истории парусного судостроения) новая яхта получила рубку, полностью застекленную по всему периметру на всю высоту – от палубы до подволока. Несмотря на наличие двух нешироких «простенков» на каждом из бортов и узких силовых элементов оконных переплетов, из рубки открывается обзор на все 360°. Это очередной шаг в достижении давней мечты экстравагантного итальянца – создания неразрывного пространства, объединяющего салоны и открытую палубу (inside-outside living concept, как формулирует сам хозяин верфи).

Упрощенный минималистский стиль интерьера, столь привычный для «Wally», достиг здесь, пожалуй, своего апогея. Интерьеры кают (включая огромные хозяйские апартаменты площадью около 70 м²) внешне кажутся выполненными из простых модулей, легко трансформирующихся под нужды обитателей. «IKEA style», – как выра-

зился один из зарубежных читателей «Кия». Так-то оно так – да не совсем. Больше всего стиль интерьеров последних «Wally» напоимнает так называемый «мансардный», или «loft style», столь модный сейчас у нью-йоркских плейбоев и бонвиванов.

Оригинально и решение силового комплекса. «Wally 164» является (при ходе под двигателем) «водоплавающим» аналогом современных гибридных автомашин: в ней привод винта осуществляется как главным дизелем от «Yanmar», так и электродвигателем, на который может работать любой из трех имеющихся на борту дизель-генераторов «Yanmar-Kohler». (Наверное, эту яхту при ходе под двигателем можно будет назвать дизель-электротеплоходом.) Такая схема, по мнению ее создателей, позволяет дизель-генераторам практически все время работать на постоянных оборотах, что крайне благоприятно сказывается как на их ресурсе и расходе топлива, так и на уровне шумов и вибраций. Главный же двигатель подключается к работе лишь в осо-

бых случаях, что опять-таки экономит ресурс этого недешевого агрегата (впрочем, паруса яхты в любом случае будут стоить много дороже, а служить – гораздо меньше). Для еще большей эффективности пропульсивного комплекса яхта оснащена ВРШ датской компании «Hundested». Крейсерская скорость «Wally 164» под электродвигателями предполагается в районе 14–15 уз, а если подключить и главный двигатель, то – около 20. Пожалуй, такой ход под двигателем для парусного судна (тем более, столь крупного) – вещь беспрецедентная.

Скоростные же качества яхты под парусами, согласно проектным расчетам, и вовсе вызывают восхищение: по данным VPP при ветре скоростью всего 4 м/с эта 50-метровая огромина способна будет в полный бейдевинд развивать скорость до 14 уз! (А крейсерская скорость при таком ветре должна быть не менее 11 уз.) Ну, а при ветре скоростью 10 м/с нам обещают крейсерскую скорость 14 уз и максимальную – вплоть до 20! Фантастика, да и только!