

Вячеслав Зубрицкий

# АРХИТЕКТУРА МОТОРНЫХ ЯХТ — КУДА ИДЕМ?

## Часть 1. Яхтостроение на подъеме?

**Х**орошо известно, что яхта – «продукт» не первой необходимости. Это плавучее сооружение служит средством проведения эксклюзивного отдыха на воде, совершения морских путешествий, символом престижа своего владельца. Конечно, нельзя отрицать процесс неуклонной «демократизации» яхтинга, о чем свидетельствует переполненность специализированных марин и других стоянок частных судов в экономически развитых странах мира. Основную массу частных моторных и парусных яхт составляют лодки длиной, редко достигающей 20 м, производимые зачастую специализированными верфями поточным способом. Более крупные суда – мегаяхты (длиной 30 м и более) или гигахты (длиной 55 м и более), а тем более яхты класса ULMY – Ultra-Large Motor Yacht (длиной свыше 100 м) – как правило, штучный продукт (custom made). Они строятся по индивидуальным проектам и имеют стоимость, исчисляемую миллионами долларов.

На рынке крупнотоннажных моторных яхт с начала XXI в. до последнего времени наблюдался настоящий бум. Так, если в 1998 г. число заказанных яхт длиной свыше 30 м составляло 140 ед., то через 10 лет это число удвоилось. Это связано в определенной мере с ростом практически на 60% числен-

ности людей с миллионными (в долларах США) состояниями. В 2005 г. в мире насчитывалось около 9 млн. миллионеров при ежегодном приросте в 500–600 человек. Конечно, далеко не все эти люди стремятся стать обладателями крупных яхт, однако именно из их числа формируется растущая быстрыми темпами общность владельцев этих роскошных судов.

Отечественные олигархи также сумели отличиться на этом поприще.



Рис 1. Мегаяхта «Madsummer» (длина – 78,5 м) построена на верфи «Lürssen» в 2008 г. Дизайнер – Эспен Ойно.

Так, если в 2001 г. российскому владельцу принадлежала только одна моторная яхта «Samax» длиной 55 м, то к 2008 г. численность флота принадлежащих россиянам яхт размером от 55 до 115 м (средняя длина – ок. 80 м) достигла 14, и он занял почетное пятое место в мире (среди владельцев 200 моторных яхт длиной свыше 55 м – на первом месте граждане США, 50 судов, на втором месте – Греции, 25 судов, на

третьем – Саудовской Аравии, 20 судов, на четвертом – Великобритании, 19 судов)\*.

Портфели заказов ведущих мировых верфей, строящих крупнотоннажные моторные яхты, были переполнены, а сроки их постройки возросли до четырех лет. Это обстоятельство способствовало увеличению производственных мощностей за счет вовлечения новых верфей, ранее не занимавшихся данным бизнесом (например, турецких, китайских, бразильских).

Мировой финансовый кризис, начавшийся в конце лета 2008 г., естественно, оказал влияние на положение этих верфей. Вследствие быстрого роста цен на материалы, оборудование и рабочую силу сегодня они даже терпят убытки, продавая яхты по контрактным ценам двух-трехгодичной давности, а из-за усложнившихся условий кредитования мировой яхтенный рынок начинает лихорадить, но пока нет свидетельств о массовом отказе от исполнения заказов.

\* Для Романа Абрамовича, владельца флота из четырех моторных яхт длиной от 50 до 115 м, величайшего патрона яхтостроения нашего времени, катализировавшего процесс вхождения наших соотечественников в сообщество владельцев гигахт, по словам редакции журнала «Boat International», строится пятая яхта «Eclipse» длиной 167 м и водоизмещением ок. 12 000 т.

## Роль архитектурно-эстетического фактора в проектировании яхт

Проектирование крупнотоннажных моторных яхт в чем-то сродни проектированию частных коттеджей, вилл и замков. Поэтому при создании яхт, как ни в какой другой отрасли судостроения, огромную роль играет эстетический фактор.

Проектанты-«технари» работают в тесном контакте с профессионально



Рис. 2. Мегаяхта «Vedge Too» (длина – 65 м), построена на верфи объединения «Feadship» в 2002 г. Дизайнер – Филипп Старк. Он использовал деревянную обшивку стенок надстроек, скомпонованных весьма примитивным способом.

подготовленными архитекторами и художниками, имеющими опыт разработки внешней архитектуры яхт и проектирования их интерьеров. Главными задачами яхтенного дизайнера является обеспечение максимальной выразительности внешнего облика яхты, комфортабельности жилых и общественных помещений, высокого эстетического уровня их оборудования и декора. Ведущие яхтостроительные зарубежные верфи имеют в своих проектных подразделениях целые группы дизайнеров. Существует также множество самостоятельных дизайнерских фирм с численностью персонала от 3 до 30 человек, возглавляемых высококвалифицированными специалистами в этой области, которые предлагают свои услуги верфям-строителям в разных странах.

Среди мастеров архитектурного и интерьерного яхтенного дизайна последних двух десятилетий, снискавших себе международную известность, следует назвать англичан Йона Банненберга, Доналда Старки, Теренса Дисдейла, Эндрю Уинча, Тима Хейвуда, Кена Фрейвока, Филиппа Старка, Мартина Френсиса, голландца Фрица де Фоогта, норвежца Эспена Ойно, а также итальянцев Луиджи Стурчио, Франсуа Дзуретти, Альберто Пинто, Франческо Пашковски.

Немало молодых талантливых дизайнеров включились в разработку проектов перспективных моторных яхт, внося в этот процесс свежие идеи, а их лучшие проектные предложения оцениваются на ежегодных международных конкурсах.

Архитектурный облик моторных яхт, естественно, несет на себе отпечаток времени их создания и господствующего на тот момент архитектурного стиля. Его эволюция связана с развитием судостроительной науки и техники, а также с совершенствованием технологий постройки и создания оборудования для яхт.

Несмотря на огромное разнообразие архитектурно-конструктивных решений, воплощенных в реализованных крупнотоннажных моторных яхтах и отражающих индивидуальный почерк разработчиков их проектов, можно выделить несколько характерных архитектурных направлений:

- «мейнстрим» – наиболее распространенное умеренно прогрессивное направление, для которого характерны



Рис. 3. Мегаяхта «Anatolia» (длина – 47,77 м) построена в Турции в 2001 г. Архаичной внешности яхты соответствует и оформление интерьеров в стиле покоев дворца султана.

эволюционное внедрение конструктивных и архитектурных новшеств, уважительное отношение к требованиям архитектурной моды, отсутствие архитектурных излишеств и забота в первую очередь об удобстве пассажиров и безопасности их пребывания на борту. Хорошими примерами следования этому направлению являются яхты, строящиеся на верфях «Abeking & Rasmussen» и «Lürssen» (Германия), «Feadship» и «Oceenco» (Нидерланды) (рис. 1);

- «рациональный консерватизм», характеризуемый использованием без оглядки на переменчивую моду проверенных временем архитектурно-планировочных решений и упрощенных форм надстроек, солидностью внешнего облика и оформления интерьеров (рис. 2);



Рис. 4. Мегаяхта «Bystander» (длина – 42 м) построена на верфи «JFA Chantier Naval» (Франция) в 2007 г. Получила наивысшую награду за лучший проект суперяхты в размерном ряду 38–42 м на венецианском смотре-конкурсе 2008 г.

- «иррациональный консерватизм», в котором архитектурные решения черпаются из прошлых времен, т. е. яхты проектируются в стиле «ретро». При этом находит отражение ностальгия заказчика по «добрым старым временам». В результате в XXI в. появляются яхты с блиндами на бушпритах и гальюнами (свесами в носовой части судна, на которых устанавливалось носовое украшение, так называемая гальюнная фигура), с архаичными дымовыми трубами и вентиляционными дефлекторами, высющимися над надстройками. Оформление помещений на таких яхтах также выполняется в стиле приглянувшейся владельцу эпохи (рис. 3, 4);

- «милитари», отличающееся попыткой придать внешнему облику моторной яхты черт, свойственных боевым и патрульным катерам (рубленые угловатые формы надстроек и рубок, ферменные мачты, окраска в шаровый цвет и т.п., рис. 5, 6);

- «экспедиционного типа» (Explorer Type), для которого характерны обеспечение условий для отдыха и посещения труднодоступных и малонаселенных районов Мирового океана. Такие яхты обладают повышенной дальностью и автономностью плавания и имеют архитектуру, близкую к научно-исследовательским или промысловым судам. Их зачастую используют в чартере для выполнения соответствующих функций; иногда они несут на борту мореходные мотоботы,



Рис. 5. Мегаяхта «Ronin» (бывш. «Izanami», длина – 58,5 м) построена на верфи «Lürssen» в 1993 г. по проекту Нормана Фостера. Напоминает своей внешностью боевой катер.



Рис. 6. Мегаяхта «Skat» (70 м) построена на верфи «Lürssen» в 2002 г. по проекту Эспена Ойно. В гавани, где швартуются боевые корабли, ее с трудом можно было отличить от корвета.

водолазное снаряжение и даже вертолеты, а также мощные грузоподъемные средства (рис. 7, 8), необходимые для их обслуживания;

- «авангардистское», отражающее попытки яхтенных дизайнеров отыскать новые, зачастую революционные, архитектурные формы, иногда даже с явным намерением эпатировать



Рис. 7. Мегаяхта «Le Grand Bleu» (106,4 м) – крупнейшая в мире яхта экспедиционного типа. Построена в 2002 г. на верфи «Bremer Vulkan» (Германия).

яхтенное сообщество. Некоторые находки дизайнеров-авангардистов приживаются и со временем становятся «мейнстримом», коль скоро была доказана временем их практическая и эстетическая ценность.

Близка к авангардистскому направлению практика использования многокорпусных типов судов вместо традиционных однокорпусных моторных яхт, так называемых «монохаллов». Реализованы проекты яхт-катамаранов длиной от 20 до 45 м, в 2003 г. в Китае построена яхта-проа «Asean Lady» длиной 88,15 м (рис. 9). Имеются проекты яхт-тримаранов и пентамаранов (рис. 10). Однако появление много-



Рис. 8. Мегаяхта экспедиционного типа «Forse Blue» (62,23 м) построена в 2002 г. на датской верфи «Royal Denship». Дизайнер – Франсуа Дзуретти.

корпусных моторных яхт нельзя признать архитектурным направлением, поскольку их проектантов заботят в первую очередь увеличение общей полезной площади палуб и обеспечение устойчивости. Подробнее о новейших проявлениях авангардистского направления будет сказано далее.

К числу характерных особенностей современных архитектурно-конструктивных решений крупнотоннажных яхт можно отнести:

- сильный наклон (менее 45° к плоскости ВЛ) форштевня, зачастую имеющего вогнутую форму, что, несомненно, зрительно «облегчает» силуэт яхты;
- значительный завал в нос поверхности кормовой оконечности корпуса со сходными трапами к площадкам для купания;
- смещение в корму от миделя яхты сигнальной (грот) мачты – основной вертикальной доминанты ее силуэта, и оснащение этой мачты, несущей на своих шалингах комплекс антенн и огней, сложными, иногда изощренными по форме деталями («крылышками», «хвостами» и пр.);
- наличие на бортовых поверхностях надстроек и (или) корпуса доминанты в виде кривой, образованной



Рис. 9. Яхта-проа «Asean Lady» (88,17 м) построена в 2003 г. на верфи «Yantai Raffles Shipyards». Главный конструктор – Митчелл.

конструктивно, либо с использованием конкретной окраски, либо комбинацией того и другого. Такая кривая может быть выпуклой кверху, S-образной или двугорбой формы;

- устройство внутри корпуса в кормовой или носовой оконечностях, оборудованных бортовыми портами, ангаров для хранения разъездных катеров, гидроциклов и прочих «игрушек». Ранее они обычно хранились на открытом участке палубы верхнего яруса надстройки;

- вертикальная ориентация окон остекления носовых и кормовых стенок надстроек и покрытие этих стенок развитыми козырьками.

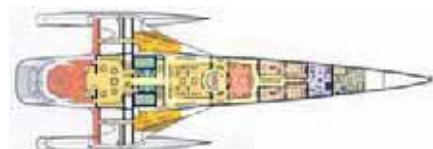


Рис. 10. Проект перспективной моторной яхты-тримарана длиной 148 м, рассчитанной на скорость до 50 уз. Конструктор – Крейг Лумис. Пассажировместимость – 28 чел., экипаж – 28 чел. Прообразом яхты явился тримаран «Earthrace», совершивший в 2008 г. рекордный переход вокруг света (24 000 миль) за 62 сут.

Все перечисленные отличия современной крупнотоннажной яхты присутствуют, например, во внешнем облике яхты классического типа «One Ten», которая будет закончена постройкой на английской верфи «Devonport» в 2011 г. (рис. 11).

В последние годы дизайнеры стали все шире использовать возможности колористического воздействия на ви-



Рис. 11. Проектное изображение моторной яхты «One Ten» (108 м), разработанной в КБ английской верфи «Devonport»

зуальное восприятие внешней архитектуры яхт. Если раньше корпус и надстройки подавляющего числа крупнотоннажных яхт имели белоснежную окраску, и лишь на некоторых основной корпус был окрашен в благородный сине-черный цвет, то сегодня можно увидеть яхты, корпуса которых окрашены в бежевые, оранжевые и даже красные цвета, не говоря уже о серо-голубом, серебристом или золотистом «металлике». В качестве примеров можно назвать ряд крупнотоннажных яхт, проекты которых разработаны в стиле «мейнстрим» конструкторами английской фирмы «Cavendish White» (рис. 12).



Рис. 12. Моторная яхта современного архитектурного дизайна, спроектированных в конструкторском бюро «Cavendish White»

*Продолжение следует*