



БЕГУЩАЯ ПО ВОЛНАМ

Артур Гроховский

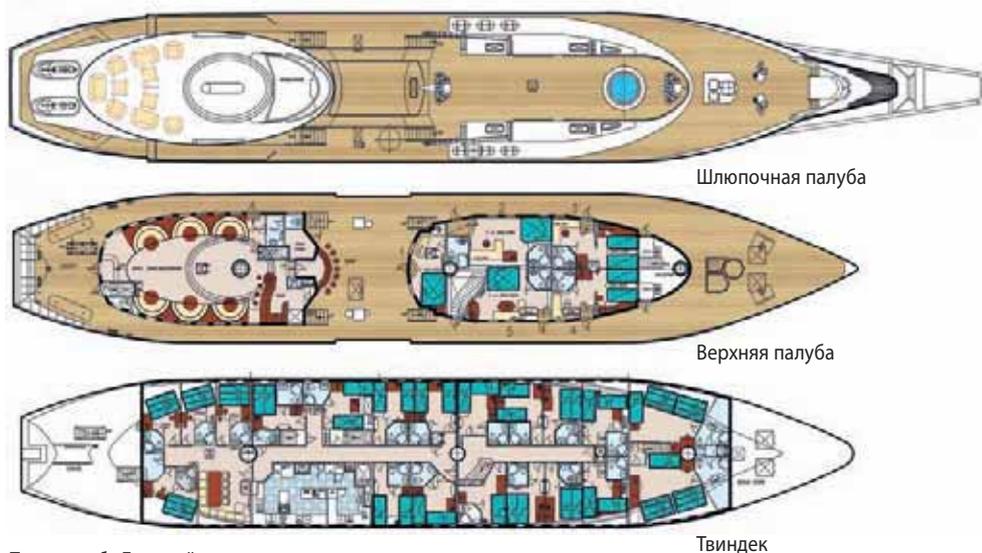
Слухи об этом необычном судне уже давно доходили до нашей редакции. В разных источниках то и дело появлялись упоминания о том, что в Польше, дескать, строится необычный (и один из крупнейших в мире) парусник «для какой-то русской компании». В конце прошлого года судно удалось даже увидеть «одним глазком» у достроечной стенки в Гданьске, но вот съемка через ограду из колючей проволоки удачной не стала. Выяснилось только, что парусник строится для компании «88 Parsec» по проекту польского конструктора Зигмунда Хореня.



Но вот парусник, наконец, практически построен, и можно уже понять, что из циркулировавших ранее слухов подтвердилось, а что – нет. Зигмунд Хорень выполнял проектирование и все корпусные и инженерные работы на судне, в то время как заказчик, компания «88 Parsec» (с учредителями из России, Италии и ОАЭ), разработала само техническое задание, сформулировав концепцию нового парусника. Ей же принадлежит и авторство оригинального внешнего облика, «нарисованного» Надеждой Степченко по контурам предварительного проекта вкупе с дизайном интерьера, разработанного Валентином Жуковым, заведующим кафедрой Строгановского художественного училища, человеком, для которого, по его собственному признанию, создание судовых интерьеров является хобби. Приятно отметить, что российская сторона взяла на себя ключевые функции в этом проекте: автором идеи и генеральным менеджером проекта является Рубен Хохряков, координатором, вынесшим на своих плечах всю сложность общения с многочисленными подрядчиками – Лилия Беляк.

Вся отделка на корабле (включая релинговые ограждения, настил палубы, монтаж всех интерьеров) тоже изготовлена и смонтирована российскими и украинскими специалистами. Иными словами, все, что придало этому оригинальному проекту шарм и красоту, начиная с самой его необычной концепции и заканчивая воплощением ее в жизнь, придумано и реализовано «нашими».

Выяснилось, что новое судно отнюдь не станет «крупнейшим в мире», хотя имеет габаритные размеры, достойные уважения (длина с бушпритом – 64 м), что автоматически вводит «Бегущую по волнам» (а именно такое имя присвоили новому паруснику) в первую двадцатку самых больших парусников мира (с учетом отечественных гигантов «Седов» и «Крузенштерн»). Тем не менее сложности при проектировании «Бегущей по волнам» возникли немаленькие: по причине довольно специфических технических требований, выдвинутых компанией «88 Parsec». Главной проблемой было требование малой (не более 3.2 м) осадки парусника с тем, чтобы «Бегущая по волнам»



План палуб «Бегущей по волнам»



Интерьеры пассажирских кают

могла заходить в мелководные бухты и становиться там на якорь.

Надо сказать, что столь малая (сравнительно, естественно!) осадка судна выводит его из числа «обычных» круизных лайнеров (и парусных, и моторных) и приравнивает к относительно небольшим яхтам, для которых доступны подобные бухты и подходы к побережьям. Вообще, «Бегущая» изначально задумывалась как некий компромисс, а точнее – гибрид, со-

четающий в себе качества крупного круизника и яхты. К первому ее причислить позволяют высокий уровень комфорта и простора на борту, ко второй – своеобразная «интимность» планируемых маршрутов в стороне от хорошо «протопанных» морских туристских трасс.

Подавляющее большинство именитых мировых КБ, к которым обращался заказчик, ознакомившись с желаемыми спецификациями судна,



Кормовая аппаратель



Необычной формы марс



Релинги верхнего кокпита имеют изящную изогнутую форму

дружно говорили: «Нет!». По мнению проектировщиков, совместить все запрашиваемые характеристики в одном проекте было невозможно, поскольку требование малой осадки сочеталось с желанием заказчика иметь полноценную яхту с высокими ходовыми качествами под парусами, а отнюдь не моторное судно, лишь декорированное мачтами. (Внимательные читатели, наверное, помнят, что описанная нами два года назад экстравагантная турецкая парусная гулета «Galileo» («КиЯ» № 210) не имеет ни одной краспицы на своих довольно высоких мачтах, что весьма красноречиво говорит о ее основном двигателе.) Таким образом, предстояло соединить в единое целое малую осадку с высоким восстанавливающим моментом, что было достигнуто путем укладки массивного свинцового (!) балласта в киль нового судна. Это позволило сильно понизить

его ЦТ по сравнению с результатом применения чугуна. При этом корпус судна выполнен из стали, а надстройки – из алюминия, что тоже благотворно сказалось на положении ЦТ. Еще одним моментом, дополнительно повышающим остойчивость, стала очень плотная компоновка всех элементов оборудования парусника, позволившая опустить уровень настила нижней палубы заметно ниже КВЛ.

По оценке самого конструктора, крен нового судна с полной нагрузкой не должен превышать «комфортного» значения 14–15° при ветре силой до 3 баллов на любом курсе относительно ветра. При усилении ветра нужно будет (в зависимости от курса) уменьшать парусность, но при этом он уверен в достижимости скорости 13–14 уз при ветре около 4 баллов (предельная же теоретическая скорость движения судна – около 18 уз).

Интересно в этой связи парусное вооружение «Бегущей по волнам». Если строго следовать отечественной терминологии, то это – трехмачтовая стаксельная баркентина. Ее фок-мачта вооружена прямыми парусами по полной программе, т.е. в пять ярусов – фок, фор-марсель, фор-брамсель, фор-бомбрамсель и фор-трюмсель. Она оснащена двумя массивными марсами, на которых располагаются просторные смотровые площадки (и, разумеется, на вантах навязаны выбленки). Есть и носовые паруса. Грот-мачта (высотой почти 40 м) несет два больших стакселя (грота-стаксель и грот-стень-стаксель), она лишена гика, а грот имеет шкотовый угол у топа бизань-мачты. Бизань-мачта, в свою очередь, несет обычную бермудскую бизань и довольно большой апсель. Суммарная же площадь

всех парусов «Бегущей» превышает 1300 м² – весьма внушительная величина. Нельзя не сказать, что энерговооруженность баркентины (как бы не смешно выглядело указание энерговооруженности применительно к чисто круизному судну) составляет почти 2 м²/т, в то время как у упомянутого ранее «Royal Clipper» она ровно вдвое ниже – так что заявления о потенциально высоких скоростных качествах нового парусника имеют под собой, как видим, довольно веские основания. Обе кормовые мачты поддерживаются тремя парами сильно развитых краспиц каждая, и ни о какой декоративности парусного вооружения речи не идет. Завершая разговор о парусном вооружении судна, следует отметить еще две детали: на бушприте предусмотрена внушительная и надежно огороженная смотровая площадка с прозрачным (!) настилом, позволяющая любоваться гладью моря, рассекаемой стремительным клиперштивнем нового парусника – невероятно завлекающее зрелище, от которого трудно оторваться. А расположенные на солнечной палубе дельные вещи (лебедки и кофель-нагельные планки) выполнены и размещены так, что по внешнему виду малоотличимы от изысканных декоративных элементов (помнится, нечто подобное наблюдалось на знаменитой «Tiara») – характерная особенность выбранного Надеждой Степченко для наружного дизайна стиля «техно».

Конструктивно судно имеет три палубы: нижнюю, где размещены основные гостевые каюты (числом 18) и каюты экипажа (в носу). На верхней палубе находятся две надстройки, при этом в носовой, простирающейся между фок- и грот-мачтами, предусмотре-

трены пять наиболее роскошных кают для пассажиров. Любопытен дизайн самих надстроек, частично определяющий весь общий облик судна – они имеют необычную для классических парусных судов округлую (в плане) форму и соединены сверху единой шлюпочной палубой, на которой располагается небольшой бассейн. Центром судовой жизни является кормовая надстройка, внутри которой – кают-компания, а над ней – небольшой флайбридж с гостевым кокпитом и изящным штурвалом на открытом посту управления. Основная идея внешнего облика судна, как уже сказано ранее, – стиль «техно» в сочетании с классикой. Классические линии чувствуются в пропорциях, в круглых иллюминаторах нижней палубы (особую изюминку внешности «Бегущей» придает их парное расположение), в прямоугольных окнах надстройки, а элегантный стиль «техно» подчеркнут в характерных именно для парусного судна элементах: необычном бушприте, оригинальных воздухозаборниках, уже упомянутых кофель-нагельных планках, стремительных по форме коминг-

сах флайбриджа. Выглядит несколько эклектично (или, скорее, непривычно), но глаз привлекает: что, в общем-то, и требуется от подобного судна – уж безликим его никак не назовешь. Интересно в этой связи заметить, что Надежда – промышленный дизайнер со стажем, но о парусных судах до этого не имела никакого представления, однако результат ее работы впечатляет!

Интерьер парусника тоже своеобразен – достаточно сложная (но весьма гармоничная) смесь классицизма и ар-деко. Обилие дорогого темного дерева (кстати, как и положено, это – массив, а не шпон) и светлых поверхностей, большие плоскости и кубические объемы, соседствующие с плавными изгибами и сдержанным геометрическим узором в каютах, смотрятся исключительно стильно и выразительно. Нечто среднее между работами Эндрю Винча (отчасти интерьеры «Бегущей по волнам» напомнили мне «Maltese Falcon») и Биргит Шнаазе, этих двух незаурядных стилистов яхтенного интерьера. Несколько выбивается из этого ряда отделка кают-компания – здесь с красным деревом и тиковым настилом пола

соседствует ярко-синий цвет столов, табуретов и напольной мозаики в центре помещения. Чувствуется попытка совместить два современных модных решения в одном – «теплый» по цвету спокойный дизайн обеденного помещения и «холодный», но более дерзкий – мультимедийного салона. Не исключено, что в этой идее есть свое рациональное зерно. И вновь особо отметим, что Валентин Жуков смог воплотить эту идею на уровне известных зарубежных мастеров.

Для туриста «Бегущая по волнам» предоставляет весь набор удовольствий, которые обычно можно получить на сдаваемых в чартер мегаяхтах. Здесь нет, например, типичной для крупного круизника парикмахерской, но есть массажный кабинет, и главное – можно встать на якорь в уютной бухточке, понырять с аквалангом в прозрачных водах Средиземноморья, подняться на марс и поглядеть на окружающее море, а при необходимости – и высадиться на дикий берег при помощи СВП.

И все это – в романтических условиях парусного плавания!

Попробуйте большие паруса

ОКЕАНСКИЙ КЛАСС * 100 А5



RUNNING ON WAVES

Круизный парусник
XXI века

Современный, скоростной, экологичный, комфортабельный.

Недельные круизы в Эгейском, Красном и Карибском морях, трансатлантика.

Просто купите каюту на время круиза.

4 (221) 2009 «Кия»

www.88parsec.com