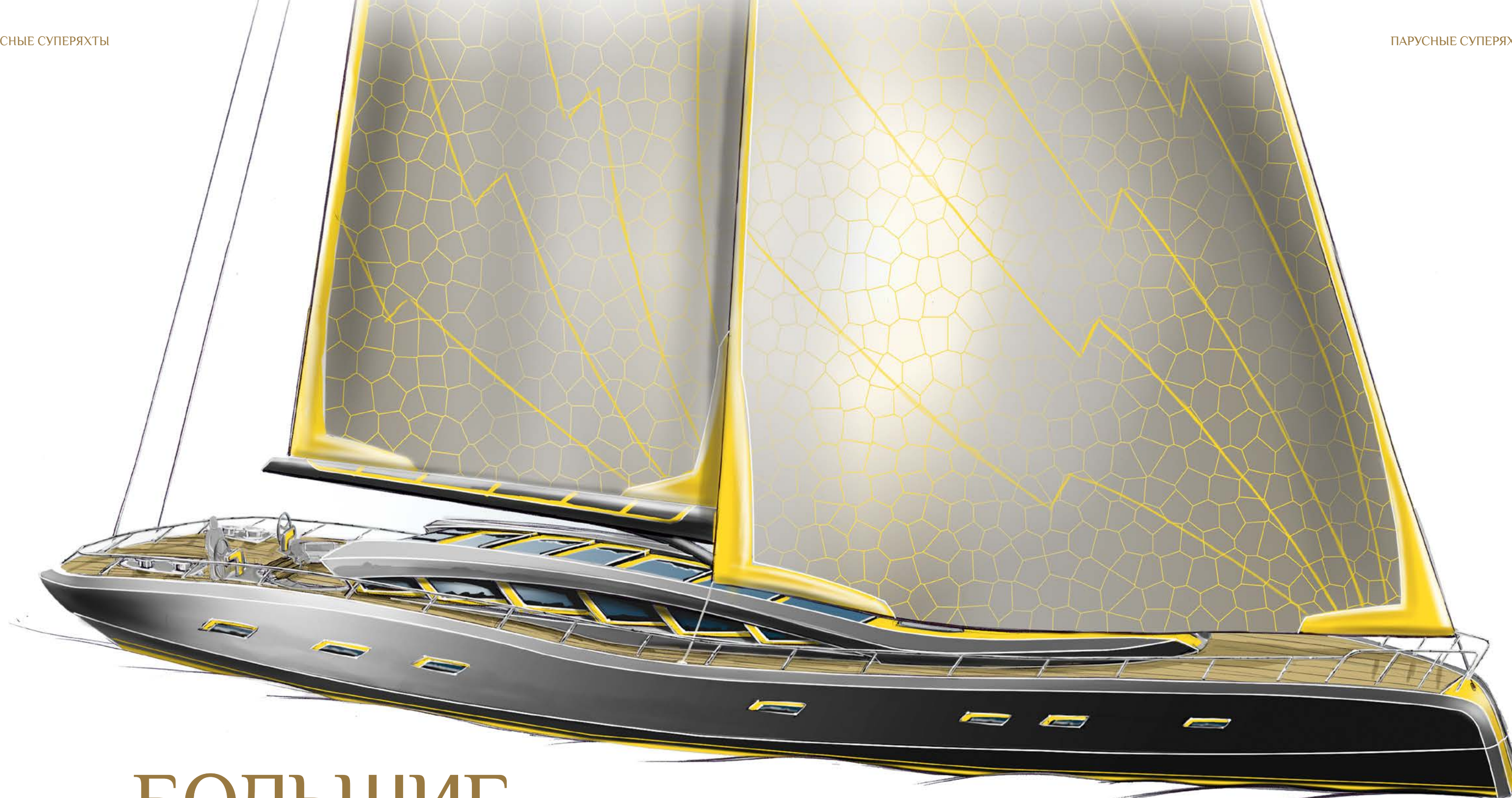




БОЛЬШИЕ ПАРУСА

Краткий обзор положения дел в индустрии парусных суперяхт, тенденций в их дизайне, специфических решений, оборудования и материалов, применяемых при строительстве.

Текст Марина Иванова Фото Карло Борленги, Джефф Браун, Стюарт Пирс, Рик Томлинсон

Гигантские парусные яхты невероятно красивы и столь же таинственны. Фамилии их владельцев не афишируют, фотографии таких парусников зачастую приходится разыскивать, зато известны их создатели — именитые дизайнеры и не менее именитые верфи...

ЦИФРЫ И ТРЕНДЫ

Считается, что главным индикатором состояния мирового яхтенного рынка является Global Order Book — ежегодный портфель заказов верфей. Эксперты оценивают благополучие отрасли по приведенному там количеству яхт в постройке, по средней длине одного заказа и совокупной длине «портфеля». Цифры текущего года демонстрируют устойчивое положение дел в индустрии: 755 заявленных

верфями суперяхт, из них 84 — парусные. Учитывая общее соотношение «парусов» и «моторов» на рынке, доля парусников (11% объема заказов) вовсе не мала. Кроме того, парусный сегмент отличился и размерами: в Global Order Book 2016 указана самая большая в мире парусная яхта «А» длиной 142,8 м от Nobiskrug.

Аналитики отмечают новую тенденцию в кругах «богатых и знаменитых»: любители комфортного и умиротворяющего отдыха на роскошных многометровых моторных яхтах стали пересаживаться на гигантские парусники. Что это: смена приоритетов, модное поветрие или прививка времени? Сложно сказать, однако крупнейшие мировые судостроители уже начали подстраивать свои производства под меняющийся спрос.

Парус, помимо всего прочего, — это особая эстетика и искусство. А любому искусству свойственно разнообразие стилей



**ТИС
НИККЕЛЬС,
яхтенный
дизайнер
и управля-
ющий
директор
Dykstra Naval
Architects:**

Парусные суперяхты по сей день остаются консервативными, и в первую очередь это продиктовано консерватизмом их заказчиков. Многим кажется, что крупные парусники очень похожи друг на друга, но стоит заглянуть внутрь, как вы тут же поймете: созданные разными дизайнерами яхты сильно различаются, и дело не только в интерьерах.

Мы спроектировали парусное вооружение для яхты «А», а гигантские карбоновые мачты для нее изготовила британская компания Magma Structures. Только представьте: на вершине каждой мачты есть технологическая панель, через которую можно забраться внутрь, если потребуется проверить или заменить такелаж. А стенки мачт настолько прочны, что реверберация звука от небольшого удара по внутренней поверхности сохраняется очень долго. Сейчас на яхте заканчивают последние покрасочные работы, и, думаю, скоро мы увидим ее под парусами на ходовых испытаниях. Такие люди, как владелец «А», не только открыто заявляют всему миру о своих амбициях — именно благодаря им вся индустрия суперяхт движется вперед.

Так, одна из крупнейших голландских верфей Oseanco, которая всегда специализировалась на моторных супер- и мегаяхтах, недавно спустила на воду парусную *Aquijo* (дизайн/инжиниринг — Tripp Design Naval Architects). *Aquijo* — самый крупный (длина 86 м) быстроходный кеч — двухмачтовое судно с косыми парусами.

Нужно отметить, что при создании *Aquijo* Oseanco сотрудничала с верфью Vitters, тоже голландской и тоже известной, только уже в парусном сегменте. Для Oseanco это был первый опыт в отношении и паруса, и кооперации с Vitters. Окрыленная успехом, Oseanco готовится к выпуску еще одной парусной яхты, теперь уже трехмачтовой 106-метровой *Solar*, к которой мы еще вернемся.

СТИЛЬ ЭКСТЕРЬЕРНОГО ДИЗАЙНА

Парус, помимо всего прочего, — это особая эстетика и искусство. А любому искусству свойственно разнообразие стилей.

Классика

Этот стиль элегантен, интуитивно понятен и всегда в моде. Многие предпочитают классический дизайн, будь то часы, коттеджи, автомобили или яхты, что



↑
Классическая парусная яхта *Atalante* (верфь Claasen), лауреат премии World Superyacht Awards в номинации «Лучшая парусная яхта 2016» в категории от 30 до 40 м

можно расценивать как признак хорошего вкуса. Классика в современном яхтенном дизайне — это квинтэссенция дизайна первой половины XX века при поддержке инновационных технологий постройки судна и современном оборудовании, включая парусное вооружение.

Яркий представитель нового классического стиля среди парусных яхт — шлюп *Atalante* (38,8 м, Hoek Design), построенный в прошлом году на голландской верфи Claasen для участия в различных регатах. Жюри престижной международной премии World Superyacht Awards наградило *Atalante* титулом «Лучшая парусная яхта 2016 года» в категории от 30 до 40 м.

Модерн

Часто, следуя вкусу и предпочтениям заказчика, дизайн-бюро предлагают свежие натуралистичные формы с плавными современными линиями, формирующими в облике яхты выверенную элегантность, неудержимую экспрессию и даже агрессивность.

←
А был ли парус? О 142-метровой яхте «А» (Nobiskrug) высказывают самые разные мнения, что нашло отражение и в этой статье

Perini Navi — мировой лидер в строительстве крейсерских и гоночных парусных суперяхт — создает лучшие образцы «чистого модерна». *Maltese Falcon*, спущенная на воду в 2006 году, по сей день является эталоном дизайна, конструкторской мысли, функциональности и мореходности. Принципы ее парусного вооружения, созданного Dykstra Naval Architects, берут за основу и другие верфи; на упомянутой выше *Solar* Oseanco будут похожие мачты и паруса.

А самый внушительный и передовой проект Perini Navi последнего времени — 70-метровый кеч *Sybaris* — может похвастаться стройными формами и «зализанной» надстройкой, что в духе времени. Кстати, технической стороной проекта и планом парусности с площадью парусов 5842 кв. м занимался Филипп Бриан.

Футуризм

Человек склонен к мечтам и фантазиям, поэтому без футуризма не обходится ни одна

область искусства. Строгие, выверенные, «скучные» формы интересны не всем, но непривычная интерпретация чего-то обыденного непременно привлечет внимание.

Создание концептов — отправная точка в процессе разработки любых идей, и многие концепты парусных суперяхт невероятно фантазийны. Так, проект 40-метровой парусной яхты от Moore Yacht Design (на первом развороте) дышит «биодизайном». В форме ее корпуса угадываются очертания рептилии, а стилизованные паруса с желтоватыми прожилками-фасетками напоминают крылья насекомого.

Греко-римский концепт *Phoenicia* дизайнера Игоря Лобанова — это попытка компиляции стилистического наследия «Илиады», арабских мотивов и суперсовременных технологий.

Говоря о необычном дизайне, вернемся к парусной яхте «А» (не путайте с моторной «А», принадлежащей тому же владельцу). Помимо рекордной длины, «А» выделяется необычной архитектурой, формой мачт, но открытым остается вопрос ее принадлежности к... парусному флоту. По факту это «ассистируемое парусами» моторное судно — так позиционирует яхту верфь Nobiskrug. Полагаю, вы не отыщете ни одного фото этой «А», где на трех ее огромных мачтах были бы подняты паруса. Похоже, Sailing Yacht «А» никогда под ними не ходила и, вероятно, не пойдет, и вся эта дизайнерская задумка Филиппа Старка — не что иное как мистификация с элементами эпатажа.

Многие фантазийные концепты со временем становятся вполне реальными яхтами

84

СУПЕРЯХТЫ

находятся в постройке на верфях мира (Global Order Book 2016). Их совокупная длина составляет 3510 м

Футуристичный концепт *Phoenicia* российского дизайнера Игоря Лобанова — квинтэссенция греко-римского стилистического наследия и арабских мотивов



↑
Классика внутри и снаружи. Строго выверенный дизайн салона на борту яхты *Atalante* (Claasen)

→
Эффектные детали: золотая «гравировка» на корпусе яхты *Atalante* (Claasen)



ПЕСТРЫЙ МИР

Верфи пытаются завоевать интерес потенциальных заказчиков не только инновационными технологиями. Уникальность яхты custom должна быть подтверждена визуально. Это может быть особая форма корпуса, что реализовать достаточно сложно, архитектура надстройки (это проще), яркая окраска или наружные изображения.

Верфь Wally из Монако одарила яхту *Better Place* (2012 год, дизайн — Tripp Design, интерьеры — Wetzels Brown Partners) насыщенно синим цветом, который затейливые монегаски называют не иначе как Bugatti blue. Vitters окрасила корпус *Inoui* в кислотно-салатовый. Вариации на тему «черного на черном», то есть «вороной» корпус и черные пиратские паруса, способна предложить, пожалуй, любая верфь. Да и сами паруса можно использовать в качестве огромных дышащих полотен для самовыражения: с изображением символики судна или команды, фамильного герба или, если есть такое желание, вензеля с инициалами владельца.

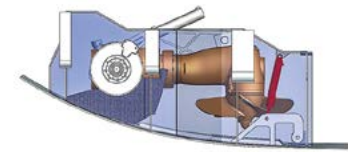
УСТРОЙСТВА, ПАРУСА, МАТЕРИАЛЫ

Если увеличение скорости моторной яхты достигается в первую очередь за счет наращивания мощности двигателей, то добиться прироста скорости на парусной яхте значительно сложнее. Помимо водоизмещения, обводов корпуса, формы и площади парусов, для парусной яхты приходится оптимизировать соотношение водоизмещения и площади парусности. На *Better Place* это позволило ускорить ход даже при относительно слабом ветре; утверждают также, что при курсе бакштаг и ветре 20 узлов яхта идет с этой же скоростью.



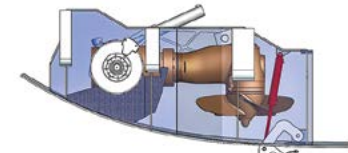
Днищевые колонки

яхты *Unfurled* (Vitters)



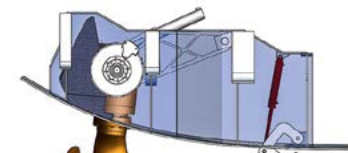
ИСХОДНОЕ ПОЛОЖЕНИЕ

Когда яхта идет под парусами, колонки убраны в корпус.



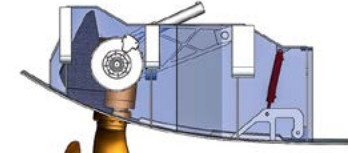
1-Й ЭТАП

Люк в днище открыт, колонки пока остаются в исходном положении.



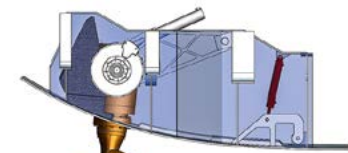
2-Й ЭТАП

Люк в днище остается открытым, колонки выдвинуты в рабочее положение.



ДВИЖЕНИЕ ЛАГОМ

Люк в днище закрыт, колонки готовы к работе для заброса кормы (маневрирование).



ПРЯМОЙ ХОД

Люк в днище закрыт, колонки развернуты в диаметральной плоскости, и яхта может идти под двигателями.

На ходовые характеристики и остойчивость влияет конструкция подъемного киля, длина которого при необходимости может быть увеличена на несколько метров. Для сравнения, осадка *Better Place* при выдвигании киля меняется от 4,6 до 6,5 м, а 58-метровый «вездеход» *Seahawk* от Perini Navi обзавелся так называемым вариативным килем, изменяющим осадку с 4,3 до 14 м.

Управлять парусной яхтой гораздо сложнее, нежели моторной. Представьте, что надо поставить паруса общей площадью, скажем, 6000 кв. м, и какая для этого требуется команда! Потому большинство процессов на парусных суперяхтах автоматизированы. Электроника управляет закруткой грота в гик, современные стопора грота-фалов оснащаются датчиками натяжения, такелаж имеет «кана-

←
С такого ракурса 70-метровый кеч *Sybaris* (Perini Navi) напоминает моторную яхту, но его «генотип» выдает вариативный киль



ЛУИС ХАММИНГ, генеральный директор Vitters Shipyard:

Рынок парусных суперяхт понемногу растет: заказов становится чуть больше, и хорошо прослеживаются два вектора развития этого сектора. Одни делают ставку на быстроходные суда с жесткими требованиями к весу, парусному вооружению и технической начинке, тогда как другие обращают свой взор в сторону очень крупных яхт, зачастую с экстремальным дизайном.

В мире всего три или четыре верфи строят яхты J Class. Vitters обладает колоссальным опытом создания классических парусников с использованием современных технологий. Кроме того, мы стали первыми, кто начал строить полностью карбоновые гоночные яхты. Кстати, работая над яхтой *Aquijo* совместно с Oseanco, мы многому научились. Прежде всего, новыми для нас стали менеджмент и логистика такого крупного проекта. Интересно, что у нас никогда не было клиентов из России на новые лодки, хотя знаю точно, что русские приобрели несколько яхт Vitters на вторичном рынке.



лы обратной связи»: тензометрические датчики определяют натяжение рангоута и передают информацию на монитор поста управления. Чтобы добрать или потравить паруса, нужно просто нажать кнопку — работу с парусами упрощают автоматические лебедки с переменной скоростью.

Как пишут, паруса *Maltese Falcon* (2400 кв. м) с помощью направляющих на реях поворотных мачт могут быть подняты за шесть минут. Яхта способна под парусом отходить от причальной стенки: компьютеры анализируют скорость ветра, вырабатывают управляющие команды, и с судном может справиться один человек.

В силу того, что парусные яхты, наделенные ореолом романтики, имеют не блестящую управляемость на малых ходах, в качестве вспомогательных устройств для маневрирования все большее распространение получают выдвижные днищевые винто-рулевые колонки (например, Vitters). И вспомним парусные супер-тримараны Blue Coast Yachts. В марине внешние корпуса-«поплавки» этих яхт, напоминающих инопланетные корабли, прижимаются к корпусу, а в море работают как стабилизаторы качки.

Чтобы улучшить эксплуатационные характеристики яхт, верфи вкладывают немалые средства в исследования материалов, применяемых для корпусов, надстро-

ек и рангоута. Выбор материала, безусловно, зависит от назначения судна. Если это экспедиционная яхта типа Perini Navi, способная пересечь Атлантику, критерием будет прочность корпуса; корпуса этих яхт стальные, а надстройку изготавливают из алюминиевого сплава. Из легкого сплава строят быстроходные крейсерские яхты Royal Huisman: снижение общего веса положительно сказывается на скорости. Тем же путем идет и австралийская верфь Alloy Yachts, которая специализируется исключительно на строительстве custom-яхт.

Для корпусов парусных суперяхт широко используют углеродные композитные материалы. Они прочнее стали и легче алюминия, отсюда и сфера их применения — гоночные парусные яхты, для которых особенно важны малый вес и скорость. Углепластик имеет высокую прочность на сжатие и низкий удельный вес, поэтому нередко его применяют в производстве мачт. 50-метровая *Better Place* — самый большой в мире быстроходный шлюп, построенный из карбонового композита, — имеет водоизмещение всего 250 т, из которых 88 т — балласт и 11,5 т — парусное вооружение.

Ветер и парус — экологически чистый пропульсивный комплекс, однако на яхтах нередко приходится пользоваться двигателями внутреннего сгорания. При этом ни верфям, строящим яхты, ни владельцам этих яхт не чужды идеи бережного отношения к природе, и многих интересуют альтернативные источники энергии.

Так, упомянутый проект Oseanco *Solar* оборудуют солнечными батареями; яхта *Topaz* верфи Holland Yachtbouw (2015 год, дизайн — Hoek Design Naval

Флайбридж — конструктивная особенность, заимствованная парусными яхтами у моторных. На парусной суперяхте он может быть просто гигантским. Яхта *Better Place* (Wally)

Проектировщики оснастили яхту *Unfurled* (Vitters) выдвижными подруливающими колонками



БАС ПЕУТЕ, менеджер по продажам Rondal BV:

В отношении материала для изготовления мачт парусных суперяхт будущее за карбоном. Даже при том, что карбоновые мачты в четыре раза дороже алюминиевых, их главными козырями являются преимущество по весу и возможность создания любых, даже очень сложных форм. В Rondal мы делаем цельные мачты из углепластика длиной до 80 метров не только для верфи Royal Huisman, но и для других, в том числе итальянских, компаний.

Степень автоматизации процессов на парусных суперяхтах весьма высока

При строительстве суперяхт применяют самые передовые материалы



ЙОАХИМ КИЕФТ, генеральный директор Claassen Shipyards:

Стабильный интерес людей к большим классическим парусным яхтам сохраняется независимо ни от чего. Как и в случае моторных яхт, мы сталкиваемся с тенденцией увеличения длины новых проектов. В наши дни мир становится меньше, и частные яхты все чаще забираются в самые удаленные уголки планеты. Естественно, что люди, которые получают удовольствие от прямого контакта с природой, выбирают парусники. Это особые клиенты, и тех, кто пересаживается с моторной суперяхты на парусную, среди них практически нет.

Claassen занимает комфортную нишу в диапазоне классических яхт длиной от 20 до 45 метров, а теперь, когда мы работаем в связке с Vitters, производство стало еще более эффективным. Мы считаем, что яхты должны простаивать из-за различных технических сложностей как можно меньше, поэтому изначально предпочитаем простые конструктивные решения, которые не доставляют владельцу проблем. Усложнить конструкцию можно всегда, но справится ли с ее эксплуатацией среднестатистический инженер?

Architects) может похвастаться невероятно компактной гибридной пропульсивной системой, которую отметило жюри World Superyacht Awards 2016; а яхта Wally *Better Place* с новейшей дизель-электрической пропульсивной системой получила от RINA классификацию Green Star.

ЯХТА ПРОТИВ ЯХТЫ

Несмотря на очевидные различия: концептуальные, внешние и технические, — парусные и моторные яхты имеют немало общего. Помимо основного сходства — и те и другие предназначены для отдыха в любых его формах и проявлениях, — есть и подобия в принципиальных деталях. Например, вертикальный форштевень — тренд, который подхватили многие «моторные» верфи. Не ухудшая мореходные качества, такая форма носовой оконечности удлиняет ватерлинию и позволяет несколько увеличить объемы в носу. Сейчас в постройке у Perini Navi несколько проектов с таким форштевнем, и недавно спущенная на воду яхта *Dahlak* (дизайнер Филипп Бриан) тоже «в тренде». А 35-метровая *Nikata* от Nauta Design постройки финской верфи Baltic Yachts, пересекая Атлантику в регате RORC Caribbean 600, смогла разогнаться до 24,8 узла и взять 1-е место в классе.

Флайбридж — конструктивная особенность, заимствованная парусными яхтами у моторных. Причем на парусной суперяхте флайбридж подчас может иметь неожиданно гигантские размеры. Но если он есть, то с постом управления, тогда как на моторных яхтах эту открытую верхнюю палубу нередко используют исключительно для отдыха.

При всех очевидных различиях парусные и моторные яхты имеют немало общего как снаружи, так и внутри

Панорамное остекление — классика дизайна моторных яхт, но теперь все больше стекла верфи используют в строительстве яхт парусных. Филипп Бриан, дизайнер целой флотилии яхт, регулярно занимающих призовые места в различных регатах, почти настаивает на панорамном остеклении надстроек: это красиво, романтично и вполне безопасно в эпоху инновационных технологий производства высокопрочного стекла.

Парусные верфи давно стремятся на своих суперяхтах реализовать уровень комфорта, предлагаемый яхтами моторными. Сегодня на борту суперпарусника не покажется диковиной джакузи или бассейн на палубе, терраса в мастер-каюте или вообще приватная «мастер-зона», а beach club и гараж, полный тендеров и водных «игрушек», — это уже, извините, must have.

Планировка и отделка интерьеров парусных суперяхт не меркнут на фоне роскошных вензелей, позолоты и полудрагоценных камней, которыми нередко декорируют интерьеры крупных моторных судов. Здесь



↑
Убранством интерьеров парусные яхты ничуть не уступают яхтам моторным. На снимке — один из салонов яхты *Wisp* (Royal Huisman)

тоже есть место Fendi, Hermes, ар-деко и модерну. В отделке жилых зон используют кожу, замшу, шелк, беленый дуб, макасарский эбен, орех каналетто, в отделке ванных комнат — разновидности мрамора, оникса, перламутр.

Но что бывает у парусных суперяхт и не случается у суперяхт моторных (помимо мачт с парусами, огромных салонов на катамаранах и ходового крена у однокорпусных яхт), так это регаты. Обладая столь современными, технически сложными и дорогостоящими «игрушками», владельцы парусников должны иметь возможность не только демонстрировать их, но и поостязаться в возможностях и своем мастерстве... Короче, хочется соревноваться с себе подобными, для чего и проводят регаты.

Верфи устраивают регаты монотипов «имени себя» для укрепления у клиентов лояльности бренда и формирования некоего элитного социума. К подобным регатам относятся Perini Navi Cup, Dubois Cup, Pendennis Cup. Такие гонки, как Superyacht Cup или Loro Piana Superyacht Regatta, собирают на Средиземном море прекрасных представительниц различных верфей, величин и классов, а любители экстрима могут отправиться в трансатлантическую гонку.

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Парусные яхты не менее интересны и привлекательны, чем моторные. Парус или мотор — вопрос предпочтений. Но если откровенно, парус требует особого склада характера владельца и особых знаний. Это спорт в большей степени, а значит риск, устремленность и адреналин... Те, кто «в теме», это знают. MBV

←
Построенная в классическом стиле яхта *Wisp* (Royal Huisman), комфортная как в «джентльменской» гонке, так и в семейном путешествии