

Желая узнать название корабля, я обошел его, став против кормы, и, всмотревшись, прочел полукруг рельефных золотых букв: БЕГУЩАЯ ПО ВОЛНАМ.

Александр Грин

Артур Гроховский.

Фото автора и фирмы «88 Parsec»



«Фрэзи Грант»

XXI века

В нашем журнале мы уже писали («Кия» № 221) о строящемся в Гданьске для кипрской компании «88 Parsec» необычном круизном паруснике «Бегущая по волнам», созданном по проекту известного конструктора Зигмунда Хореня. Затянувшееся по ряду причин его строительство в итоге подошло к концу, и вот в начале лета группа российских журналистов была приглашена в Польшу для участия в презентации нового судна.

Напомним читателям, о чем же, собственно, идет речь. Пять лет назад Рубен Хохряков – инициатор и будущий главный «мотор» всей идеи – после первого своего похода на небольшой парусной яхте по Эгейскому морю задумал осуществить проект круизного парусника, который совмещал бы в себе достоинства и малых парусных яхт (которые могут заходить в маленькие уединенные бухты и почти непосредственно общаться с морем), и крупных судов, предоставляющих своим пассажирам высокий уровень комфорта на борту. В понимании Рубена такое судно должно было иметь длину порядка 60 м, а осадка не превышать 3 м.

На сегодняшний день (до появления «Бегущей по волнам»), надо отметить, на рынке ничего подобного и близко не было – слишком сложно совместить между собой многочисленные требования, главным из которых, безусловно, является остойчивость. Даже небольшие яхты имеют осадку более 2 м, что уж говорить о крупных парусниках. Не следует забывать и о критерии «комфортабельного крена»: согласно современным эргономическим представлениям, допустимый угол крена на борту круизного парусника не должен превышать 14°. Желание же заказчика иметь подлинный (читай – быстроходный) парусник исключало возможность проек-

Главный
конструктор
Зигмунд Хорень



Интерьер ходовой рубки



Основные данные яхты
«Бегущая по волнам»

Общ. длина (с бушприт), м	64.0
Ширина, м	9.0
Осадка, м	3.2
Водоизмещение, т	700
Высота грот-мачты, м	39.5
Площадь парусов, м ²	1300
Макс. проект. скорость, уз	18
Главный двигатель, л.с.	650 (-Volvo Penta D16MH-)
Пассажировместим, чел.	46 (18 кают)
Экипаж, чел.	22
Конструктор	«Choren Design & Consulting»
Внешний вид	Надежда Степченко
Интерьеры: Валентин Жуков, Владимир Миханюшин, Рубен Хохряков, Владимир Кириллов, Ксения Чевкинова.	



Автор идеи Рубен Хохряков

тирования тихоходного плашкоута с низким вооружением, имеющего высокую остойчивость попросту за счет большой ширины корпуса по КВЛ. Но Рубен твердо стоял на своем – будущий парусник должен иметь возможность уходить от «натоптанных» маршрутов круизных плаваний, чтобы их экипажи могли стать «первооткрывателями» маленьких островков, заливов, бухточек... Поэтому требование к малой осадке было очень жестким (для сравнения – осадка крупной парусной яхты «Athena» составляет около 6 м). В дополнение к этому следовало предусмотреть еще и широкую (во всю ширину корпуса – так хотел заказчик) аппарель для дайвинга.

Множество зарубежных конструкторских бюро, ознакомившись с желаемыми ТТХ, твердо сказали: «Нет». «Комбинация таких качеств в одном судне невозможна», – единодушное мнение европейских мэтров парусного судостроения звучало, как приговор. Но, как говорится в известной шутке, «в науке есть вещи, считающиеся невозможными, пока не приходит дилетант – он-то их и делает».

Именно такой дилетант (а Рубен Хохряков на тот момент работал в области нефтехимии и профессионального звукового оборудования) пусть и не создал «невозможное», но четко сформулировал техническое задание вплоть до эскиза и нашел че-

ловека, готового взяться за воплощение его проекта в железе – им стал известный польский конструктор Зигмунд Хорень, автор проектов многих интересных парусных судов. Его и выбрала специально созданная для реализации идеи Р.Хохрякова кипрская фирма «88 Parsec». Первоначальные наброски постепенно превратились в чертежи, для определения реальных ходовых качеств будущего судна по ним были построены две модели, которые затем подвергались бассейновым испытаниям. На основании их результатов окончательная форма корпуса была подкорректирована.

Результатом всех этих работ стало создание весьма изящного



Дельные вещи стилизованы в духе «техно»



Кают-компания



(отношение L/B превышает 6) стального корпуса длиной 64 м (с бушпритом), забалластированного 250 т свинца (большая редкость для крупного парусного судна), теоретическая предельная водоизмещающая скорость движения которого – 18.4 уз. Его строителем выступила польская верфь «Odys» – один из осколков некогда знаменитой гданьской судовой верфи. Судно вооружили трехмачтовой бермудской стаксельной баркентинной. Выбор этого типа вооружения далеко не случаен: прямые паруса фок-мачты (а они, как и положено, стоят там в пять ярусов: фок, фор-марсель, фор-брамсель, фор-бом-брамсель и фор-трюмсель) обеспечивают хорошие ходовые качества на полных курсах, две мачты с ковым вооружением позволяют

баркентине идти довольно круто к ветру. Стаксельное вооружение грот-мачты (грота-стаксель и грот-стен-стаксель) выбрано тоже весьма обдуманно – благодаря отсутствию массивного гика у классического грота оно делает выполнение поворотов безопаснее и проще, отсутствует риск поломки или травмирования пассажиров при непроизвольно или неудачном повороте. Кроме того, нет необходимости монтировать на шлюпочной палубе (где, как предполагается, гости будут наслаждаться солнцем или купаться в небольшом бассейне) погон гика-шкота. Бизань-мачта уже не представляет собой ничего необычного (если не считать того, что ее гик может играть роль грузовой стрелы): она несет бермудскую бизань (и довольно большой апсель на попутных

курсах). Суммарная же площадь всех парусов «Бегущей» может превысить 1300 м² – весьма внушительная величина (энерговооруженность баркентины доходит до 2 м²/т; для сравнения: энерговооруженность известного своей быстрходностью парусника «Мир» – порядка 1.2 м²/т).

Носовые паруса «Бегущей» (их три) имеют закрутки на штагах, на закрутках же стоят и все прямые паруса фок-мачты (при уборке они сворачиваются в реи, так что посылать матросов на мачты, как в старые добрые времена, уже не требуется). Паруса изготовлены в Польше нашим хорошим знакомым – паном Тадеушем Войтовичем и возглавляемой им фирмой «Sail Service», алюминиевые мачты и остальные рангоутные детали (как и легкосплавные надстройки, кстати) варили в России – на калининградском судостроительном заводе «Янтарь». Как заверили меня сами инициаторы проекта, по качеству к отечественной работе претензий нет, а вот по срокам... Впрочем, ровно та же претензия предъявляется и к польской стороне – по планам фирмы парусник уже пару лет как должен был крейсировать по Красному и Средиземному морям, на деле же первое его плавание ожидается лишь в начале зимы текущего года. Но не будем о неурядицах и вернемся к описанию «Бегущей по волнам».

Пост управления парусами





Каюты первого класса



Немаловажным для круизного судна (тем более, для такого «корабля мечты») является его внешний вид, поэтому довольно часто в списке создателей того или иного судна сразу после строчки «naval architect» (т. е. конструктор) идут строки «exterior design» и «interior design», указывающие на стилистов внешнего облика и интерьера соответственно. Примечательно, что из присланных на конкурс идей дизайна лучшими оказались работы отечественных дизайнеров и стилистов. В результате конкурсного отбора представленных идей наружного оформления окончательное «добро» было дано проекту в стиле «техно» нижегородского дизайнера Надежды Степченко. Разумеется, первоначальные эскизы дорабатывались в деталях, шаг за шагом приближаясь к окончательному варианту, но общие обводы верхней палубы, надстроек и деталей остались первоначальными. Надо отметить, что последующее «вписывание» дельных вещей и иных необходимых элементов наружной обстройки парусника в очертания необычного (и несколько эклектичного) внешнего облика, созданного Надеждой, потребовало от польских проектировщиков и строителей немало усилий. В итоге, однако, появился совершенно оригинальный силуэт судна – не узнать «Бегущую



по волнам» или перепутать ее с любым другим крупным парусником теперь абсолютно невозможно. Характерными особенностями парусника стали такие непривычные детали, как бушприт с решетчатой смотровой площадкой, сквозь которую можно любоваться водой, разрезаемой судном; округлые в плане надстройки; стремительные комингсы флайбриджа; хищно отогнутые назад марсовые площадки фок-мачты и воздухозаборники сложной формы.

Столь же оригинальным стал и интерьер жилых и общественных помещений, разработанный доцентом Московского государственного художественно-промышленного университета имени С.Г.Строганова Валентином Жуковым (он оформлял кают-

компанию и каюты первого класса, стиль которых, однако, различен). Каюты оформлены в классическом «морском» духе с добавлением бронзовых декоративных элементов (опять же, на морскую тему) в духе арт-деко, которые разбавляют строгую чопорность классической отделки из ткани и красного дерева. Эти помещения роскошны и заметно больше тех, что предлагаются на многих чартерных мегаяхтах: их площадь достигает 18 м². Комплектация кают оборудована тщательно продумана – помимо кондиционеров, аудио и видеоаппаратуры здесь также предусмотрен выход в Интернет, кроме того, на дисплей «любопытства ради» можно вывести копию показаний приборов из ходовой рубки. Это немножко не в духе морских традиций (никто





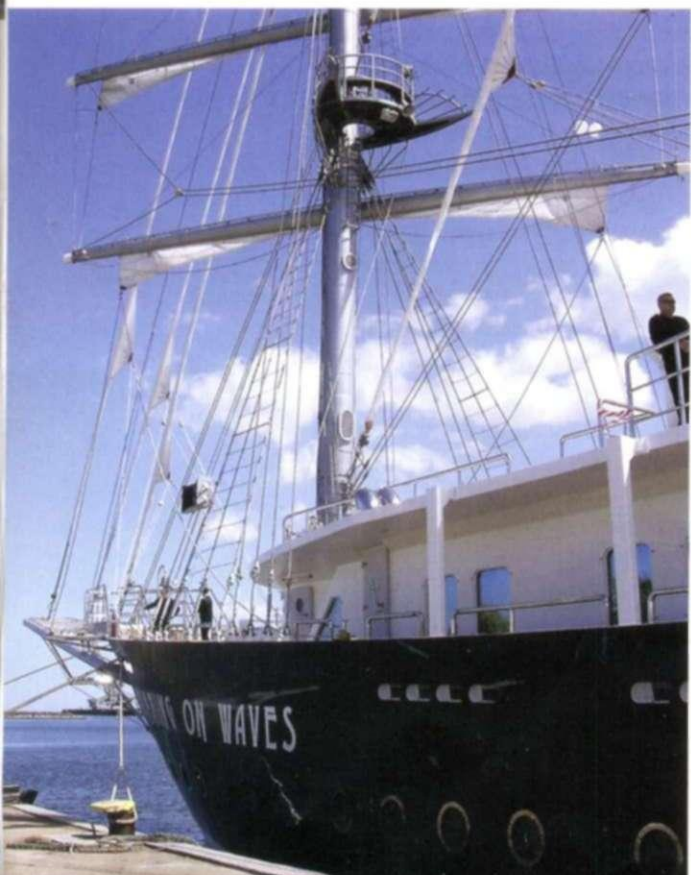
не смеет подсматривать за ходовой вахтой!), но зато позволяет слегка приобщать гостей «Бегущей» к морскому делу. Помимо этого есть еще одна забавная «фишка» – через эти же мониторы можно наблюдать трансляцию, непрерывно ведущуюся с трех камер наружного наблюдения, установленных на мачте и в подводной части судна. Все пять кают первого класса располагаются в носовой овальной надстройке – своеобразном изолированном «острове», что гарантирует тишину и покой внутри.

Более скромные каюты находятся внизу. Любопытно, что их интерьеры создавали другие люди. Имея общие стилистические элементы с каютами первого класса (например, «средиземноморскую» мозаику на полу), они резко отличаются по цветовой гамме: вместо характерного для дорогих кают красного цвета отделки здесь доминирует более спокойный зеленый.

Кают-компания решена в редком для современных парусных судов ключе. Она несколько эклектична (что характерно для всего судна в целом): тиковый настил пола и краснодеревые панели стен резко контрастируют с алюминиевым подволоком, синими кругами столиков и синим кругом, выложенным в центре помещения. Проходящая сквозь кают-компания мачта днем малозаметна, поскольку элегантно обвита канатом, а вот вечером, когда в кают-компанию включается разноцветная пульсирующая подсветка, она становится своего рода визуальным центром притяжения. Впрочем, в качестве современного «мультимедийного» помещения (в роли дискотеки, например) кают-компания сможет выступить более чем удачно: мощнейшая профессиональная аудиоаппаратура (не будем забывать, что сам инициатор проекта – большой спец в этом вопросе!) гарантируют

гостям динамичный и насыщенный вечер.

А что же днем? А днем гостям «Бегущей по волнам» может быть предложена масса развлечений, недоступных пассажирам крупных круизных лайнеров. Помимо банальной дискотеки, в которую превращается кают-компания, расположенного на открытом воздухе небольшого бара и маленького бассейна на шлюпочной палубе, им предлагается дайвинг, которым можно заняться в укромных бухтах, как и катанием на водных лыжах там же. Кроме этого, они смогут даже принять участие в управлении судном – на флайбридже над рулевой рубкой располагается верхний пост управления и небольшой гостевой кокпит. Под присмотром офицеров судна гости могут «порулить» и ощутить всю прелесть самостоятельного управления парусным судном либо показать и «силушку молодецкую» – кроме закруток на гидравлике обычных лебедок («Andersen 68ST») на палубе тоже хватает, есть к чему приложить крепкие мужские руки при избытке энергии. Смелчаки же могут попробовать подняться по выбленкам (самым натуральным!) на первый или второй (если хватит куража) марсы фок-мачты, чтобы полюбоваться оттуда открывающимся видом (а потом весь день ловить на себе восхищенные взгляды





дам). Экскурсия по самому судну (с посещением рулевой рубки, сияющего чистотой камбуза или плотно «упакованного» машинного отделения) тоже входит в программу круиза.

Подводя итог нашего посещения, постараюсь так выразить свои ощущения: совместное творчество «братьев-славян» (т. е. русских и поляков) оказалось очень интересным в инженерном и стилистическом планах и позволило разрешить сложности, казавшиеся непреодолимыми западным конструкторам. С чисто технической точки зре-

ния к «Бегущей», пожалуй, вряд ли можно серьезно придираться. Получилось совершенно оригинальное судно, сочетающее в себе качества как небольшой частной парусной яхты, так и полноценного прогулочного парусника, не имеющее даже близких аналогов на рынке круизных услуг и маршрутов. И в этом – его сила и одновременно же слабость. Несмотря на все усилия российской и польской сторон по удешевлению постройки (итоговая цифра, которую назвали поляки, и в самом деле удивительно низка), окупаемость судна, принимаю-

щего на борт всего 45 пассажиров, может оказаться довольно долгой. Особенно если учесть сравнительно демократичный подход (так обещается!) компании «88 Parsec» к ценообразованию. Впрочем, это уже вопросы экономики. А пока же...

Помощница Рубена Лилия Биляк (тоже парусная фамилия!) перерезает ленточку, ведущую на борт судна, и в воздух устремляются десятки белых шаров. Парусник поднимает флаг и готовится к выходу в море. Попутного ветра тебе, «Бегущая по волнам»!



Желая узнать название корабля, я обошел его, став против кормы, и, всмотревшись, прочел полукруг рельефных золотых букв: БЕГУЩАЯ ПО ВОЛНАМ.

Александр Грин

Артур Гроховский.

Фото автора и фирмы «88 Parsec»

«Фрэзи Грант»



Главный
конструктор
Зигмунд Хорень

