



Между физикой и лирикой

ИВАН СМІРНОВ

При проектировании яхты конструктору постоянно приходится балансировать между конструкцией и внешней эстетикой, чтобы добиться гармоничного сочетания двух этих составляющих. И задача эта не такая простая, как может показаться.

Развитие культуры, появление новых материалов и технологий так или иначе отражается на дизайне предметов, нас окружающих, будь то стул, утюг или моторная яхта. Кому-то по душе революционные изыски, а кто-то отдаст предпочтение стилю ретро. Но если речь идет о судне, в нем обязательно должны ужиться строгий конструкторский расчет и эстетика — «физика» и «лирика». Думаю, с этим невозможно не согласиться.

Общая тенденция к повышению скорости, которая коснулась не только транспортных средств, но и, кажется, самой жизни, вызвала моду на обтекаемые аэродинамические формы. Дело вкуса, но эстетика современных моторных яхт, в конструкции которых эта тенденция отразилась в наибольшей степени, радует не всех. Возможно, причина в том, что, следуя моде, многие крупные судостроительные компании стали привлекать к работе над образом будущего судна известных дизайнеров, «мастеров линий», увы, не имеющих опыта конструирования судов и какой бы то ни было морской практики. Разделяя вопросы собственно конструкции и внешнего вида, они в какой-то момент все же вынуждены сводить все воедино, а это порой не лучшим образом отражается на результате. Зачастую эстетика стала брать верх, ведь это первое, на что обращает внимание потенциальный покупатель. В погоне за стильным обликом производители отправили на второй план практические

вопросы мореходности и эксплуатации судна.

Рынок чутко реагировал на рост наших запросов, предоставляя все больший выбор. Яхты увеличивались в размерах, становясь все просторнее и комфортабельнее. Огромные салоны и каюты стали чуть ли не главной «фишкой» некоторых проектов. Да, там уже можно танцевать, но только не на ходу, а когда яхта стоит у бона.

Вид любого судна зависит от сочетания различных конструктивных линий и деталей, их компоновки. Горизонтальные линии во «внешности» судна продолжают оставаться основой яхтенной эстетики. Вертикальные линии работают на создание впечатления устойчивости, а горизонтальные — легкости и стремительности. Линии борта, форштевня и транца всегда были главными определяющими общего вида судна, но сделать гармоничным силуэт яхты с развитой надстройкой — задача не из легких. Высокая рубка, к тому же увенчанная флайбриджем, утяжеляет внешний вид, увеличивает воздушное сопротивление и — что греха таить — ухудшает остойчивость. Еще одна проблема — динамичный силуэт, столь популярный сегодня, не всегда выгодно смотрится у судна, замершего на якорной стоянке или в марине. Увеличение наклона форштевня при высоких надстройках часто стало приводить к возникновению впечатления неустойчивости стоящей яхты. И при этом ожидание у причала — обычное состояние брендовых





«элефантов». Да, они могут «дать газу», но чаще стоят или ходят в щадящем, экономичном режиме.

Еще одно модное направление, совершенно мне непонятное, — это чрезмерное увлечение постоянными тентами, ставшими неотъемлемой частью многих моторных яхт. Изначально предназначенные для того, чтобы защищать открытые части судна от солнца, ветра или дождя, увеличивая тем самым полезную площадь для обитателей лодки, они действительно удобны. Но вид огромных «парников», получивших «постоянную прописку» на многих современных моторных яхтах, вызывает лишь отрицательные эмоции. Ну а огромная паразитная парусность таких яхт заставляет постоянно совершенствовать подруливающие устройства...

Современные материалы позволили получать сложные по форме изделия и делать монолитными очень большие поверхности. С появлением стеклопластика яхты стали выглядеть лаконично, утратили многие мелкие детали, характерные для любого судна. С бортов, в угоду внешнему виду, исчезли даже практичные привальные брусья. Отсутствие деталей навеивает ассоциации с лицом, перекачанным ботоксом: все гладко, но исчезли мимические морщинки, столь много говорящие о характере, пропала индивидуальность. Презрительное определение «мыльницы» — это следствие появления заполированных, глянцевых поверхностей огромной площади. То, что привлекало одних, оказалось не принятым другими. Причиной для еще одного обидного прозвища стала часто встречающаяся несообразность силуэта судна. Заметный сдвиг «веса» боковой проекции яхты к корме привел к тому, что их стали называть кроссовками.

На многих яхтах стало проблематично передвигаться по палубе, часто можно видеть, как человек, выполняющий обычную на лодке работу по вывешиванию кранцев, чуть ли не ползет по ней, не имея удобного прохода и надежной опоры. Причем все это происходит на очень солидной высоте над водой. Непонятно, о чем думал конструктор. Может, об очередном домашнем кинотеатре в салоне? Или его сбilo с толку модное в последнее время увлечение площадями

бортовых иллюминаторов? Собственно, их давно уже хочется назвать окнами. Но как поведут они себя у причальной стенки, когда на них будет давить вывешенный для защиты борта кранец?

Короткую историю развития моторных яхт легко проследить — она не затерялась в глубине веков. На их конструктивное развитие влияли как исследования гидродинамики, так и постоянное совершенствование двигателей. Может быть, последнее обстоятельство сыграло злую шутку? Большинство современных моторных яхт имеют глиссирующие обводы и малое относительное удлинение. Эти широкие суда благодаря своим впечатляющим объемам могут иметь просторные, комфортабельные помещения, но при этом требуют применения моторов очень высокой мощности и к тому же подвергаются резкой качке. Все это приводит к тому, что их эксплуатация зачастую сводится к получасовому катанию «с ветерком» и долгому отстоя у причала в качестве плавучего дома.

Кажется, с тех пор, как американский конструктор Рэймонд Хант в поисках компромисса между скоростью и мореходностью изобрел подводную часть корпуса в форме «глубокого V», скорость современных яхт достигается в большей степени мощностью моторов, нежели гидродинамикой корпусов. Чтобы вывести в режим глиссирования «плавучие дворцы» с полной меблировкой, требуется все больше «лошадей», но ведь всему есть предел! Энерговооруженность современных моторных яхт удивительно высока. Судите сами: достичь скорости 35 узлов на 55-футовой моторной яхте можно под двигателями суммарной мощностью 1500 л.с., а это соизмеримо с мощностью силовой установки теплохода «Волго-Балт»!

К счастью, в мире есть конструкторы, создающие правильные лодки. Эти люди в первую очередь думают о том, как яхта будет вести себя в море, при эксплуатации в самых разных условиях; при этом внешний вид спроектированных ими судов не вызывает недоуменных вопросов. Мне кажется, что жизнь со временем расставляет все по местам, и по-настоящему красивых яхт будет больше.

