

В ДВОРЦОВЫХ ИНТЕРЬЕРАХ

МАКС ЛЕРМАН

Лет десять назад заказчики моторных яхт были одержимы идеей скорости. Разница в один-два узла зачастую решала вопрос в пользу той или иной модели. Была ли это дань моде или тогда просто никто не думал об экологии или экономии? В любом случае, сейчас всё иначе. Ведущие мировые верфи стали стремительно «зеленеть», крейсерские скорости — падать, а покупатели — обращать внимание на мореходность и запас хода.





Изменения эти были неизбежны, учитывая растущие цены на топливо, а также тот факт, что большинство владельцев яхт предпочитают теперь неспешные познавательные круизы. Сегодня мало кому по душе рёв моторов и прыжки по волнам. Отдых на воде скорее располагает к медленному потягиванию любимых напитков, созерца-

нию водной глади и растеканию мыслью по древу.

Свою роль наверняка играет и тот факт, что владельцы яхт (особенно из России) взрослеют. В том смысле, что они уже довольны нагулялись по внутренним водным путям, изучили весь Лазурный Берег, «для галочки» слетали на Карибы, а теперь наконец задумались о трансатлантическом переходе. На глиссирующей яхте его не совершишь,

а потому траулеры и экспедиционные суда сегодня в особом почёте. Главными бенефициарами сменившихся настроений являются голландские верфи — основные производители тихоходных (читай — дальнбойных) яхт. Первыми среди равных вполне можно назвать верфь Van der Valk, которая вот уже почти полвека строит водоизмещающие (но не только) моторные яхты.

В мае 2015 года со стапелей сошёл

Continental Trawler 37 — крупнейшая из когда-либо построенных на верфи яхт. Стальной водоизмещающий корпус, алюминиевая надстройка, инновационная система стабилизации и интерьер, заимствованный из какого-то петербургского дворца — не иначе.

Мне довелось подняться на борт этой новинки во время выставки в Каннах. Правда, для этого пришлось злоупотребить служебным и личным положением — не так-то про-

сто прорваться сквозь непрерывный поток потенциальных заказчиков. Журналистам предлагалось посетить яхту или рано утром (что я категорически отверг), или после закрытия выставки (что я постоянно забывал сделать).

Обзоры яхт принято начинать с планировок или технических характеристик, я же сперва хочу рассказать об интерьере. Яхты Van der Valk — это яхты semi custom. То есть,

каждый волен заказать то, что считает красивым и удобным. На «Santa Maria T» вас встретит позолота, репродукции мировых шедевров в винтажных багетах, вычурные кресла и поистине дворцовая атмосфера. При этом, как ни странно, это великолепие не давит. Всё сделано настолько элегантно и со вкусом, что даже я, приверженец минималистских интерьеров, почувствовал себя как дома. О том, что мы не во дворце и не в музее, на- ➤





поминает каждый элемент мебели: столы, стулья, комоды, диваны — всё жёстко крепится к полу. При желании крепление можно снять (если планируется длительная стоянка в порту, например), а вот во время долгого перехода возможность закрепить все детали интерьера — штука весьма полезная. Когда на море качка, то волнуется не только моряк, но и та самая мебель именитых производи-

телей. Она так и норовит подскочить и отбить кусок гранитной столешницы, выбить стекло иллюминатора или, на худой конец, огреть незадачливого путешественника по лбу. На борту «Santa Maria T» об этом можно не беспокоиться.

Несмотря на внушительный размер, мастер-каюта располагается не на главной, а на нижней палубе. Оно и логично: чем ниже

каюта, тем меньше качка. Сказать, что каюта большая, — значит не сказать ничего. Она огромна. Эдакий президентский люкс со всеми удобствами. Небольшая библиотека, офисная зона, ванная комната (не галльон с душем, а именно ванная), гардероб... Владелец явно намерен проводить на борту много времени, в противном случае из всего этого пространства можно было бы выкроить ещё

пару кают и сдавать яхту в чартер. На той же нижней палубе располагаются ещё три каюты для дорогих гостей. По размеру они далеки от «мастера», но по уровню комфорта и отделки ни в чём ему не уступают. Если, конечно, не вспоминать о библиотеке, офисной зоне и прочих изысках.

На главной палубе все вполне традиционно: просторный салон с обеденной зоной, большой камбуз, дневной галльон и рубка. Судя по двум диванам, обрамляющим кресло рулевого, владелец или большой любитель управлять яхтой самостоятельно, или, как минимум, большой охотник наблюдать за работой капитана. Впрочем, я бы и сам не отказался посидеть на этих диванах во время ин-



тересного перехода. Камбуз, расположенный по левому борту, большой. Даже не так: о-о-очень большой. И это вовсе не свидетельствует о непомерном аппетите владельца. Просто если вы задумали серьёзный переход, то холодильники лишними не будут. Равно как и всевозможные кухонные агрегаты.

На флайбридже меня ожидал забавный казус: три удобнейших кресла на пьедестале установлены перед большой панелью, где должен был бы разместиться верхний пост управления. Должен был. Бы. Но не был. Владелец справедливо решил, что он ни к чему, а вот сами кресла оставил. Сюда можно посадить трёх внушительного размера мужчин, которые будут обозревать морские просторы с суровым выражением лица. Хотя, опять-таки, каюсь, я бы и сам не отказался устроиться в одном из этих кресел и устремить взор вдаль. Уж больно они удобные. Кроме трёх кресел, под сенью жёсткого верха находится вторая обеденная зона, установлены спортивные тренажёры и — куда же без них — шезлонги. Последние, правда, вынесены за пределы тени от жёсткого верха для удобства загорающих. В кормовой части флайбриджа

стоит кран-балка для сброса и подъёма тендера длиной почти 6,5 м. Конечно же, не забыли о барной стойке, а также о массивном гриле.

О главном я уже рассказал, теперь можно поведать и о «второстепенных» деталях. В движение «Santa Maria T» приводится двумя двигателями Volvo Penta D16 MH651. Тем, кто скажет: «Ах, опять “Вольво”», я отвечу: «Обождите». Это не привычные морским обывателям двигатели Volvo, а их коммерческая модификация. Не вдаваясь в подробности, скажу, что эти двигатели могут работать на максимальных оборотах в течение хоть суток, хоть недели, хоть месяца. Что, опять-таки, важно во время перехода через Атлантику.

Страдающие от качки по достоинству оценят новейшую систему стабилизации, состоящую из двух выдвижных «крыльев». По заверениям производителя, эта система — самая эффективная из существующих на рынке. Возможно, это и так, но проверить не удалось — в море мы не выходили, а если бы и вышли, волну пришлось бы искать где-то в районе Бискайского залива. Тем не менее, зная о въедливости голландцев, готов поверить производителю на слово.

К оформлению, внешнему виду и даже планировке «Santa Maria T» каждый волен предъявлять какие угодно претензии или выражать слова восхищения. Дело не в том, как она выглядит, а в том, что это за яхта. И в этом вопросе не может быть двух мнений: она создана для того, чтобы безопасно и с комфортом доставлять своего владельца из пункта «А» в пункт «Б», даже если эти пункты разделяют тысячи миль океана и недели суровых штормов. Чего же ещё желать? ❖



Continental Trawler 37	
Длина, м.....	36,80
Ширина, м.....	7,75
Осадка, м.....	2,30
Водоизмещение, т.....	250
Запас топлива, л.....	30 000
Запас воды, л.....	6000
Мощность двигателей, л.с.....	2 × 1200