

Фото: Кори Силкен; Рик Томлинсон

Ретро



Ретро-стиль и красивая внешность в сочетании с современными технологиями и ходовыми качествами – фирменный прием Андре Хоэка. И вот он повторил свой успех, создав новую яхту – 38,8-метровую *Atalante*. Такой ее увидел Роджер Лин-Верко.

Всем нравится дизайн классической довоенной эпохи, будь то автомобиль, самолет или яхта. Куда бы ни съезжались эти машины – на американский *Pebble Beach Concours d'Elegance*, английский *Goodwood Revival* или международную регату *Paneraï Classic Yacht* – они всегда привлекают огромные толпы восторженных зрителей. Винтажные модели привлекают нас возрастом и совершенством форм, высокофункциональным дизайном и, прежде всего, красивой оболочкой, в которую конструкторы давно ушедшей эпохи заключили технологии своего времени.

Однако владеть такой классикой – в особенности большой классической яхтой – несколько иное дело. Крупные яхты авторитетных проектировщиков в безупречном состоянии встречаются редко и невозможно дороги, а расходы на содержание и надлежащее обслуживание яхты непомерны. Что еще важнее, их мореходные качества и стандарты комфорта остались в давно прошедшей эпохе. Вероятно, на них приятнее смотреть со стороны, а не владеть ими.

Но есть альтернатива. По крайней мере, это касается яхтинга. «Современная классика» (*Modern Classic*) – тип судна, чьи внешние линии возрождают великолепие яхт первой половины XX в. Они повторяют их красоту и непринужденность.

Современность же скрыта под ватерлинией: высокотехнический корпус с удлиненными выступающими частями и, соответственно, великолепные мореходные качества. Таким же образом интерьеры таят всевозможные удобства, а также абсолютно надежные механизмы и оборудование.

Проектирование этих яхт, однако, не такая уж простая задача. Совместить подлинный дух классической яхты с технологиями современного судна – искусство, которое подвластно только немногим дизайнерам. Ведущим из них можно назвать Андре Хоэка, ведь его голландская студия специализируется на современной классике с самого своего основания в 1986 г., когда она занялась улучшением ходовых качеств традиционных судов *Lemsteraken* – голландских рыболовецких лодок, на которых теперь ходят гонщики. Они проводили испытания в бассейне и применяли программы расчета скорости, чтобы придать новую форму шверцам, рулям и новое положение мачтам. Вскоре Хоэк проектировал новые суда *Lemsteraken* с таким успехом, что около 300 лодок теперь носят его имя.

К 1988 г. студия разработала серию яхт *semi-production – Truly Classic*. На создание этих судов Хоэка вдохновила его любовь к проектам знаменитых дизайнеров начала XX века – Уильяма Файфа, Чарльза Николсона и Натаниеля Херресхофа.

Красота новой *Atalante* не только в классической форме корпуса, но и в деталях. Винтажное очарование судна класса *Truly Classic* отчасти придает высококачественные материалы отделки и окраски, тиковые палубы, традиционной формы палубные рубки и изысканно гравированная корма.

Пункт управления с одним штурвалом имеет прекрасный круговой обзор на 360 градусов. Чуть впереди от штурвала находится вход в полнофункциональную навигационную станцию в кормовой рубке, а перед ним расположен мастер-свет.





«Я ставил перед собой задачу, – объясняет Хоэк, – соединить лучшее в классике и современном дизайне, сочетать сносшибательный внешний вид и современную форму корпуса, который гарантирует эффективность высочайшего уровня». Он начал с 20-метрового судна *Truly Classic*, чье благородное происхождение доказывает тот факт, что оно три раза подряд завоевало высшую награду в своем классе в гонках *Antigua Classic Week*. Об успехе этой серии можно судить по тому, что с тех пор было сдано в эксплуатацию около 100 современных классических яхт, спроектированных *Hoek Design*, и из них 33 принадлежат к числу *Truly Classic*.

Новейшая и крупнейшая в этой серии – 38,8-метровая яхта *Atalante* – была создана для опытного владельца, ходившего под парусом с самого детства. Его предыдущая лодка, также носившая название *Atalante*, была меньшего размера (27,4 м), но тоже принадлежала к серии *Truly Classic* и была передана владельцу в 2009 г. на верфи *Claasen Shipyards*. Хотя и та яхта казалась большой, владелец вскоре задумался о покупке еще более крупной, быстрой и просторной лодки, сходной с предыдущей, с тем же числом гостевых кают, но с расширенными помещениями для экипажа и техническими зонами.

«Об успехе первой яхты *Atalante*, – рассказывает владелец, – красноречиво свидетельствует мое желание, чтобы новую яхту строила абсолютно та же команда, ведь ей удалось добиться столь великолепного результата». Она состояла из Найджела Инграма из MCM (он был менеджером проекта со стороны владельца) и Виктора Виренса (проектного менеджера от *Claasen*).

Хотя с самого начала это был еще один корпус полукастомной серии *Truly Classic*, процесс проектирования был очень похож на то, как проектируют полностью персонализированную яхту. От длины 35 м *Atalante* впоследствии подросла на 3,8 м, были расширены помещения экипажа, чтобы появился вариант размещения 5 членов команды в трех каю-

тах (на случай сдачи яхты в чартер) вместо 4 членов экипажа в 2 каютах. Последнее решение сулило и еще некоторые выгоды, так как «резервная» каюта экипажа может выступать в качестве второго капитанского офиса.

Если посмотреть на яхту с воды, мало какие детали, помимо ее безукоризненно блестящей оболочки, выдадут в *Atalante* совершенно новую яхту. Знают, впрочем, немедленно заметят углеродный материал в ее рангоуте и постоянно стоящем такелаже, а в ее парусах – новейшую технологию 3Di компании *North*. Ее пост управления, полностью оснащенный контрольно-измерительной аппаратурой и установленный в кормовом кокпите, – еще одно безошибочное свидетельство современности. Однако во всем остальном, начиная с изящных изгибов ее носовой части и бортовой линии, тиковых палуб, низких палубных рубок традиционной формы и заканчивая грациозной гравированной кормой, она настоящий образчик классической яхты.

Как на стадии проектирования, так и на этапе строительства главным принципом было «придерживаться простоты». По этой причине современный плавниковый бульб-киль имеет неизменную 4,5-метровую осадку. На палубе принцип простоты очевиден в выборе традиционного гика *Park Avenue* и системы простого слаб-рифа, а также шести больших парусных лебедок, которые находятся по флангам кормового парусного кокпита и управляют генуей с закруткой, стакселем и геннакером. Простота также воплощена в одной лебедке с горизонтальным барабаном, управляющей гикашкотом, который, будучи закрепленным не на гике, а на мачте, расположен у ее подножья. Планировка палубы хорошо продумана, все действия с парусами происходят в кормовом кокпите, откуда имеется прямой доступ в кормовую рубку к расположенной в ней полномасштабной навигационной станции. Заметьте: из центра управления с одним штурвалом, в котором применен принцип исключительно ручной цепно-канатной системы



Главный кокпит, хорошо защищенный от погодных явлений, разделен на безопасные, просторные и удивительно комфортабельные зоны гостиной и столовой.





Великолепный главный салон яхты (вверху). Компактный бар с холодильником для льда на нижней палубе привлекает уютом и комфортом, располагая к общению (внизу).



передачи на секторный румпель, прекрасный круговой обзор на 360 градусов. Чуть впереди находится главный кокпит, защищенный от стихий и прикрытый от солнца крепким навесом бимини. Тут к услугам тех, кто не участвует в управлении яхтой, оборудованы безопасные, просторные и чрезвычайно комфортабельные гостиная и столовая зоны.

В то время как интерьер этой новой *Atalante*, также спроектированной Хоэком, очень сильно напоминает устройство предыдущей яхты, дополнительный объем 38,8 м ощущается в просторности помещений. Традиционную тональность интерьера подчеркивает превосходная отделка красным деревом от компании *Claasen* и мягкая мебель лондонской фирмы *Hamilton Weston*. Если от кокпита спуститься на несколько ступенек, то попадаешь в главную рубку, где из любого положения, сидя или стоя, открывается великолепный вид и есть те же удобства, что и в кокпите, с той лишь разницей, что вы находитесь в закрытом и кондиционированном помещении. Везде заметно потрясающее внимание к деталям, начиная с безупречно оборудованного места хранения столовых приборов

и фаянса и заканчивая хитроумно спроектированными стульями на консольном основании, которые, когда ими не пользуются, сворачиваются и складываются рядом со столом. Также примечательна временная заплатка на монтажных заклепках под столом и другая такая же заплатка в подволоке, благодаря которым можно легко удалить большие комплектующие из моторного отделения, находящегося внизу.

Лестницы спереди и позади палубного салона ведут на нижнюю палубу. Как и в планировке предыдущей яхты *Atalante*, с самого начала было решено, что удобнее отдать кормовую часть владельцам, а носовую – экипажу. Очаровательный салон находится на нижней палубе, позади главного салона, что достаточно ново, так как обычно его располагают спереди от палубной рубки. Здесь центр светской жизни на яхте. По левому борту – большая зона с телевизором, а по правому – компактный, полностью укомплектованный бар, с просторными местами для хранения, холодильником и ледогенератором.

Салон также служит вестибюлем, ведущим в кормовую каюту владельца. Более того, благодаря

Классическая форма корпуса с длинными подзорами гарантирует плавный ход в море; стоя на якорю, яхта также ведет себя тихо, и волны не захлестывают кормовые зоны.

его положению, если понадобится, он может служить личной гостиной. В самом мастер-свите есть большая кровать, диванчик и туалетный столик, великолепно продуманы места для хранения, включая полноразмерный гардероб, душевая комната и отдельный галюнь. Лестница ведет наверх, в кормовую палубную рубку и навигационный кокпит, она может использоваться для эвакуации, а навигационный кокпит можно превратить в частный кокпит владельца, когда яхта стоит на якорю.

Спереди от палубного салона расположены две каюты – двухместная по левому борту и твин по правому. В каждой каюте установлено по одному большому бортовому иллюминатору. За гостевыми каютами находятся помещения экипажа, которым свойствен тот же уровень отделки и убранства. Капитан Джеймс Принс и его жена Кейт, служившие на прежней *Atalante*, лично выполнили чертеж этой зоны с большой открытой гостиной, в которой сделан стол с изменяемой высотой: его можно поднять на время обеда и опустить для послеобеденного отдыха.

С технической точки зрения, яхта безупречна. Немногие яхты этой длины могут похвастаться таким постом управления, как на *Atalante*, а ее моторное отделение спланировано оптимальным образом, с достаточной высотой потолка, чтобы было удобно передвигаться на коленях, а в некоторых местах и выше. Здесь установлена пара генераторных установок *Northern Lights* 32 кВт и одна пропульсивная дизельная установка *Scania* 328 кВт. Примечательно, что батареи обслуживания позволяют лодке идти в бесшумном режиме 8 часов без подзарядки.

В день тестовых испытаний на Средиземном море ветер составляет всего шесть узлов. При таком легком ветерке яхта легко разгоняется до 5,5 узлов, и все это достигается лишь легким прикосновением к штурвалу. Капитан сообщает, что на данный момент она развила максимальную скорость 13,4 узла в бакштаг, если только не учитывать 17-узловое скольжение на прибойной волне у берегов Португалии! Классическая форма корпуса с длинными подзорами также гарантирует плавный ход лодки в море, а ее пассажиров реже охватывает морская болезнь. Стоя на якорю, яхта ведет себя тихо, волны не захлестывают кормовые зоны, так что устраняется причина недосыпа – большой проблемы на многих современных судах. Дифференцирование не вызывает затруднений благодаря трем эргономично позиционированным лебедкам *Lewmar*. Их можно использовать в режиме крейсерского хода и во время гонок. Другие гидравлические функции выполняются дистанционно при управлении яхтой в одиночку.

Atalante одинаково привлекательна для путешественников в океане с владельцем и семьей на борту и, наверняка, во время суперяхтенных регат. Андре Хоэк подчеркивает: «*Atalante* воплощает в себе лучшее, что есть в этих двух мирах. Технически она абсолютно современное судно, сочетающее великолепные данные с неувядающим очарованием классической яхты». Владелец, конечно, согласен: «На первой *Atalante* мне нравилась близость к воде и возможность маневра на крайне ограниченном пятачке во время гонок. Я не хотел лишиться этого на новой лодке, и Андре добился прекрасных результатов и в том, и в другом отношении». ■



Вход в навигационную станцию осуществляется из кормового кокпита.

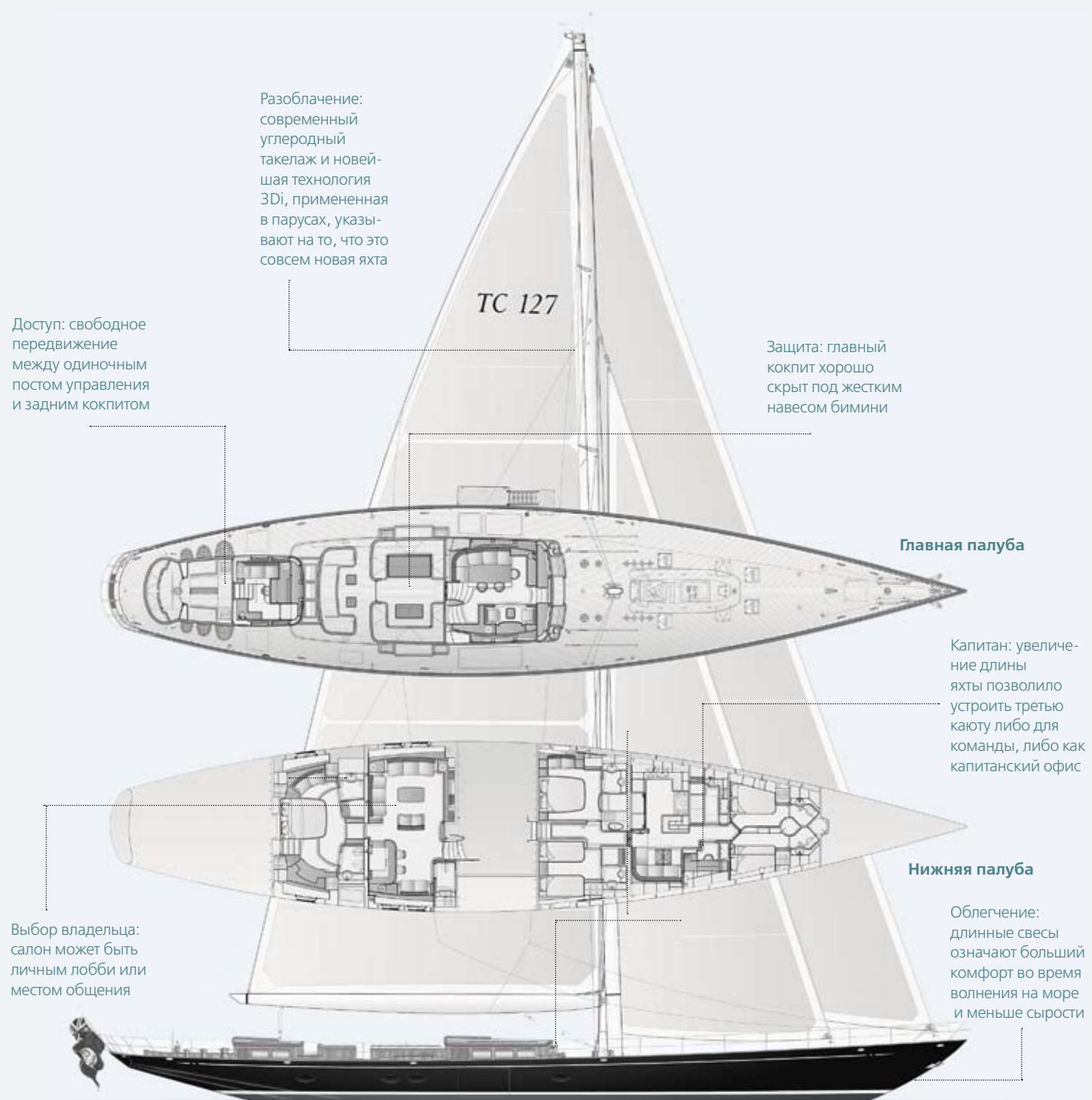


Как и на предыдущей *Atalante*, на нижней палубе новой яхты кормовая часть отдана владельцам, а носовая – экипажу. Нижний салон во всю ширину судна (вверху) находится непосредственно перед каютой владельца (вверху).



ATALANTE

CLAASEN SHIPYARDS



Полная длина: 38,8 м
Длина по ватерлинии: 27,95 м
Ширина: 7,7 м
Осадка: 4,5 м
Водоизмещение: 140 т
Высота над водой: 48,3 м
Двигатель: Scania 328 кВт@1,500 об/мин
Скорость на двигателе

(макс./круиз.): 12,5 / 11 узлов
Генераторы: 2 x 32 кВт Northern Lights OM944T
Запас топлива: 12000 л
Запас пресной воды: 4500 л
Паруса/рангоуты:

North Sails 3Di; Offshore Spars, углерод, Park Avenue/верхний риф прямого марселя
Общая площадь парусов: 940 кв.м
Владелец и гости: 6
Команда: 4/5
Тендер: 1 x Williams Dieseljet 505

Материал: Sealium 5383 алюминий
Классификация: ABS ✕ A1 Commercial Yachting Service, MCA LY2 Unrestricted
Морской архитектор: Hoek Design NA
 w: hoekdesign.com
 t: +31 299 372 853

Дизайн экстерьера и интерьера: Hoek Design NA
Верфь / год: Claasen Shipyards / 2015
 Заандам, Голландия
 e: info@claasenshipyards.com
 t: +31 756 281 904
 w: claasenshipyards.com

Владельцу Atalante раньше принадлежала одноименная 27,4-метровая яхта, спущенная на воду на верфи Claasen в 2009 году, но он вскоре начал мечтать о большей и более скоростной версии.

