

К.т.н., доцент Аа В. Трифонов,

М.М. Асоцкий, Е.Н. Гоков



Время строить покупать лодки

(новый тренд в яхтостроении)



К.т.н., доцент А. В. Трифонов, М. М. Асоцкий, Е. Н. Гоков

Время строить лодки. Время покупать лодки.

(новый тренд в яхтостроении)

Рецензенты: к.т.н., с.н.с. Ш.А. Расулев, к.т.н., доцент Ю.Г. Бибигов

Монография посвящена тенденциям в развитии яхтостроения в условиях кризиса. В ней подводятся итоги двадцатилетней эпохи бурного развития прогулочного флота, анализируются наиболее характерные ошибки и заблуждения, рассматриваются причины кризисных явлений и возможные пути их преодоления. Особое внимание уделяется вопросам дизайна, проблеме выработки новых архитектурно-конструктивных типов, организации строительства яхт, создания комплексной системы объективной оценки их качеств.

Время строить лодки. Время покупать лодки.

(новый тренд в яхтостроении)

Рецензенты: к.т.н., с.н.с. Ш.А. Расулев, к.т.н., доцент Ю.Г. Бибииков

Монография посвящена тенденциям в развитии яхтостроения в условиях кризиса. В ней подводятся итоги двадцатилетней эпохи бурного развития прогулочного флота, анализируются наиболее характерные ошибки и заблуждения, рассматриваются причины кризисных явлений и возможные пути их преодоления. Особое внимание уделяется вопросам дизайна, проблеме выработки новых архитектурно-конструктивных типов, организации строительства яхт, создания комплексной системы объективной оценки их качеств.

Книга рассчитана на специалистов занятых проектированием, строительством, эксплуатацией и продажами маломерных прогулочных судов, а также на их будущих владельцев. Может представлять интерес для студентов кораблестроительной специальности.

ГЛАВА 1. КАК МЫ ЗДЕСЬ ОКАЗАЛИСЬ

Слово «кризис» в японском языке обозначается двумя иероглифами , смысл каждого из которых можно перевести как «проблемы» и «возможности». Сегодня на дворе кризис. Говорят, что у ворот его вторая волна, а сколько их ещё этих волн будет? Чего ждать проектировщикам, строителям, а самое главное владельцам и потенциальным покупателям яхт, катеров, лодок и иных маломерных и не только, судов, предназначенных для отдыха. Какие проблемы нас всех ожидают, и какие возможности перед нами открываются?

Ещё недавно рынок подобно бездонному мешку насыщался яхтами и мегаяхтами, владельцы которых измеряли престиж длиной судна и числом базирующихся на нём вертолётов. Только в России ежегодно реализовывалось порядка 50 мегаяхт, а яхты, катера и иные плавучие средства для отдыха строились тысячами.



Рис. 1. Модернизированный 371.

Растущий спрос на «плавучий престиж» определял и характер рынка: в целом это был рынок продавца, где можно было реализовать хоть стандартную пластиковую «мыльницу», хоть стальной утюжок на базе проектов 371 (рис. 1) или 376, хоть бывшее пассажирское судно внутренней перепланировкой превращённое в «моторную яхту». Продавец, в конечном счёте, диктовал цену, не слишком заботясь о потребительских качествах продукции. Марины заполнялись мало отличимыми друг от друга белыми (рис.2) и чёрно-белыми (рис.) «холодильниками» итальянского дизайнера и стилизованными под них же переделками из сейнеров и обстановочных теплоходов. «Богатый пипл всё хавал». О будущем как-то не думалось. Казалось, праздник жизни будет вечным «бот-шоу». А покупка яхты представлялась надёжным вложением денег.



Рис. 2. Белый «холодильник»



Рис. 3. Чёрно-белый «холодильник».

И что же сегодня? Судовладельцы столкнулись с целой массой проблем, о которых «профессионалы» от судостроения забыли (или не захотели) их предупредить в тучные годы праздника жизни, который, кстати говоря, и проводился на денёжки судовладельца. А может «профессионалы» и сами не знали о всех проблемах. Ведь только ленивый в нашей стране не строил яхты. Руководители заводов, ещё вчера строивших боевые корабли, сейнеры и буксиры, конструктора проектировавшие авианесущие корабли, «весёлые подводники с чёрных своих субмарин», востоковеды, бывшие полковники милиции, отставные разведчики, банкиры, авторитетные бизнесмены, девушки, удачно игравшие на бегах, физики, горные инженеры, выпускники сельскохозяйственных и педагогических институтов, все побывали тут (даже те, кто путал кокпит с гандикапом), все отметились в яхтостроении.

Работали по принципу: «раз уж завод большие сухогрузы (вариант - танкеры, большие противолодочные корабли, десантные корабли, траулеры и т. д. нужное оставить) строил, то уж яхту длиной 10, 20, 30, 40 и т.д. (нужное оставить) соорудит «без проблем!». Проекты рисовались тут же (расчёты потом, главное, чтоб картинка была похожа на итальянскую яхту из журнала), нагрузка масс практически не считалась, остойчивость прикидывалась на глазок.

Когда результат получался совсем уж плачевным, например после спуска на воду судно имело крен порядка 30° (что было вполне закономерно, ведь советский опыт яхтостроения, да и вообще проектирования и постройки судов для отдыха был весьма скромным, да этим горе-«судостроителям» было всё равно не до опыта и мнения профессионалов), купался «голландский» (почему-то чаще голландский, реже итальянский проект) в который обязательно входили чертежи общего расположения, теоретический чертёж и растяжка наружной обшивки (раскрой листов), но практически никогда не было нагрузки масс, чертежей и схем судовых систем, мощности потребителей электроэнергии, расчёта ходкости.

Эти проекты самым подозрительным образом напоминали курсовые проекты студентов - троечников (голландских, итальянских, кто знает?). Построить по ним, в самом лучшем случае можно было лишь корпус. А чем, как его насыщать и обстраивать, как вести трассы кабелей и трубопроводов, как скомплектовать пакет документов необходимый для регистрации судна в ГИМС или регистре? Вот здесь, на «заводе» создавалось конструкторское бюро (конструкторская группа), как правило, из вчерашних студентов или сегодняшних аспирантов («Главное чтоб чертежи были на компе сделаны!»).

И лабали бесстрашные отроки недостающие чертежи и расчеты за зарплату полагающуюся в коммерческой фирме уборщице или курьеру в такие сроки, что времени на обдумывание принимаемых решений не оставалось. Когда же документация была готова, отроков увольняли («Ну, в самом деле, зачем они нужны, когда все чертежи есть!») а судно достраивали под присмотром бригадира или мастера Иваныча, Семёныча, Петровича (нужное оставить) не сильно в разработанную документацию и заглядывавшего («Какой авторский надзор? Да что это такое? А зачем это надо?»).

А чтобы заказчик верил в научность принимаемых решений, на переговоры привозили какого-нибудь кандидата наук либо профессора (или хотя бы доцента) в задачи которого входило: пить за общим столом водку, надувать щёки, кивать головой и не задавать лишних вопросов.

Между прочим, один отставной капитан I ранга на полном серьёзе предлагал строить яхты по чертежам из журналов «Моделист конструктор» и «Юный техник»!

А бывало и так, что на постройке судна пытались задействовать гастарбайтеров, отнюдь не судостроительных специальностей, привезенных из Таджикистана, Молдавии, Украины. При этом искренне удивлялись, почему результаты их труда далеки от заявленных категорий «лакшери» и «пош».

Таким образом оказалось, что яхта - это в большинстве случаев проблемы и расходы, а также зависимость от сомнительных личностей и зачастую обманутые ожидания и надежды.

Это- неудачная планировка помещений, когда все они - проходные, низкие подволоки (то, что на суше зовётся потолками), неудобный камбуз. По палубе оказывается можно ходить только босиком (чтобы, не попортить покрытие выглядящее «ну как настоящий тик»). А если холодно? Носовая оконечность покатая, «снарядообразная» (рис.4). Леера там едва доходят до колена. Как удержаться на швартовках, не сверзившись в воду?



Рис. 4. Моторная яхта со «снарядообразной» формой носа.

На реке, на полной скорости разгуляться негде. Только дал оборотов, и уже другой берег! А в море на волне раскачивает так, что «мама не горюй!». Да вы сами подумайте, что будет с таким «балаганом» (рис.5) в свежую погоду?



Рис. 5. А какая здесь площадь парусности?

Через пару лет эксплуатации вид «поюзанный» и неказистый. Ремонт влетает в такие суммы, что сразу появляется желание продать «плавучее разорение». Но! Оказывается, что, «гарантированное вложение капитала» никому не нужно и за полцены!

Не хотим сказать, что за рубежом было ну точно также. Конечно в тех же Голландии и Италии, а также Великобритании, США, Франции, Германии и опыта в постройке яхт, катеров и лодок поболее, и конструкторские школы с давней историей имеются, и действительно авторитетные проектанты есть, да и заказчик там порой более грамотный. Хотя кризис показывает и там не всё слава Богу! Причём если внимательно приглядеться то проблемы (ох уж этот

иероглиф!) общие.

Поэтому, попробуем для начала разобраться в проблемах, а уж потом поговорим о возможностях.

Причём следует отметить, что как в России, так и за рубежом проблемы в первую очередь коснулись рынка «престижных лодок», хотя аукнулись и на рынке лодок для среднего класса.



ГЛАВА 2. ПРОБЛЕМЫ.

Проблема номер один:

Рынок из рынка продавца превратился в рынок покупателя (предложение существенно превысило спрос, цена, в которую включены все возможные откаты, и распилы давно превысила финансовые возможности кошелька заказчика). Продать яхту, катер, лодку сегодня гораздо труднее, чем построить.

Проблема номер два:

Потребительские качества (прежде всего мореходные) многих судов оказались невысоки. Нахождение в море на большинстве т.н. морских яхт возможно фактически только при штилевой погоде. Не случайно переходы через океан большинство моторных яхт (да и многие парусные яхты тоже) совершают не самостоятельно, а на борту специальных судов - «возилок» (рис.6). Структурная прочность многих т.н. «стеклопластиковых» корпусов явно недостаточна, а их ремонт проблематичен.

Проблема номер три:

Низкая ликвидность яхт, катеров, лодок особенно стеклопластиковых. Со временем теряет товарный вид декоративное покрытие, наблюдается расслоение материала, а в ряде случаев и водотечность. До сих пор не решён вопрос их утилизации, чего требует законодательство многих стран.



Рис. 6. "Возилка" яхт.

Оказывается «плавающие понты», за которые пришлось отдать столько денег, крайне сложно продать! Обводы, конструкция и оборудование не позволяют сменить назначение этих судов. А ведь многие знаменитые суперяхты прошлого в Первую и Вторую мировые войны использовались в качестве посыльных и штабных судов, патрульных и сторожевых кораблей, минных заградителей (достаточно вспомнить хотя бы такую знаковую яхту как «Лисистрата» которая в отечественном военно-морском флоте служила в качестве крейсера-заградителя «Ярославна» а затем в частях морпогранохраны сторожевым кораблём «Боровский») и даже

вспомогательных крейсеров. Между прочим, прославленный ледорез «Литке» изначально проектировался и строился как яхта «Эрл Грэй»!

Проблема номер четыре:

Высокая стоимость содержания. Необходимость аренды причала, найма и содержания профессионального экипажа (как минимум один - два человека, а на мегаяхтах - больше), охрана, сложность ремонта - необходимость подъёма на слип или постановки в док. Значительная мощность двигателей имеет следствием большой расход топлива, что также удорожает содержание.

Проблема номер пять:

Отсутствие собственного лица, стиля яхты. Суда, стоящие сегодня в маринах, на одно лицо, отличаются разве что длиной да названиями. Стиль большинства современных яхт лишён индивидуальности, не имеет ни национальных (этнических), ни исторических корней, никак не связан ни с одним из великих художественных стилей. Кстати, это не случайно. Это принципиальная позиция законодателей яхтенной «моды» из Европейского института дизайна (Милан), а точнее с его факультета яхтенного дизайна (Венеция).

Интерьер большинства «яхт» не судовой, он не эргономичен и далеко не всегда безопасен. Большинство таких «яхт» в результате не вызывают чувства привязанности к ним. Не появляется желание передать судно детям и внукам (да оно столько и не протянет), потому с ним так легко при возможности и расстанутся, меняя на новое (а может, это важный маркетинговый ход - заставить владельца почаще менять судно).

Проблема номер шесть:

Потеря связи между владельцем яхты и процессом управления судном, из яхтсмена «борца со стихией» он превратился в аморфного пассажира. Фактически сегодня мегаяхта - это круизный теплоход на одну семью. Такой яхтинг не воспитывает ни волю, ни стойкость не тренирует тело. Отсюда и важная семейная проблема дети владельца вырастают праздными потребителями удовольствий.

Проблема номер семь:

Экологичность судна. Суда оснащаются двигателями внутреннего сгорания, соответственно провоцируют рост потребления углеводородного сырья и своими выхлопами вносят посильный вклад в загрязнение окружающей среды. Да и как отмечалось выше, что делать с отслужившими свой срок стеклопластиковыми корпусами неизвестно (рис.7, рис.8).



Рис. 7. Повреждение стеклопластикового корпуса в результате столкновения.

Проблема номер восемь:

Реальная избыточность многих характеристик яхт. Прежде всего, таких как мощность, скорость, объёмы внутренних помещений. Причём зачастую эта избыточность вызывающая существенный рост цены и эксплуатационных расходов, наблюдается при явном недостатке таких качеств как мореходность, параметры качки, ремонтпригодность.

Причём любопытно, что часто при фактическом избытке площадей и объёмов на практике этих самых площадей и объёмов не хватает - на яхте тесно! Причина в том, что при разработке интерьеров т.н. «яхтенными дизайнерами» которые в массе своей являются людьми без судостроительного образования, за образцы принимаются береговые интерьеры коттеджей и офисов, а не судовые.



Рис. 8. Штормовое повреждение стеклопластикового корпуса трёхслойной конструкции. Вильфранш, Франция.

Избыточными сегодня оказываются также и автономность, и дальность плавания. Увы, в эпоху глобального кризиса (а есть версия, что это вовсе и не кризис, а просто новое состояние цивилизации), когда нестабильность, революции, мятежи, революции, войны терроризм, пиратство охватывают всё новые и новые регионы, ареал возможного использования яхт для спокойного и безопасного отдыха существенно сужается. А переход из одного безопасного района в другой как уже отмечалось выше, осуществляется на

борту судов - «возилок».

Между прочим, налогообложение моторных судов осуществляется в зависимости от мощности и её избыток тяжким бременем ложится на карман судовладельца, даже тогда, когда его яхта просто стоит у причала.

Проблема номер девять:

Негативное общественное восприятие престижных «яхт», **особенно мегаяхт**. Вызывая восторг и зависть у отдельных маргиналов (в первую очередь у тех маргиналов на которых нежданное богатство свалилось буквально вчера, причём зачастую не вполне объяснимым для общества образом) у остальной части общества, особенно в Европе к ним испытывается устойчивое отторжение, вплоть до осистания владельцев при сходе на берег, отказа им в местах в ресторанах, нежелания видеть в своих маринах. Ведь для людей, поколения которых выросли в традициях «коринфского» (когда владелец сам управляет судном) яхтинга, привыкших рассматривать яхту как произведение искусства (рис.9) кораблестроения и образец морской культуры, да и культуры вообще, для которых яхтсмен - всегда джентльмен и носитель этой самой культуры, подобные «престижные» суда - образец безвкусицы, попрание традиций. А в условиях кризиса это ещё и пощёчина обществу, пренебрежение его проблемами, мнением, демонстрация власти кошелька, а не силы интеллекта.



Рис. 9. Яхта классического типа - пример высокого кораблестроительного искусства (Монако, порт Эркуль).

Таким образом, мы наблюдаем парадокс, когда обесценивается значение социального успеха, а человек, чьи деньги, затрачиваемые на постройку и эксплуатацию яхты, обеспечивают вполне реально рабочие места (причём с вполне приличной заработной платой) вполне реальным трудящимся, воспринимается едва ли не как изгой.

В этой ситуации, владелец, купивший престижную яхту, по прошествии некоторого времени, начинает ощущать себя «лохом». Причём, к сожалению, этот тезис часто соответствует действительности. Хотя, это не вина, а беда судовладельца. Реально структур, органов, каких либо лиц (юридических или физических) заботящихся об интересах судовладельца, защищающих его, помогающих ему нет.

А ведь он не обязан быть абсолютным профессионалом в судостроении и судоходстве, он просто хочет, отдыхать на воде и чтобы характер этого отдыха соответствовал, его социальному статусу, он согласен за это щедро платить профессионалам - вполне законное, справедливое желание. А его нещадно эксплуатируют береговые пираты от судостроения, уверяя, что каждые пять лет он должен менять яхту, так же как он меняет автомобиль, дескать, она «устарела». О том, сколько денег «улетает» на ремонт даже говорить не хочется. Мы люди не жалостливые, но тут - правда жалко.

Таким образом, проблемы есть, а вот каковы возможности, перспективы?



Сегодня их крайне сложно обнаружить. И большинство «аналитиков» из серьезных «яхтенных» журналов храня гробовое молчание о путях выхода из кризиса (в лучшем случае они могут рассказать Вам о необходимости изменения схем финансирования), продвигают на рынок, в тоже время, совсем уж фантастические проекты яхт с совершенно чудовищной архитектурой. Чего тут только нет. Яхты шарового цвета с архитектурой боевых кораблей - фрегатов и корветов, яхты в стиле «стеле», яхты то ли авианосцы, то ли подводные лодки, палладианские особняки, взгромождённые на стремительные корпуса. Поистине «сон разума рождает чудовищ».

Хотя, есть и другие предложения. «Отдельные предложения, не вписывающиеся в общую тенденцию». И если их сопоставить и проанализировать, то можно выявить едва заметную закономерность. Однако это та закономерность, которая вполне, возможно может стать трендом завтрашнего дня. Трендом, который может стать спасительным для богатых судовладельцев и профессиональных корабелов, тренда, который может стать убийственным для многих «береговых пиратов» выдающих сегодня себя за яхтостроителей. Он может стать также благоприятным и для многих представителей среднего класса и тех судостроителей, которые специализируются на строительстве лодок для них.

Прежде всего, интерес представляет рынок судов - «реплик», судов стилизованных под старину, стилизованных под промысловые и буксирные суда (рис.10, рис.11) в том числе, т.н. яхты «экспедиционного типа» (рис.12), судов традиционных типов. Он достаточно стабилен и периодически на нём появляются интересные предложения.



*Рис. 10. Моторная яхта в стиле промышленного судна. Док святой Екатерины.
Лондон.*



Рис. 11. Моторная яхта в стиле буксира. Док святой Екатерины. Лондон.



Рис. 12. Яхта «экспедиционного типа. Амстердам, Нидерланды.

И хотя, сам по себе, этот сегмент не может рассматриваться как перспективный мейнстрим, на основе его составляющих, при условии заимствования определённых технических решений из смежных направлений судостроения, в ближайшем будущем может сложиться вполне определённый тренд. Следовательно, стоит рассмотреть его составляющие и сформулировать необходимый и достаточный комплекс мероприятий.

Однако перед этим назовём те требования, которым должно соответствовать судно для отдыха на воде для богатого человека.

Итак, оно должно быть:

бюджетным, хотя и дорогим (при покупке). Поскольку стоимость судна в любом случае главным образом является функцией водоизмещения, оно должно быть минимизировано до величин обеспечивающих комплекс поставленных перед судном задач и требований к нему со стороны заказчика (прежде всего комфорт);

экономичным при эксплуатации, численность наёмного профессионального экипажа должна быть снижена до минимума, либо судно вообще должно управляться судовладельцем, членами его семьи, гостями, должна быть обеспечена ремонтпригодность всех комплексов составляющих судно и прежде всего его корпуса, как основы, технологичность ремонта - т.е. ещё при покупке будущий владелец должен иметь представление каким образом и за какие деньги он при необходимости починит свой «плавающий престиж»;

достаточно мореходным и безопасным для той акватории, на которой ему предстоит эксплуатироваться;

экологичным - оно должно по возможности не наносить никакого ущерба окружающей среде, и быть пригодным к утилизации по окончании срока службы достаточно простым и не затратным методом;

эргономичным - т.е. обеспечить безопасную рекреацию в контакте с природой при умеренных физических нагрузках. Шумы механизмов, вибрация должны быть либо ликвидированы, либо снижены до самого минимума;

стильным, причём не просто стильным, т.е. принадлежащим к какому либо конкретному стилю, но и узнаваемым, т.е. чётко идентифицируемым среди других подобных судов, даже без прочтения названия на борту;

статусным - т.е. его дизайн должен не только выделять судно из других ему подобных, но и однозначно подчёркивать общественный и финансовый статус владельца;

актуальным во времени т.е. концепция судна не должна устаревать с течением времени, судно должно стать фетишем семьи и даже общественным фетишем со своей историей, как таковыми является коллекционный антиквариат, драгоценные камни, переходящие от одного владельца к другому, что обеспечит ему ликвидность как товару. Соответственно, в течение своей жизни судно может ремонтироваться, обновляться, модернизироваться, реставрироваться, оставаясь по конструкции, по сути тем же что и на момент постройки. В принципе и сегодня мы имеем ряд великих яхт живущих такой жизнью.

- обладать «культурным вектором» т.е. в их облике должна прослеживаться связь с той или иной этнической культурой, историческим художественным стилем или конфессиональной традицией. Только в этом случае дизайнерские форма, цвет и декор наполнятся содержанием интересным как для владельца, так и для постороннего наблюдателя. Будут вызывать у них интерес, а не отторжение. А ведь как верно говорят в Китае: «красивый дом принадлежит не только тому, кто в нём живёт, но и тому, кто им любит». Да и сам отдых, а ведь суда эти строятся, прежде всего, для отдыха, лучше протекает в той среде, которая интереснее, комфортнее для данного человека.

Обратите внимание, какой неподдельный интерес публики на любом ботшоу вызывают деревянные лодки и катера в архитектуре и конструкции которых наблюдается присутствие традиций.

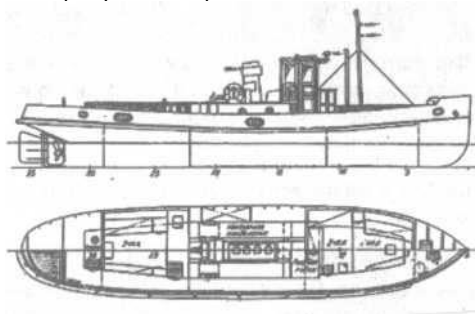


Рис. 13. Буксирный катер флота рыбной промышленности (СБ-40).

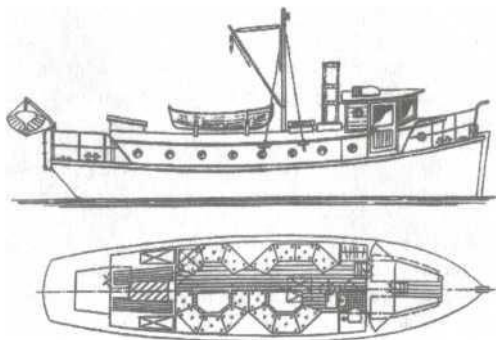


Рис. 14. Моторная яхта на базе промыслового мотобота МРБ-40.

Очевидно, из анализа перечисленных требований видно, почему в качестве базы формирования нового тренда нами обозначены суда - «реплики», суда стилизованные под старину, суда традиционных типов суда, стилизованные под промысловые и буксирные (рис.13, рис.14).

Отсюда же видно, почему в тоже время каждое из этих направлений не может стать основой для нового тренда без соответствующей доработки и коррекции.

Суда - «реплики» (рис.15) всегда вызывают несомненный интерес, а иногда и зависть аудитории, однако если это действительно «реплики» - т.е. точные копии исторических судов, но их и постройка и эксплуатация порождает целый ряд серьезных проблем.

Во-первых, постройка по «настоящим старинным» технологиям, не используемым в современном мире часто сложна и дорогостояща.

Во-вторых, часто эти суда не обладают достаточными мореходными качествами: остойчивость (особенно у парусников), непотопляемость, плавучесть.



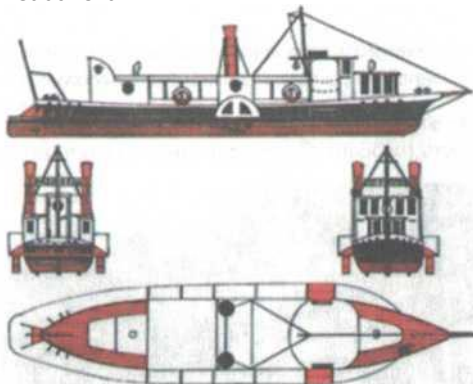
Рис. 15. Голландский тьялк. Амстердам, Нидерланды.

Нам известен забавный случай, когда для туристического бизнеса люди

заказали русскую ладью, причём для них было важно, чтобы она была построена именно по традиционной технологии. Так вот они были немало удивлены тем, что корпус построенного судна откровенно тёк, а ведь для специалистов не секрет что корпуса практически всех судов строившихся по этим технологиям даже в XVIII веке, в той или иной мере текли. Не случайно должность шкипера на речных самоходных судах в ту пору называлась - водолив - первойшей его задачей была откачка воды из трюма.

Соответственно и такие качества как общая прочность корпуса, непотопляемость, пожаробезопасность в пору существования прототипов нынешних судов-реплик были зачастую, весьма далеки от совершенства (потому и имелся за прошедшее время определённый прогресс в судостроении) и от требований органов, осуществляющих техническое наблюдение. Отсюда вытекают причины конфликтных ситуаций (порой просто неразрешимых) с этими самыми органами, без получения от которых соответствующих документов не состоится и эксплуатация судна.

В третьих- эргономика. Дело в том, что у предков были несколько иные, по сегодняшним меркам весьма заниженные представления о комфорте. Естественно, что и большая часть устройств облегчающих сегодня процесс управления судном в ту пору отсутствовала. А потому обитание на настоящем корабле - копии, управление им - это весьма крутой экстрим, между прочим, чреватый травмами и заболеваниями.



*Рис. 16. Прогулочное судно, стилизованное под колесный пароход.
Проработка научно-исследовательского центра «Шкипер».*

В четвёртых - экология. Комплекса мер по защите окружающей среды предки тоже не предусматривали.

Прогулочное судно, стилизованное под колёсный пароход. Проработка научно-исследовательского центра «Шкипер».



Рис.

17. Яхта, стилизованная под пароход начала XX века.

Поэтому, большая часть судовладельцев кому интересна данная тема, предпочитают заказывать либо суда стилизованные под старину, либо суда традиционных типов. Суда, стилизованные под старину (рис.16, рис. 17), строятся по современным технологиям, на них используется весь комплекс систем, устройств, предусмотренный требованиями органов технического наблюдения, однако их экстерьеру и интерьеру придаётся сходство с тем или иным историческим типом судна.

Суда традиционных типов: ёлы, гозо, тартаны (рис.18) балтиморские (рис. 19), копровые (рис.20) и устричные шхуны, темзинские баржи (рис.21, рис.22, рис. 23, рис.24, рис.25) тьялки, эверсы, дони, фелюки (рис.26), каталонские барки, арабские абры и дау и т.д. это честно говоря как и суда предыдущей группы современные суда своей конструкцией, обводами и рангоутом, основными устройствами весьма близкие к старинным прототипам имеющим те же самые названия.



Рис. 18. Средиземноморская тартана. Тулон. Франция.

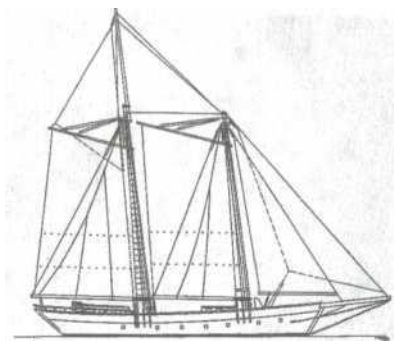


Рис. 19. Балтиморская шхуна (клипер).

Как правило, это промысловые, либо транспортные каботажные суда. Однако многие из них строятся из современных материалов. Так большая часть голландских тьялков и шкоутов имеют стальные корпуса, средиземноморские фелюки, гозо, кайки и барки часто делаются из стеклопластика, из стеклопластика же сегодня делаются и корпуса японских ботов «вазен» (хотя об этих судах будет разговор особый) сейшельские пироги имеют обклейку корпуса стеклотканью.

На судах практически всегда имеются двигатели, генераторы, для привода судовых систем часто используется гидравлика, современные средства навигации и предметы судового снабжения.

Сегодня ни у кого не вызывает удивления судно традиционной постройки укомплектованное мощным современным подвесным мотором. Даже в том случае если суда строятся по традиционной технологии из древесины, могут применяться современные метизы, клеи, лакокрасочные материалы, инструменты. Для парусов, если судно имеет парусное вооружение, может использоваться дакрон либо иная синтетическая ткань.



Рис. 20. Копровая шхуна Индийского океана.



Рис.21. Модель темзинской баржи из коллекции Морского музея в Гринвиче. Лондон.



Рис.22. Яхта - темзинекая баржа. Док святой Екатерины. Лондон.



Рис. 23. Яхта - темзинская баржа. Док святой Екатерины. Лондон.



Рис. 24. Яхта - темзинская баржа. Док святой Екатерины. Лондон.

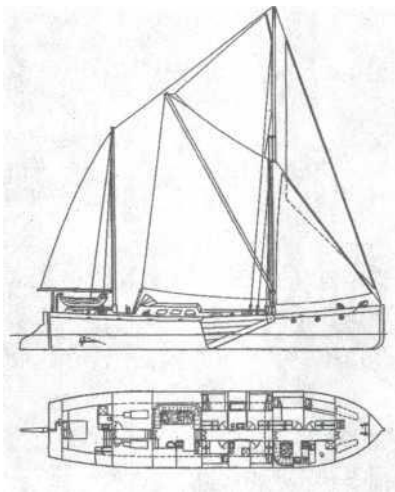


Рис.25. Яхта-баржа «Блю-Сарф».

В общем, суда традиционных типов представляют особый интерес в вопросе формирования нового тренда. Особая ценность - их высокая мореходность, которой недостаёт «агрессивным холодильникам с флайбриджами». Причём, эта мореходность создана и проверена в течение столетий поколениями моряков и корабелов.



Рис. 26. Греческая фелюка. Ханья, Крит.

Однако определённой проблемой является то, что, как правило, это как говорилось выше всё-таки в основном промысловые либо транспортные грузовые суда и потребуются немало трудов инженера кораблестроителя и дизайнера для того, чтобы превратить их в полноценные прогулочные суда не нарушая их стиля, пропорций и архитектурного концепта. Пожалуй, наиболее перспективными в этом плане являются мальтийские лодки - дайсы и луццу, а также голландские и британские каналльные яхты (рис.27), пассажирские баркасы (рис. 28).



Рис.27. Английская канальная яхта. Лондон.



Рис. 28. Голландский прогулочный баркас. Амстердам, Нидерланды.

Ещё одно упоминавшееся направление выше направление - прогулочные суда, строящиеся в стиле буксиров, промысловых судов, паровых яхт (рис.29, рис. 30, рис.31) начала XX века.



Рис. 29. Современная яхта в классическом стиле.



Рис.30. Яхта «Турист». Начало 20 века.

Их несомненными достоинствами, безусловно, являются: колоритный экстерьер, высокая мореходность, кстати, обводы и соотношения главных размерений у большинства этих судов близки к таковым у судов традиционной постройки. Между, прочим, суда этой группы часто стилизуются под старину.



Рис.31. Яхта "Либертата." Галац. Румыния.

В тоже время в плане дизайна все эти суда имеют существенную особенность, имея безусловную связь с культурой, историей, обладая неповторимым «портретом» они всё-таки, за редким исключением (об исключениях скажем ниже), принадлежат прошлому. Фальшивая труба и «фальшивые» гребные колёса (рис.32, рис. 33) могут, конечно, украшать судно, но они фальшивые. И это создаёт в определённой мере судну клоунский, ненастоящий, буффонадный облик. Да такое судно, как и судно - «реплика», с интересом рассматривают, но покупать не спешат.



Рис. 32. Катамаран «Забава». В декоре судна используются «фальшивые» кожуха гребных колёс.

Пора понять, что любой элемент конструкции должен, прежде всего, иметь утилитарное значение (даже большая часть элементов декора), декор должен быть увязан с типом, конструкцией, назначением и названием судна. А декор, хотя бы в минимальном объёме необходим практически на любом судне. Одними только обтекаемыми обводами, изломами бортов, тонированными иллюминаторами и белоголубой (чёрно-голубой) окраской стиль не создать. Это подтверждается всей многовековой историей судостроения.



Рис.33. Прогулочное судно с "фальшивыми гребными колёсами".

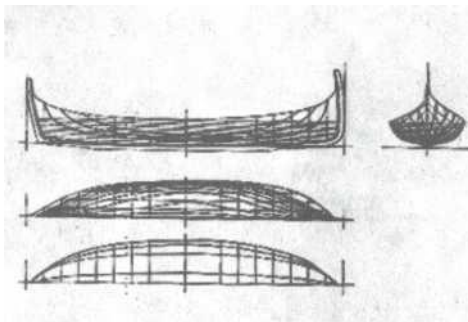


Рис. 34. Теоретический чертёж скандинавской ёлы.

Например, штевни лодок традиционной конструкции (рис.34, рис.35): они достаточно высоки, часто изогнуты, а форштевень нередко в верхней своей части имеет короткий горизонтальный брус. На первый взгляд в этом отражается его декоративное назначение. Но это только на первый взгляд. На самом деле, исходя из условий эксплуатации, можно сделать вывод, что подобная конструкция не только имеет вполне определённый смысл, но и в значительной мере многофункциональна.

Во-первых, подобные штевни выполняют роль швартовных и буксирных бинтов. Их отличие от используемых сегодня уток и кнехтов в том, что благодаря большой высоте они обеспечивают простоту и надёжность швартовки и буксировки. С высокого штевня трос не спадает, даже в случае его ослабления при качке.

Поломка такого «бинта» возможна только в случае полного структурного разрушения судна, т.к. он жёстко связан с обшивкой, продольным набором и килём, равнопрочен ему. Т.е. здесь невозможна ситуация, когда швартовные утки или кнехты срываются с креплений на планшире либо на палубе (ведь крепление осуществляется болтами или шурупами небольшого диаметра), либо просто разрушаются при ударе о борт судна или береговую конструкцию. Ведь их размеры в отличие от размеров штевней невелики, следовательно, невелика и прочность. Также на таких штевнях удобно размещаются навигационные огни.



Рис. 35. Мальтийские дайсы

Кроме этого, при укладывании на штевни мачты получается импровизированное тентовое устройство для защиты от непогоды (рис. 36).

Следующая функция подобных штевней, возможно не столь очевидна, но не менее важна, они способствуют разрушению волны захлёстывающей со стороны носа или кормы и тем самым несколько уменьшают степень заливания лодки.



Рис. 36. Мальтийская фарелла с импровизированным тентом.

Ещё одна функция. При посадке людей в лодку, равно как и при высадке из неё она подвержена значительному крену и дифференту. Для предотвращения падения людей в воду нужна опора, за которую можно было бы держаться. Используемые для этой цели леера или реллинги не всегда удобны и безопасны, т.к. создают весьма узкий проход в оконечности судна в который, особенно при качке на волнении ещё надо попасть (при посадке в лодку). Более удобна и безопасна одиночно стоящая стойка, используемая на ряде рабочих шлюпок и прогулочных лодок. Вот эту функцию и выполняет подобный форштевень (рис.37).



Рис. 37. Носовая оконечность дайсы.

И наконец, опираясь на исторические, культурные корни облик судна должен быть устремлён в будущее. Необходимо органичное сочетание традиций, «корней» с тенденциями, новыми технологиями и запросами покупателя, общества. В тоже время, любое конструктивное решение должно

иметь подобающее дизайнерское оформление и опираться на ту или иную традицию. И это не фантастика. Это вполне возможно. Достаточно посмотреть, как на некоторых, вполне современных лодках ходовые огни оформлены в виде традиционных для судов Средиземноморья (и не только) глаз (рис.38).

Так в 60 - 70-е годы XX века считалось, что как бушприт, так и гафельные паруса и вертикальный штевень безнадежно устарели и могут присутствовать лишь на судах «репликах» и на парусниках стилизованных под старину. Однако сегодня всё это признаки не просто современной яхты, но и в определённой мере яхты завтрашнего дня «футуристической».



Рис. 38. Ходовые огни в виде глаз.

Соответственно многие «исторические» суда обрели современное звучание, в то время как большинство яхт 30-60-х годов выглядят безнадежно устаревшими. Мы наблюдаем сегодня любопытнейшие тенденции, когда яхты будущего проектируются в стиле Колина Арчера (такие яхты строятся сегодня как в Скандинавии, так и в России) и Натана Херешхофа (чем занимается сегодня итальянская фирма «WallyYacht») (рис.39).



Рис.39. Яхта фирмы «WallyYacht».

ГЛАВА 4. НОВЫЙ ОБЛИК ПРОГУЛОЧНОГО СУДНА.

Сегодня и завтра образ яхты (катера, лодки) должен соответствовать новому облику богатого человека, не «выскочки-нувориша», презирующего всех у кого денег несколько меньше чем у него, не брутального мачо - мафиозного типа, а бизнесмена - джентльмена, харизматического лидера как в зарабатывании денег, так и в умении красиво, культурно отдыхать, примера здорового образа жизни, бережливости.

Причём смена имиджа «богатых людей» это не только и не столько их собственная проблема, проблема их оправдания и выживания в эпоху глобальной нестабильности. Это важная задача для общества - сделать привлекательным образ «капиталиста», банкира, крупного чиновника, богатого человека.

Надо чётко понимать, что альтернативы капитализму нет. Вернее она есть, но в виде кровавых революций, революционных войн и всевозможных вариантов социализма (с человеческим лицом или без такового), где могут быть лагеря, экспроприации, конфискации, террор, равенство в бедности, обязательный непродуктивный труд, весьма скудные перспективы и в результате деградация общества, в котором образцом и эталоном поведения будут либо кровавые палачи и бессовестные демагоги, либо безликие партийные функционеры и безликие представители массы - трудовые ресурсы. Этот путь в XX столетии проходили многие народы. Значит, ориентиром для новых поколений не должен стать «комиссар в кожанке». Но им не может быть и криминальный олигарх.

Умные люди ещё до кризиса говорили о необходимости «просвещённого», социально-этического маркетинга, как альтернативе тем методам хозяйствования, при которых деньги делаются по принципу «после нас хоть потоп», и неизбежно ведут к этому самому потоку-кризису (вот такая забавная аналогия с потопом в книге о яхтах, уподобляемых в некоторой мере ковчегу).

Соответственно, уходит в прошлое тезис, зародившийся в 70 -е годы XX века и изживший себя, с наступлением глобального кризиса, о том, что «богат не тот, кто много зарабатывает, а тот, кто много тратит». Постепенно общество возвращается к проверенной формулировке «богат тот, кто бережлив и у кого есть сокровище, причём сокровище должно быть шедевром». Вот таким сокровищем, подтверждающим статус признанного лидера, настоящего, а не криминального авторитета и должна стать новая яхта.



Рис. 40. Провансальская лодка традиционной конструкции. Ментона, Франция.



Рис.41. Провансальская лодка традиционной конструкции. Ницца, Франция.

Она должна быть таким же шедевром как скрипка Страдивари, полотно Ренуара, скульптура Гудона, ювелирные изделия от Фаберже или особняк спроектированный Шехтелем. Кстати и жить она должна тоже достаточно долго. Между прочим для очень многих судов традиционной технологии постройки, например, мальтийские и провансальские лодки (рис.40, рис. 41), суда Персидского залива 40-60 лет не возраст, нормальный срок службу 80 - 90 лет, но и 100 лет не предел!

Господа, а что будет через 80 лет с пластиковой «мыльницей»? Её можно будет передать по наследству, как когда - то достался Петру Великому знаменитый ботик (тоже, между прочим, прогулочное судно традиционного типа). А ведь ботик жив до сих пор! Сколько же ему лет - посчитайте.

Очевидно, что при уменьшении построечной стоимости (за счёт уменьшения размеров, водоизмещения и мощности), снижении стоимости эксплуатации, увеличении срока службы, повышении ликвидности, существенно возрастёт стоимость постройки за тонну водоизмещения (или доковой массы), расходы, связанные с проектированием.

Важным обстоятельством, сопутствующим новому тренду, является то, что при снижении затрат на эксплуатацию, при желании в случае вложения тех же денег которые сегодня владелец платит за постройку одной яхты (катера), он сможет фактически приобрести два, а то и три судна в разных стилях и для разных форм отдыха. Не надо менять яхту при смене предпочтений, покупайте новую, пополняйте свой флот.

В конце концов, теперь появляется возможность каждому члену семьи иметь свою яхту (катер, лодку), причём не ширпотреб, а настоящий шедевр, который не стыдно показать. Который хочется сохранить. Хранить, как уже отмечалось выше, такой шедевр в силу его меньших размеров гораздо проще - в межнавигационный период его вообще можно держать на берегу или в эллинге, при желании любуясь в это время обводами его подводной части (почти как украшения от Тиффани в шкатулке, или Гаванскую сигару в хьюмидоре). Такие шедевры, надо сказать уже имеются.

Это и яхты в стиле скандинавских лайфботов Колина Арчера, яхты в развитие стиля Натана Херешхофа, о которых уже говорилось выше. Существенных успехов достигли на этом пути польские яхтостроители создавшие моторную яхту «Конрад» в стиле парового буксира начала XX века (рис. 42). Уверенно осваивает рынок испанская компания «Меноркуин» и ряд других фирм, выпускающие лодки и моторные яхты в стиле судостроительных традиций Западного Средиземноморья (рис.43).



Рис.42. Моторная яхта "Конрад".



Рис.43. Прогулочная лодка в средиземноморском стиле. Пальма-де-Майорка, Испания.

Заметны в этом направлении и труды турецких корабелов (рис. 44, рис.45, рис.46) успешно развивающих концепцию гамбургского баркаса (последнее, не случайно всем известны давние связи Турции и Германии как культурные, так и военно-политические, взаимное переплетение судеб этих народов как следствие миграции миллионов турок в Германию). Особенно ценно то, что и экстерьер и интерьер этого судна (как впрочем, и вся начинка, да и технология постройки) современны. Они, скажем так, хранят воспоминание (или напоминание) о прошлом, но в целом ориентированы на будущее.

Причём, что особенно ценно, как в турецком судне, так и в яхтах развивающих традиции скандинавского судостроения и идеи Херешхофа это то, что они не уменьшенные «миниатюризированные» копии буксиров, траулеров или круизных теплоходов (рис.47) (просто замечательный метод современного яхтенного дизайна - берём средних размеров пассажирский теплоход, вырезаем из него всю среднюю часть, соединяем нос с кормой - и вот вам моторная яхта!) это такие же полноценные, полноразмерные суда, как и их предшественники.

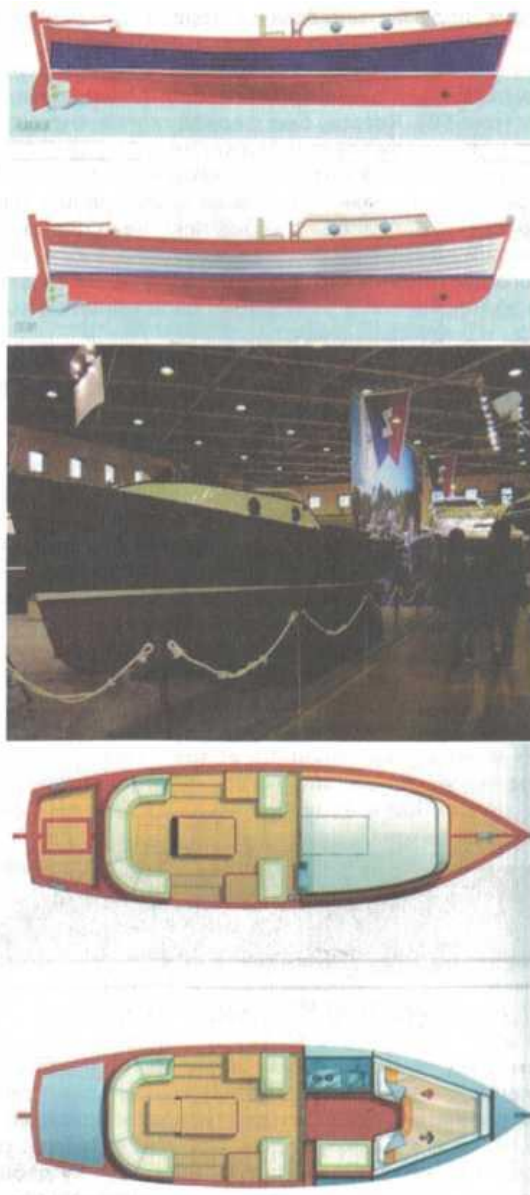


Рис. 44, 45, 46. Прогулочный катер в стиле гамбургского баркаса.

Тоже самое можно сказать о прогулочных судах, развивающих типаж пассажирского баркаса (разъездного катера) появившийся в конце XIX века (рис.48, рис. 49), упорно развивавшегося весь век XX и являющегося сегодня настоящий образец вневременной архитектуры малой моторной яхты. Между

прочим, к этому типу относились знаменитые баркасы «финляндчики», обеспечивавшие внутригородские перевозки в первой половине XX века в Петербурге, Москве и многих других городах.

Появившись как паровое судно, он со временем лишился дымовой трубы (что только добавило лаконичности его облику), заменив, паровую машину на двигатель внутреннего сгорания (рис.50). Кстати, был период, когда именно на таких баркасах (ещё в начале XX века), внедряли электродвижение (рис.51). Этот факт в рамках нового тренда представляет особый интерес - сегодня особенно ценен.

Строятся суда с подобным архитектурно-конструктивным типом и сегодня (рис. 52, рис. 53, рис. 54, рис.55). И потенциал его далеко не исчерпан.

Между прочим, у этих замечательных судов можно обнаружить весьма древнюю родословную. Для этого достаточно взглянуть на полотна Каналетто (рис. 56, рис. 57). Естественно, что за неимением в ту пору паровой машины, ходили эти суда при помощи вёсел.

Мы говорили уже, как важен сегодня вопрос экологичности судна. Ведущие компании наперебой предлагают свои электромобили как гибридные, так и аккумуляторные. Появляются электросамолёты, чьи двигатели питаются энергией от солнечных батарей. Электродвижение полным ходом внедряется в большое судостроение (пока в основном в виде гибридных установок) особенно на научно-исследовательских судах нового поколения. Появляются малые транспортные и прогулочные суда с электродвижением в т.ч. и с питанием от солнечных батарей (рис.58).



Рис.47. Пример уходящего мэйнстрима.

Поэтому, возврат к электродвижению с питанием от солнечных батарей, размещённых на тенте (что, кстати, ничуть не нарушает традиционного дизайна) это в равной мере и возврат к традициям, и прорыв в будущее. Таким образом, заказывая экологически чистое судно, развивающее в своём облике исторические традиции, богатый человек даёт посыл обществу не только о своей приверженности к культурному процессу, желании украсить как свою, так и общественную жизнь, о своём утончённом вкусе, но и о стремлении к инновации, содействию научно-техническому прогрессу.

Весьма удобным представляется также размещение панелей солнечных батарей на тентах судов строящихся в архитектуре малых «рыбачков» (рис.59, рис.60).

Условиям формирования нового тренда отвечает и развитие такого специфического типа судна как плавучий дом. Причём, если ещё совсем недавно это направление было представлено либо конструкциями по типу дебаркадера или брандвахты либо поставленными на прикол некогда самоходными судами, то сегодня здесь имеется несколько совершенно обособленных и перспективных направлений. В первую очередь, то, которое можно охарактеризовать как «плавучий коттедж». А во вторую - развитие типажа моторной яхты, но с ограниченными - скоростью и ходовым временем. В обоих вариантах лидируют голландские корабли.

Особый интерес представляет плавучий коттедж. Данная концепция позволяет максимально использовать объёмы и площади, при этом формируя интересный, статичный образ судна соответствующий условиям его эксплуатации, в чём-то близкий береговой архитектуре, но всё-таки, не береговой.

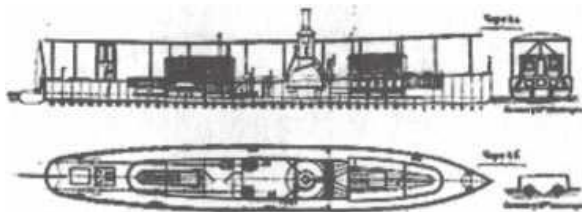


Рис.48. Пассажирский баркас с паровой машиной, начало XX века.

Характерно, что, несмотря на всю современность дизайна, подобные проекты вполне соответствуют традициям протестантской этики определившей на века развитие голландской архитектуры, как береговой, так и судовой (лаконичность силуэта и цветовой гаммы, преобладание прямых либо минимального числа слегка изогнутых линий, рационализация всех применяемых конструкций, обеспечение максимального комфорта при презрении к излишнему декору).

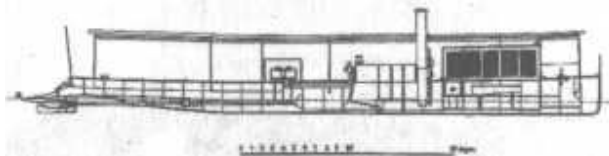


Рис. 49. Пассажирский баркас с паровой машиной, начало XX века

Определённый интерес представляет плавучий дом в стиле китайского «судна цветов» - «хуа-чуань» (рис.61, рис. 62).

Продолжает существование и развитие также такое направление как плавучий дом - судно - реплика или плавучий дом - стилизованное под старину судно.

Повышенный интерес вызывают сегодня и лодки традиционной конструкции, прежде всего отличающиеся особой эстетичностью форм и богатым декором, такие как венецианские гондолы, мальтийские дайсы, лущу и тал-латины, каталонские барки, провансальские гозо средиземноморские фелюки и тартаны.

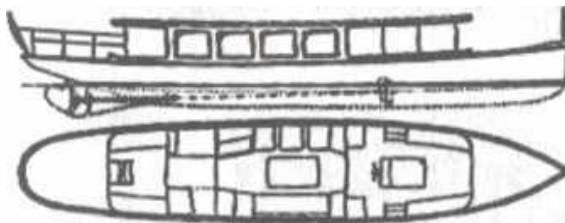


Рис. 50. Пассажирский баркас с ДВС, начало XX века.

Итак, магистральными направлениями нового тренда, на ближайшее время выраженными в типоразмерном ряду могут быть:

- лодки длиной от 6-ти до 9-ти метров по типу мальтийской дайсы или венецианской гондолы (гребные лодки с возможностью установки подвесного или стационарного электромотора с питанием от аккумуляторов и от солнечных батарей размещаемых на тенте). На лодках по типу дайсы или каталонской барки возможно использование латинского паруса;

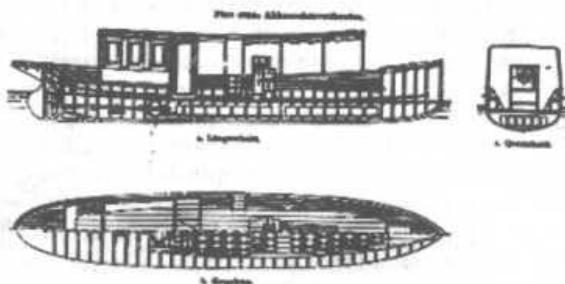


Рис. 51. Немецкий пассажирский баркас с электродвижением от АКБ.

- суда с рубкой либо с тентом (либо с рубкой и тентом) в стиле пассажирских и разъездных баркасов, длина таких судов лежит в пределах от 10 до 20 м. Силовая установка - подвесной либо стационарный электромотор. Однако возможно применение подвесных или стационарных четырёхтактных моторов;

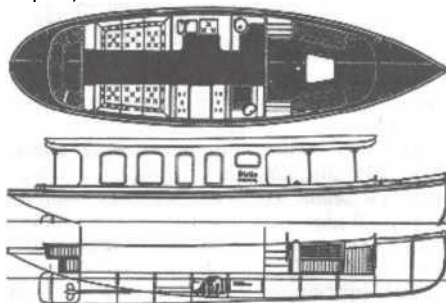


Рис. 52. Современное прогулочное судно в стиле пассажирского баркаса традиционного типа.



Рис. 53. Прогулочное судно с электродвижением. Проработка научно-исследовательского центра "Шкипер".



Рис. 54. Пассажирский баркас. Женева, Швейцария.



Рис. 55. Пассажирский баркас. Женева, Швейцария.



Рис. 56. Пассажирский гребной баркас на картине Каналетто. Галерея Уоллеса, Лондон.



Рис. 57. Пассажирский гребной баркас на картине Каналетто. Галерея Уоллеса, Лондон.



*Рис. 58. Пассажирский паром с электродвижением от солнечных батарей.
Женева. Швейцария*



*Рис. 59, 60. Современное универсальное промышленное судно - идеальный
прототип для создания моторной яхты. Канны, Франция.*



Рис. 61. Модель классического китайского «судна цветов». Морской музей Гоинвич, Лондон

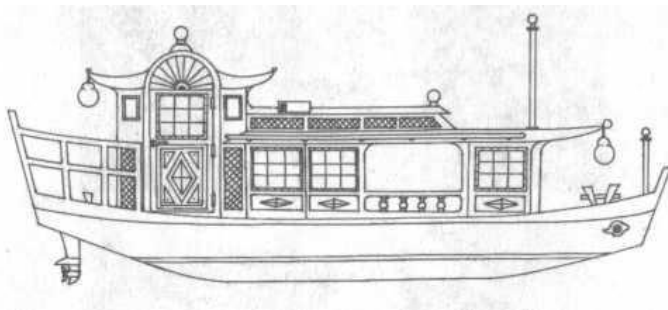


Рис. 62. Плавдача в стиле китайского «судна цветов». Проработка научно-исследовательского центра «Шкипер».

- яхты северных, прежде всего «скандинавских» (рис. 63) и голландского типов, как с вельботной, так и с транцевой кормой, как килевые, так и с опускаемыми швертами (или шверцами). Длина таких судов может лежать в пределах от 9 до 20 м. Парусное вооружение - гафельное, шпринтовое, либо бермудское. Варианты вооружения - шлюп, кэт, тендер, кэч, иол;



Рис. 63. Яхта «скандинавского» типа. Док святой Екатерины, Лондон.



Рис. 64. Перспективный тип плавучего коттеджа. Амстердам, Нидерланды.



Рис. 65. Плавучий дом в восточном стиле. Проработка научно-исследовательского центра «Шкипер».

- плавучие дома в стиле плавучих коттеджей (рис. 64) и китайских домов цветов. Их длина может составлять от 14 до 25 м, ширина от 2,5 до 7 м,

площадь помещений от 30 до 250 квадратных метров (кстати - плавучий дом может стать базой для семейной флотилии вышеупомянутых здесь лодок эдакого - семейного яхт- клуба).

Либо как вариант: вокруг плавучего дома (рис.65) может быть создана «плавучая усадьба» куда помимо собственно дома войдут плавучие - баня, беседка (рис.66), причал и т.п.

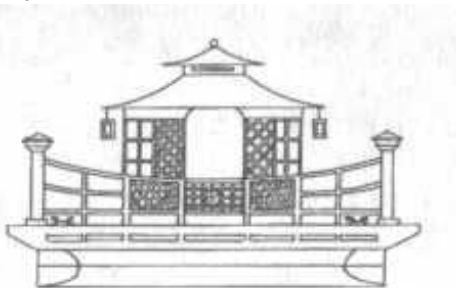


Рис. 66. Плавучая беседка в восточном стиле. Проработка научно-исследовательского центра «Шкипер»

Выбор указанных прототипов далеко не случаен. Очевидно, основой для типоразрядного ряда может послужить и любое другое направление в судостроении, любая иная историческая либо этническая традиция, о чём говорилось выше. Это могут быть кочи и карбасы Поморского Севера, абры и дау Персидского залива, рыбацкие фелюки (рис. 67) и кайки Греции, лодки побережья Восточной Африки, японские боты «вазен» (рис. 68), скандинавские «ёлы» (рис.69), великие гоночные яхты прошлого.



*Рис. 67. Греческая фелюка с традиционным корпусом и современной рубкой.
Ханья, Крит.*

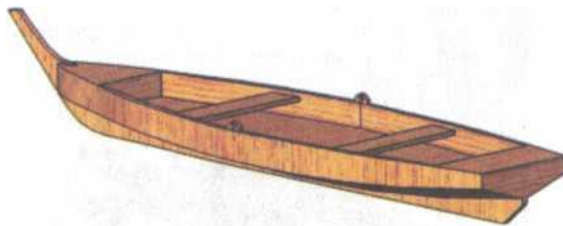


Рис. 68. Лодка в стиле «Вазен». Проработка научно-исследовательского центра «Шкипер».

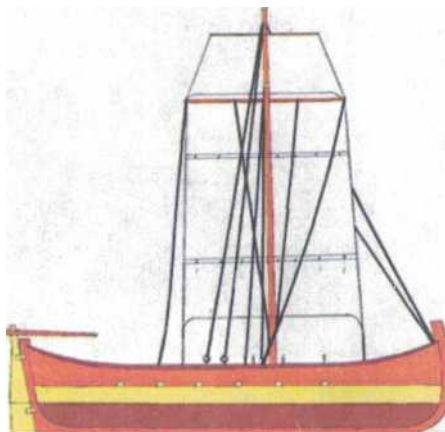


Рис. 69. Прогулочное судно в стиле скандинавской ёлы. Проработка научно-исследовательского центра «Шкипер».

Но! Все они в отличие от означенных прототипов имели предназначением либо рыбный промысел, либо перевозку грузов, либо гонки, а отнюдь не перевозку людей. Соответственно на них зачастую отсутствуют достаточные площади и объёмы для размещения людей (это в первую очередь касается промысловых судов), либо чрезвычайно малая полнота корпуса (это характерно для великих гоночных яхт).

А вот выбранные прототипы изначально предназначались для людей - их перевозки. Пассажирские: венецианские гондолы (рис. 70) и мальтийские дайсы (рис.71). Лоцманские, развозные суда (рис. 72), а также крейсерские яхты (скандинавские парусники) всегда главной целью имели перевозку людей. Ну а плавучие дома - тут вообще разъяснения не требуется. Т.е. архитектура, конструкция обводы, всё здесь изначально приспособлено и предназначено для длительного пребывания людей, причём не только экипажа (профессионалов), но и пассажиров. Практически все выбранные суда имеют интересный дизайн и оригинальный запоминающийся декор. Они фавориты и лидеры грядущего тренда.



Рис. 70. Венецианская гондола.



Рис. 71. Мальтийская дайса. Витториозо, Мальта.



Рис. 72. Стальной разъездной баркас. Амстердам. Нидерланды.

Означает ли это, что другие типы должны быть отброшены. Нет. Но они будут использоваться в качестве прототипов во вторую очередь и по их адаптации к новым требованиям потребуются больше сил, времени, а значит и денег. Хотя проведенный нами анализ показывает, что судостроители таких регионов как Средиземноморье (рис.73, рис.74), Персидский залив, Восточный берег Африки, Страны бассейна Тихого океана не сидят сложа руки и в скором времени могут порадовать нас свежими решениями в сфере

яхтинга. Решениями, как в сфере конструкции, так и дизайна. Решениями, вполне укладывающимися в излагаемую здесь концепцию. Однако, как нам кажется, эту существенную тенденцию просмотрели многие т.н. специалисты в области яхтинга, включая редакторов т.н. толстых «яхтенных журналов». Причём, не только отечественных журналов. Но и зарубежных.



Рис. 73. Пассажирский катер на основе кайка. Керкира, Корфу, Греция.



Рис. 74. Пассажирский катер на основе кайка. Керкира, Корфу, Греция.

Особую ценность представляют промысловые суда традиционных типов в том случае, когда в качестве основного времяпровождения заказчик предполагает рыбалку. В первую очередь здесь могут быть востребованы следующие типы: средиземноморские промысловые суда -фелюки, кайки, луццу (рис.75), а также японские суда типа «вазен» (рис. 76), известные также как «ямато», кавасаки, кунгасы.



Рис. 75. Мальтийская лущу. Валетга, Мальта.



Рис. 76. Промысловое судно с обводами типа "вазен". Сейшельские острова, остров Маэ, Виктория.

Все их отличает лаконичность и завершенность форм, высокая мореходность, возможность нести паруса, адаптируемость к современной технике. Практически все они оснащаются сегодня либо стационарными, либо подвесными моторами (боты «вазен» и близкие им по конструкции лодки Тихого океана и стран Юго-восточной Азии иногда оснащаются мотор-веслом), оборудуются рубками, что отнюдь не портит их дизайн. Размеры этих судов-прототипов вполне отвечают условиям тренда. В основном это суда длиной от 6 до 20 м. Самые маленькие могут быть выполнены в виде гребных лодок.



Рис. 77. Лодка. Женевское озеро, Коппе, Швейцария.



Рис. 78. Шлюпка королевы Анны. Морской музей. Гоинвич, Лондон.

Между прочим, гребные лодки длиной от 5 до 9 метров обещают стать центральным элементом нового тренда (рис.77). Здесь особо важным фактором является то, что управлять такой лодкой может любой человек, даже ребёнок (таким образом, в тренде отображается возврат к семейным ценностям). Отсутствие необходимости в профессиональном экипаже придаёт особую интимность отдыху. Кроме того, гребля - великолепный спорт (здоровый образ жизни) и не разрушает окружающей среды (экологический

фактор). Следует также помнить, что гребля - один из наиболее аристократических видов спорта (рис.78). Не случайно он является излюбленным среди студентов Кэмбриджского и Оксфордских университетов.

Примеры перспективных гребных лодок способных ходить также под мотором представлены на рисунках 79 и 80.

Наиболее крупные лодки (от 7 до 9-ти метров длины) могут оборудоваться тентами-балдахинами (Вы только подумайте - цветной тент, шёлковые занавески, золочёные кисти и бахрома), подобно дайсам и золочёным фелюкам (рис.81), или даже маленькими каютами-кабинками, как некоторые венецианские гондолы или церемониальные барки.

А вспомним замечательную традицию устилать ковром места для почётных пассажиров (она сохранялась ещё в начале XX столетия на шлюпках перевозивших адмиралов и царственных особ). Наверное, пора вырабатывать специальный стиль «яхтенных ковров».

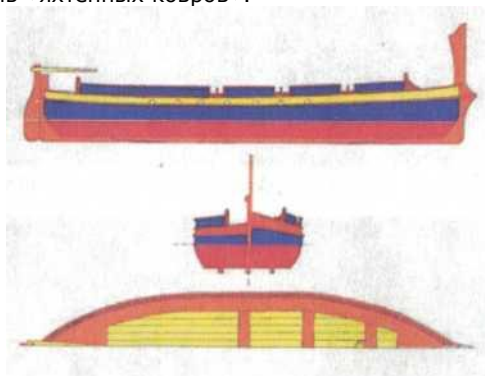


Рис. 79. Прогулочная лодка в стиле спру нары. Проработка научно-исследовательского центра «Шкипер».

Лодка может как в межнавигационный, так и в навигационный периоды храниться на берегу (под навесом или в эллинге), что не просто продлит её срок службы, но сделает её, при использовании качественной и хорошо подготовленной древесины, фактически вечной.

Самой лодке может быть придан облик в наибольшей мере соответствующий культурной среде или интересам владельца. Тем, для кого эталоном является культура Средиземноморья - идеальна будет лодка в венецианском (гондола), мальтийском стиле (спрунара, дайса или тал-латини). Для поклонников Франции может быть предложена лодка по типу тартаны. На фоне особняка в стиле Гауди хорошо будет смотреться каталонская барка (рис.82, рис.83). Носителям «нордического» духа будет комфортно на лодке, чей облик напоминает ёлу. Тот, чьей системой координат является ислам, возможно выберет лодку по типу арабской абры или мальдивской дони (кстати на них путешествовал сам великий Ибн-Батута). А вот дух и этика протестантизма в наибольшей степени выражены в голландских традиционных лодках (рис.84).

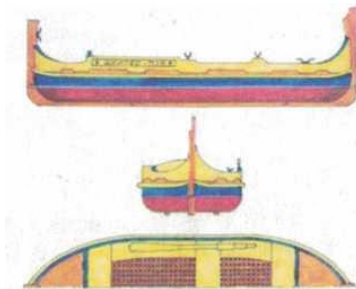


Рис. 80. Прогулочная лодка в стиле дайси. Проработка научно-исследовательского центра «Шкипер».

А может, человек захочет сегодня вспомнить о своих поморских корнях, а назавтра погрузиться в мир восточной философии? Что ж, тогда разумно иметь у причала и карбас и сампан.

Как видим, лодка с выраженным историческим или этническим характером может дать то, чего так не достаёт человеку в современном быстро меняющемся мире, - чувство сопричастности культуре, истории, ощутимую материальную точку опоры. Ведь скрип уключин и сегодня тот же самый, что и во времена Эрика Рыжего и Синбада Морехода. При этом будем помнить, что лодка - ещё и символ спасения, начиная со времён ковчега и вплоть до современной спасательной шлюпки.



Рис. 81. Лодка в стиле спрунары с тентом - балдахин. Проработка научно-исследовательского центра «Шкипер».



Рис. 82. Каталонская барка. Пальма-де Майорка. Испания.



Рис. 83. Каталонская барка. Пальма-де Майорка. Испания.



Рис. 84. Лодка. Амстердам, Нидерланды.

Важным является и то, что при всей своей традиционности, заложенные в конструкцию этих судов идеи, фактически являются вневременными. Они позволяют не просто создавать суда созвучные любой эпохе, а являются, как бы самым выражением научно-технического прогресса. А поскольку как уже отмечалось, почти все эти лодки существуют и по сей день, адаптируясь к современным материалам, технологии и оборудованию они представляют собой и просто надёжные и удобные утилитарные транспортные средства.

Также, определённый интерес, при создании судов для любительской рыбалки, представляет архитектурный типаж сейнера «калифорнийского» типа.

А как же скоростные суда? Очевидно, будут строиться и они, но только те, которые в наибольшей мере соответствуют тренду. Т.е. всё-таки ограниченных размеров. И обладающие своим «портретом» и историей. На наш взгляд это, прежде всего, катера наследующие традицию «Сигарет» (рис. 85) Дона Ароноу. Они продолжают своё развитие. В ряде случаев такие катера оснащаются подвесными моторами (превращаясь согласно отечественной классификации в моторные лодки), что позволяет более эффективно использовать внутренние объёмы.



Рис. 85. «Сигарет».

Кроме того, интересные проекты могут быть созданы на основе японских промысловых ботов типа «вазен». Кстати, их скорость под мотором (подвесным или стационарным) достигает 40 и более узлов. Большой потенциал содержит ахитектурно-конструктивный тип глиссирующих катеров 20-х, 30-х годов XX века. В этом направлении работают итальянские фирмы «Riva» (рис.86) и «Colombo».

Успеха добилась здесь также украинская компания «LagoonRoyal» (Херсон) строящая катер «Мартин» с корпусом из красного дерева (проект разработан дизайн- группой «Ала» из Николаева).



Рис. 86. Модель катера Riva.

Любопытная тенденция прослеживается в развитии рыболовных катеров с «тунцеловными» вышками-тауэрами (рис.87). Зародившись как узкоспециализированные, дорогие, престижные суда, сегодня они проходят стадию некоторой «демократизации», которой, прежде всего, поспособствовало внедрение на них подвесных моторов (рис.88, рис.89). Очевидно, эти интересные кораблики, пока ещё полностью не раскрыли свой потенциал как в плане совершенствования дизайна экстерьера, в котором

вертикальные линии тауэра дополняют стремительные формы корпуса, так и в плане расширения сферы использования.



Рис. 87. Катер с вышкой-тауэром. Монако, Порт-Эркюль.



*Рис. 88. Применение подвесных моторов на судне с вышкой тауэром.
Сейшельские острова, остров Маэ, Бо-Валон.*



Рис. 89. Применение подвесных моторов на судне с вышкой тауэром. Сейшельские острова, остров Маэ, Бо-Валон.

Теперь ещё несколько слов о движителях и двигателях. Безусловно, приоритет отдаётся экологически чистым и экономичным, это, прежде всего электродвижение (включая питание от аккумуляторов, солнечных батарей, а также гибридные приводы), паруса и вёсла. Особенно, это актуально для лодок длиной от 5 до 9 метров как это говорилось выше. Из двигателей внутреннего сгорания наиболее перспективны четырёхтактные автомобильного типа. На речных судах длиной от 12 до 20 метров при стилизации их под начало XX века целесообразно использовать гребные колёса как бортовые, так и кормовые.

Основной материал корпуса. По-видимому предпочтение в рамках данного тренда будет отдаваться дереву, стали, лёгким сплавам.

В некоторых случаях, для постройки малых лодок, рассчитанных на нижний средний класс, может использоваться полиэтилен или полипропилен при использовании термопласт - технологии (рис. 90) либо в виде сварного корпуса. К достоинствам этих материалов следует отнести их экологичность, простоту утилизации, а также такие качества как упругость и несмачиваемость водой. Кроме того, они не требуют окраски т.к. пигмент может вводиться в пластик на стадии его изготовления.



Рис. 90. Рабочая шлюпка из полиэтилена. Женева, Швейцария.

Недостатки: полиэтилен не стоек к ультрафиолетовому излучению, полипропилен не отличается морозостойкостью. Существуют решения позволяющие выпускать морозоустойчивый полипропилен и полиэтилен стойкий к ультрафиолету. Однако помимо увеличения стоимости пока это ведёт к уменьшению срока службы пластика.

Стеклопластик, очевидно, будет применяться ограниченно, в частности в некоторых случаях для обклейки деревянных корпусов. Применение армоцемента пока под вопросом. С одной стороны, он обеспечивает судну долговечность (минимальный срок службы при соблюдении технологии постройки 40-60 лет). Однако не решён вопрос утилизации корпусов из этого материала.

Наиболее же приоритетными, всё-таки, очевидно будут дерево (рис. 91, рис.92) и сталь, вследствие широких возможностей для формообразования, высокой ремонтопригодности, больших сроков службы (при условии соблюдения технологии). Причём дерево в связи с новым трендом будет доминировать в декоре большинства судов, не зависимо от основного материала корпуса.



Рис. 91. Деревянный катер. Амстердам. Нидерланды.



Рис. 92. Пример удачного использования дерева в малотоннажном судостроении.

Это мы наблюдаем уже сегодня, когда пластиковые, и металлические корпуса снаружи отделываются деревянными панелями (либо пластиком «под дерево»)

(рис.93.). Уж очень хороша его фактура - тёплая и естественная, напоминающая о связи с природой и традицией. В дальнейшем, можно ожидать формирование цветовой схемы экстерьера судна с помощью дерева разных пород и оттенков (как это делалось в старину некоторыми искусными судомоделистами).



Рис. 93. Оформление корпуса прогулочного судна "под дерево".

Кроме того, дерево позволяет использовать такие методы декора как резьба и её золочение. Естественно это будет дорого. Но это позволит создать настоящий шедевр с индивидуальными характеристиками. Ведь как украсит лодку щит с резными инициалами владельца или носовая фигура, в облике которой угадывается любимая женщина! А какие возможности открывает использование декоративных резных или кованых фонарей (хотя, почему декоративных - они же будут реально светить).



Рис. 94. Модель церемониальной барки Мальтийского ордена. Мальтийский морской музей. Витториозо, Мальта.



Рис. 95. «Баржа» королевы Фридрики. Морской музей. Гоинвич, Лондон.



Рис. 96. «Баржа» королевы Фридрики. Морской музей. Гоинвич, Лондон.



Рис. 97. «Баржа» королевы Фридерики. Морской музей. Гоинвич, Лондон.



Рис. 98. «Баржа» королевы Фридерики. Фрагменты декора. Морской музей. Гринвич. Лондон.

ГЛАВА 5. ЧТО ДЕЛАТЬ?

Определившись с типажом судов, их размерениями, дизайном, материалами нужно остановиться на вопросах организации процесса проектирования и строительства яхт.

Очевидно, сегодня в новых условиях центральной фигурой в данном процессе должен стать не завод, вернее не те люди (или юридические лица) которые купили завод, а независимые, а может лучше зависимые, но от заказчика - будущего судовладельца проектировщики, дизайнеры и менеджеры-строители яхты. Это может быть, нанимаемый заказчиком, авторский коллектив или частная фирма (совладельцами, которой являются вышеупомянутые проектировщики дизайнеры, менеджеры и обязательно юристы), с которой заказчик заключает договор на проектирование, постройку и регистрацию судна.

При такой организации процесс постройки может стать более прозрачным для заказчика, качество проектирования может быть существенно улучшено, а затраты на постройку значительно снижены.

Ещё один важный аспект: на первый взгляд может показаться, что данный тренд касается только «лодок для богатых» и не затрагивает средний класс. Однако это не так. Мы должны помнить, что кризис затрагивает всех, но он и перед многими открывает и возможности. Очевидно, внимательный читатель уже отметил про себя некоторую «демократичность» данного тренда, которая выражается, прежде всего, в уменьшении размеров «лодок для богатых», снижении их скоростей, а значит и мощностей. Т.е. намечается некоторое сближение характеристик судов для богатых и для среднего класса. А это позволяет осуществлять эффективную межпроектную унификацию. Т.е. на базе одних и тех же проектных решений и технологий создавать суда различного уровня дизайна, комфорта, отделки, тюнинга, используя различные материалы комплектации, применяя серийные или индивидуальные методы изготовления, привлекая при необходимости специалистов с уникальной квалификацией.

Т.е. суда будут примерно одинаковых размеров, но вот качество и цена будут отличаться. Подобное мы наблюдаем на многих направлениях. Ведь все наручные часы имеют примерно одинаковые размеры. Различаются же они качеством и ценой. Ни у кого не вызывает удивление, что одни часы отличаясь от других ценой в 50, 100 а иногда и в 1000 раз имеют примерно те же размеры. Или диаметр их циферблата и вес тоже должны быть в 100 или 1000 раз больше? Кстати, отметим, что хотя качество часов различно, различны используемые для механизмов и отделки материалы, но дизайн их, в общем- то, одинаков, по крайней мере, основные его принципы.

Похожие явления мы наблюдаем и в автостроении. Если бы, принципы, господствовавшие последние 20 лет в яхтостроении были бы перенесены в автопром, то размеры престижных авто, вырастая пропорционально цене, давно превысили бы размеры карьерных самосвалов!

Таким образом, возможно строительства дорогих судов из более дорогих и качественных материалов с более сложными обводами с индивидуальным декором, но возможна постройка подобного судна со столь же высокими мореходными качествами и степенью безопасности, но с использованием стандартных решений и более дешёвых материалов с более «спартанскими» условиями обитания.

Важным является и вопрос организации строительства. Практика постройки яхт на «больших» заводах показала, что при весьма умеренном, а иногда и просто сомнительном качестве в стоимость судна закладываются гигантские накладные расходы (100, 200, а иногда и 1000 процентов) обусловленные как раз «солидностью» предприятия: избыточные размеры цехов, стапельных мест, множество станков и оборудования непосредственно для строительства яхты не используемых, численность персонала, служба главного механика, секретари, бухгалтерия, архив, охрана, гараж, арендные платежи и т.д. и т.п. А кроме них есть ещё владельцы завода, не принимающие никакого участия в создании яхты (а если и принимающие, то от такого участия вреда больше, чем пользы), не участвующие в её разработке, но желающие заработать на её постройке и продаже. Расходы на содержание всего этого табора и определяют сегодня в большинстве случаев стоимость яхты.

Практика показала: куда как более выгодно строить судно либо на минимально оборудованной площадке: навес или ангар на берегу, либо на арендованных у завода площадях. Причём, в условиях кризиса возможен весьма широкий выбор (вот они возможности!). При этом в постоянном пользовании можно иметь минимальный набор обновляемого по мере необходимости оборудования. Недостающее, можно, либо арендовать, либо заказывать определенные работы целиком у контрагентов на основе тендера. Для организации всего этого процесса и нужен в упомянутой группе помимо проектанта, конструктора, дизайнера и юриста, квалифицированный оборотистый менеджер.

Авторы имеют опыт строительства судов по обоим схемам. С этим опытом связана любопытная история: по одному и тому же проекту строились два одинаковых судна. Одно по первой схеме (на «солидном» заводе) другое по второй, что называется «в гараже». Когда (в «гараже» судно было построено в два раза быстрее) стоимость судна заводской постройки оказалась в три раза больше чем у судна «гаражной постройки» на вопрос авторов: «почему же так?» коммерческий директор завода ответил буквально следующее: «Ну, вы же понимаете, что завод не может конкурировать с гаражом!» Вот Вам и ответ - не может.

Важнейшим является вопрос авторского надзора со стороны проектанта и дизайнера. Если проект заказывается заводом, таковой практически не осуществляется («У нас не Дания! Начертил и до свидания!»). Известно множество историй, когда, в общем-то, неплохие проекты имели весьма печальную реализацию. Если же проектант будет наниматься заказчиком, авторский надзор может быть осуществлён более эффективно и владелец всё-таки получит яхту, соответствующую проекту и его ожиданиям.

Кстати встаёт со всей серьёзностью вопрос о реальном статусе яхт (лодок, катеров и прочих судов для отдыха). Пока мы фактически имеем только классификацию этих судов по степени мореходности, которую осуществляют ГИМС, Регистры, зарубежные классификационные общества (честно говоря, тоже не вполне адекватную и объективную). Но вопрос уровня комфорта, дизайна, престижности, что для яхты тоже немаловажно, решается сугубо субъективно, по принципу, что хорошо сегодня продаётся то и престижно.

Т.е. отсутствует тот подход, который сложился в гостиничном бизнесе - система «звёздности» отелей, когда клиенту более - менее ясно, за что всё-таки он отдаёт деньги. Эта система «звёздности», отражающая как

мореходные качества, так степень комфорта, безопасности, экологичности, эргономики, уровень дизайнерских решений, качество изготовления, используемые материалы и изделия, долговечность сегодня необходима. Она необходима яхтостроителям как объективный «гамбургский счёт». Но ещё больше она нужна клиентам, заказчикам, чтобы не попадаться на крючок мошенникам от яхтостроения.

Первой, хотя и неудачной, попыткой можно считать проводившийся конкурс «Океан дизайна». К сожалению, это мероприятие оказалось мертворождённым. Причины: участие в мероприятии за редким исключением, преимущественно дизайнеров, причём людей фактически с судостроением его историей традициями, технологией, практически не знакомых. Не знакомых и с практикой судоходства с теми коллизиями, в которые иногда попадают судно и экипаж. Засилье исключительно «бумажных» проектов. Большинство из них никогда не подвергались проверкой расчётами по плавучести, остойчивости, непотопляемости, ходкости,

прочности. Т.е. фактически, они имели в некотором роде «сказочно-фантастический характер».

Соответственно оценке подвергалась только дизайнерская часть проектов (зачастую-неосуществимых). Не случайно, лейтмотивом форума стала критика в адрес таких органов как Регистр и ГИМС, которые своими «излишними» требованиями по обеспечению безопасности мешают создавать «хорошие» проекты.

Да, очевидно на этом этапе создать объективную систему оценки проекта, претендующую на «звёздность» не получилось. Но нам думается, что в случае становления системы упомянутых здесь проектно-дизайнерско-менеджерско-юридических групп, а на наш взгляд всё к этому сейчас и идёт - таков тренд, возможно и формирование органа (общественного, наподобие Американской киноакадемии присуждающей Оскар), который будет раздавать «звёзды». Но, в жюри, которого, помимо дизайнеров, будут участвовать, проектанты, конструктора, менеджеры, а самое главное - заказчики. Самое главное: это жюри должно формироваться заказчиками- судовладельцами и проектантами.

И ещё. Помимо раздачи «звёзд» (или слонов - как кому нравится) эта структура (как она будет названа: ассоциация, союз или академия пока не суть важно) она должна заниматься проблемами прогулочного да и вообще малого флота владельцы которого, как показал опыт сегодня часто оказываются беззащитными как перед судостроителями - мошенниками, так и перед всевозможными чиновниками (в погонах и без), перед рьяными законодателями, причём, что удивительно эта беззащитность, в условиях построенной у нас демократии порой не зависит даже от толщины кошелька.

Быть может, для западного или восточного зарубежья это и не столь актуально, но для Россия структура, защищающая права судовладельцев, аналогичная «синим ведёркам» автолюбителей ох как нужна.



Рис. 99. Яхта «Amazon». Мальта.

В завершение темы хотелось бы отметить, что обозначенный здесь тренд имеет не частный «судостроительный» (рис.99), а общетехнический, можно даже сказать общекультурный характер. Посмотрите, какой неподдельный интерес наблюдается к старинным автомобилям. Существуют специализированные фирмы, выпускающие реплики культовых машин (например «Ягуар» SS - 100), но с современными двигателями и автоматической коробкой передач. Восстанавливаются или воссоздаются по оригинальным чертежам самолёты 20-х - 30 -х годов.



Рис. 100. Яхта в стиле начала 20 века - моторная яхта SYCARA спроектированная. Брюсом Кингом.

Повышенный спрос наблюдается на кареты. Предприятия, выпускающие их процветают. Та же тенденция наблюдается и в архитектуре престижного жилья. Люди грезят о яхтах, повторяющих стиль начала 20 столетия (рис. 100), яхтах «буксирах» (рис. 101), яхтах - репликах колёсных пароходов (рис. 102), катерах в стиле эпохи «ар-деко» (рис. 103), да просто о мореходных и в тоже время изящных лодках (рис.104).



Рис. 101. Яхта в стиле буксира.



Рис. 102. Пассажирский колёсный пароход. Женева, Швейцария.



Рис. 103. Катера в стиле «ар-деко».



Рис. 104. Лодка. Ньон, Женевское озеро, Швейцария.

Поэтому, очевидно, не за горами процесс преобразования уже существующих проектно-конструкторских групп в яхтенные ателье решающие комплексно вопросы проектирования, дизайна, организации постройки, авторского надзора, юридического сопровождения, регистрации судна. Вот эти ателье и смогут в полной мере воспользоваться теми возможностями, которые влечет за собой кризис, и которые отражаются в новом тренде.

Так что, господа судовладельцы и те, кто хочет стать таковыми, делайте Ваши ставки (и вклады)! Тот, кто сделает это первым - тот и выиграет!



БИБЛИОГРАФИЯ

1. Адрианов Г. Гондола для Северной Венеции. СПб. Катера и яхты №5 (195), 2005 с. 52- 55.
2. Асланов Г.А., Вельмина О.И., Макарова И.И. Рыбопромысловые суда из стеклопластика. Обзорная информация. Серия: Промышленное рыболовство. - М., ВНИЭРХ. 1999. №1-2. 96 с.
3. Артёменко С., Степанов П. Солнечные яхты. Судостроение. № 1-2/ 2003. с. 42-43.
4. Баадер Х. Разъездные, туристские и спортивные катера. - Л.: Судостроение, 1997. с. 384.
5. Белиенко В., Брызгалов В. Карбас. Л. Катера и яхты №6 (148) 1990 стр.100-106.
6. Бондаренко Е.К. Вопросы унификации при художественном конструировании прогулочных судов. Судостроение №4 1979 с. 50-52.
7. Борман А.Н. Моторные лодки на автомобильной выставке в Берлине 1906 года. СПб. Издание управления внутренних водных путей и шоссейных дорог. 1906 г. 85 с.
8. Брандт А.А. Винтовой двигатель г.Торникрофта для мелкосидящих пароходов. - СПб.: Известия собрания инженеров путей сообщения. -1887. - с. 63-73.
9. Брике А. Мелкое судостроение. - Л., М., Главная редакция судостроительной литературы, ОНТИ, 1936. - 400 с.
10. Бударин С.П. Флот для освоения мелких рек. - М.: Гострансиздат, 1935. - 79 с.
11. ВалиулловФарит. Повевало свежим «ретро». Катера и яхты. СПб., 2009. №2 (218) с. 56 - 59.
12. Варшранкер П. Гроховский А. «Афина» дочь Зевса. Катера и яхты. 2005. № 3 (195). с. 10-16.
13. Галенко В. «Леди Дафна» из Лондона. СПб., Катера и яхты №5 (197), 2005, с. 118 - 121.
14. Галенко В. Постройка ладьи «Русич» для перехода из «варяг» в «персы». СПб., Катера и яхты №5 (197), 2005, с. 128 - 130.
15. Галенко В. Деревянное судостроение в Англии. СПб., Катера и яхты №1 (199), 2006, с. 136 - 139.
16. Гусев. В. ЛайфботыКолинаАрчера или «Арчероголики» поклоняются надёжности. СПб., Катера и яхты 172, 2000, с. 38 - 42.
17. Гроховский А.Катер подан, сэр! СПб., Катера и яхты № 181, 2002, с. 42 - 43.
18. Гроховский А., Кришталь Б. Билет в высшее общество. СПб., Катера и яхты № 1 (211), 2008, с. 42 - 48.
19. Давыдов С. Кижанка на рубеже XXI века. СПб., Катера и яхты № 175, 2001, с. 90 - 94.
20. Данияев А. Казаров Ю. Траулеры, с которых не ловят рыбу. СПб. Катера и яхты №5 (192), 2004, с. 52 - 56.
21. Данияев А. Ширинкин О. Красиво или удобно? СПб., Катера и яхты №1(199), 2006, с. 74 - 77.
22. Данияев А., Лагутин И. «Vene - 2010». СПб., Катера и яхты. 2010. № 3 (225) с. 28 - 34.
23. Данияев А., Гроховский А. Сдержанный оптимизм. Катера и яхты. 2010. № 3 (225) с. 36 - 41.
24. Джорджетти Франко. Парусные яхты. История и современность. М. Издательство «Астрель», Издательство «АСТ». 2005, 312 с.
25. Дубровин Н.Е., Окорочков А.В., Старков В.Ф, Черносвитов П.Ю. История северорусского судостроения. - СПб.: "Алетейя", 2001. - 404 с.
26. Емельянов Ю.В. Малые туристские моторные суда. - Л., Судостроение, 1967.
- 338 с. 27.Знаменов В.В., Ларионов А.Л., Носович Т.Н. Русские императорские яхты. Конец XVII - начало XX века. СПб. Издательство «Эго» 1997. 264 с.
28. Зубрицкий В. Архитектура моторных яхт. Куда идём? СПб., Катера и яхты. 2009. № 2 (218).с. 52 -54.
29. Казаров Ю. Пионер термопластовой эры. Катера и яхты.-1999.- № 1(169).-с. 22-24.
30. Крючков. Ю.С. Корабль и эстетика. Николаев.eTalisman. 2007. 172с.

31. Колс К.А. Под парусом в шторм. Гидрометеиздат. 1985. - 328 с.
32. Котлер Ф., Армстронг Г., Сондерс Д., Вонг В. Основы маркетинга, 2-е европейское издание. - М., СПб., К.: Из-д дом «Вильямс», 2002, - 944 с.
33. Кэннел Д., Литер Д. Современные тенденции в проектировании яхт. - Л.: Судостроение, 1979. - 156 с.
34. Лисочкин А. Стамбул становится ближе. Л. Катера и яхты. 2007 №3 (207) с. 56-60.
35. Лисочкин А. «Martin»: некоторые любя погорячее. Л. Катера и яхты. 2007 №4 (208) с. 20-24 .
36. Матвеева Т.М. Убранство русских кораблей. Л. Судостроение 1979. 224 с.
37. Назаров А. Обеспечение комфорта при проектировании яхт. СПб. Катера и яхты. 2007 №5 (209) с. 96-101.
38. Назаров А. Яхтенный дизайн: практические основы художественного конструирования. СПб. Катера и яхты. 2010 №4 (224) с. 64-70., №3 (225) с.120-123.
39. Наймарк М. Шитые лодки Севера. СПб. Катера и яхты. 2001-2002.с.-111.
40. Наймарк М. Поморская шняга шитая вицей. СПб. Катера и яхты. 2004. №4 (191) с.120-123.
41. Н.К. Монстры возвращаются. Эскалация гигантизма в мире крейсерских яхт. СПб., Катера и яхты № 181, 2002, с. 46 - 50.
42. Осипчук В.Б. Эволюция архитектурных решений малых промысловых судов. Л. Судостроение. - 1978. - №8. - с.9-16.
43. Осипчук В.Б. Проблемы архитектуры в современном судостроении. Л. Судостроение. - 1987. - № 11.- с.14-17.
44. Павлюченко Ю.Н. Основы художественного конструирования судов. Л. Судостроение, 1985. - 264 с.
45. Павлюченко Ю.Н., Куликов С.В. Новосельцев М.Е. Суда Китая. Средние века - конец XIX века. Владивосток. «Города», 2007. 192 с.
46. Песоцкий В. Рыбацкий парусник кривой косы. Морской флот №1 2001. с. 46-49.
47. Рейнке К., Лютьен Л., Мус И. Постройка яхт. - Л.: Судостроение, 1982.
48. Савельев О. «Флинт-кэтбот» - проверено веками. Катера и яхты. 2001-2001. № 178., с. 34.
49. Трифонов А.В. Перспективы применения армоцемента при строительстве малых промысловых судов. Новости зарубежной техники промышленного рыболовства. М. ВНИЭРХ, 1994. - с. 30 -46.
50. Трифонов А.В. Проблема выбора основного материала корпуса при проектировании малого судна. Проблемы судостроения и судоремонта. Сборник научных трудов. - М. «Росконсульт», МГАВТ, 2000 с. 130-132.
51. Трифонов А.В. Стандартные проекты судов. М. Моркнига. 2008. 112 с.
52. Трифонов А.В., Асоцкий М.М., Маев Т.М., Солтус А.С., Суромкин Р.В. Лодка и город. Постройка и дизайн прогулочного судна. М. Транслит. 2009. 52 с.
53. Трифонов А.В., Асоцкий М.М., Маев Т.М., Солтус А.С., Гоков Е.Н. Суромкин Р.В. Рабочие шлюпки, хозяйственные лодки. М.Моркнига. 2010. 152 с.
54. Трифонов А.В. Речные рыбацкие суда. Суда флота рыбного хозяйства внутренних водоемов. История и перспективы развития. М. Транслит. 2010. 144 с.
55. Трифонов А.В. Мальтийские лодки. Шедевры Средиземноморья. М. Транслит. 2011. 60 с.
56. Трифонов А.В. Голландские плавучие дома. Жизнь на воде. М. Транслит. 2011. 60 с.
57. Урбанович В. Архитектура судов. Л. Судостроение. 1969. 352 с.
58. Цудани Т. Японские промысловые суда. - Л.: Судостроение, 1982. -148 с.
59. Черников. И. Финляндчики. СПб. Катера и яхты. 2012. №5 (239).с. 132-134.
60. Яшаров А.С. Малые стальные суда. - Л.: Судостроение, 1986. - 168 с.
61. Ямагучи Тадао. Путь торговли. М. Альпина Бизнес Букс. 2005. - 140 с.
62. Ю.К. Дизайн и престиж. Заметки дилетанта о дизайне большой моторной яхты. СПб. Катера и яхты. 2005. № 3 (195).с. 18-21.
63. Мелкие рыбопромысловые суда Японии. Информационные материалы. Выпуск 40. Гипрорыбфлот. Л. 1960. 13 с.
64. Alfred Dudsus, Ernest Henriot, Fridrich Krumrey. Das grosse Buch der Schiffstypen. Transpress VEB Verlag für Verkehrswesen. Berlin 1987.
65. Cook John. The Royal Yacht Britannia., Official guidebook, Somtone Ltd.
66. Duron M., Rougeron R. Encyclopedic de Bateaux. Editions de la Courtille. 1978.

67. DordeKlausen, Nina Kern Jespersen, Marten Gotche. Nordlandsbaden - analysertafVikingskidshfltnsBadelang. KØbenhavn/ Working papers.The National Museum of Denmark. 1980.
68. FlavioSerafini. Vintage Yachts of the World.Berlin Feierabend. 2003.
69. Huitema T. Ronde en platbodenjachten. Amsterdam. P.N. Van Kampen& Zoon N.V. 1962.
70. JosephMuscat. TheXhrunara.PubliikazzjonijietIndipendenza. Malta 2000.
71. Joseph Muscat. The Gilded Felucca and Maltese Boatbuilding Techniques.PubliikazzjonijietIndipendenza. Malta 2003.
72. Joseph Muscat. The Maltese Tartana.PubliikazzjonijietIndipendenza. Malta 2005.
73. Joel Thevenot. Carnet de voile latine.Giletta-nice-matin. 2009.
74. John Brooks, Vike O'Brien. The Peregrine 18.A pulling boat for racing or picnicking. Wooden Boat .September / October. №126 1995
75. Kuyper.W. Woonschepen. Amsterdam. P.N. Van Kampen& Zoon N.V. 1948.
76. Mattheew Tanner. Scottish Fishing Boats.Shire Librari. 2010.
77. Mondfeld Wolfram. Die Schebecke und andereSchiffstypen des Mittelmeerraumes. VEB HinstorffVerlag Rostock 1980.
78. Nick Corbie. The Narrowboats story.The Histori Press.2012.
79. Ross Mac Taggart.The Golden century. Classic motor yachts 1830 -1930. W.W. Norton &Compani. New York - London. 2001.
80. Schulter C. Elektrischangetriebene Propeller. Jarbuch der Schiffbautechnischen. Berlin Verlag von Julius Springer. 1908.
81. Zbigniew Jan Milewski. Projektowanie i budowa jachtowa zaglowych. Wydawnictwo Morskie. Gdansk. 1970.
82. www.burgenboat.com.



ОГЛАВЛЕНИЕ

ГЛАВА 1. КАК МЫ ЗДЕСЬ ОКАЗАЛИСЬ	4
ГЛАВА 2. ПРОБЛЕМЫ.	9
ГЛАВА 3. ВОЗМОЖНОСТИ.	14
ГЛАВА 4. НОВЫЙ ОБЛИК ПРОГУЛОЧНОГО СУДНА	31
ГЛАВА 5. ЧТО ДЕЛАТЬ?	60
БИБЛИОГРАФИЯ	67
ОГЛАВЛЕНИЕ.....	70



Научно-исследовательский центр «Шкипер» создан более 10 лет назад специалистами, вышедшими из стен Московской государственной академии водного транспорта.

Целями НИЦ «Шкипер» являются:

- проектирование, строительство и ремонт маломерных судов прогулочного, служебно- вспомогательного и промыслового назначения;
- межпроектная унификация в судостроении;
- маркетинговые исследования в области судостроения;
- исследования в области повышения мореходных качеств малотоннажных судов;
- внедрение экологически чистых и энергосберегающих технологий на маломерных судах;
- внедрение электродвижения на водном транспорте;
- создание линии отечественных плавучих домов;
- совершенствование дизайна малого флота;
- -изучение и популяризация зарубежного опыта малотоннажного судостроения;
- исследование истории малотоннажного судостроения;
- оказание консалтинговых услуг.

Результатами упорной работы стали:

- **судно для малых рек «Шкипер» - 20ПМ, судно «Шкипер» - 12 ПМ, рабочие** шлюпки «Шкипер»- РПХЛ, промыслово-хозяйственная лодка «Шкипер»-ПХ, плавдач «Шкипер»-М; проекты судов строящихся в настоящее время и проекты, ожидающие своего внедрения;
- статьи, монографии;
- изобретения, защищённые патентами;
- участие в конференции «Научно-техническое творчество молодёжи - путь к обществу, основанному на знаниях», Всероссийском конкурсе дизайна водного транспорта и водной среды «Океан дизайна», выставках «Охота и рыболовство на Руси», «Балтийский морской фестиваль» и др.



Приглашаем Вас к взаимовыгодному сотрудничеству!

www.nicshkiper.com