SuperYacht

Russian International Yacht Magazine

GULF CRAFT
MAJESTY 140

ИСТИННЫЙ СИМВОЛ РОСКОШИ ИЗ ОАЭ

Lürssen
Репортаж с легендарной верфи

Abeking & Rasmussen
111 лет в элите

Fincantieri
Колоссальный масштаб

Airbus Corporate Helicopters
Летающие тендеры

Oceanco Black Pearl
Солнечные паруса

ИМЕНИ Джозефа Конрада

ТОМУ, КТО НЕ СЛЫШАЛ ПРО «КОНРАД-24», «КОНРАД 45», «КОНРАД 54» ИЛИ «КОНРАД 900» МОЖНО ПАРУ АБЗАЦЕВ ПРОПУСКАТЬ И ЧИТАТЬ ДАЛЬШЕ…

ТЕКСТ Александр Тараненко ФОТО Conrad

С именем «Конрад» в СССР было связано понятие крейсерской парусной яхты так же, как сейчас бумажная копия с именем «Ксерокс». В СССР подавляющее число яхт поставлялось по программе развития СЭВ из Польши, с верфи имени английского писателя польского происхождения Джозефа Конрада (JOSEPH CONRAD KORZENIOWSKI), воспевшего в своих морских рассказах эстетику паруса и романтику океанских приключений. Верфь из Гданьска, что есть старый добрый ганзейский Данциг, была обеспечена заказами со всей Восточной Европы, за исключением, пожалуй, Югославии, где была «своя» судоверфь, выпускающая стеклопластиковые яхты под брендом «Элан», впрочем, как и лыжи. Для яхтсменов тогда «Конрады» были неким эталоном, с которым можно было равнять только лодки олимпийских классов, выпускаемых «империалистическими» верфями типа «Мадеров» или «Наутивелл». Но «Конрады» для тех, кто мог сравнивать, были вполне на уровне, и их любили. Лодки были очень добротными и до сих пор на воде (спустя почти 30 лет). Даже кое-где участвуют в соревнованиях. Благодаря социалистическому «костылю» верфь имела хорошее, развитое производство, технологическую культуру, обученные кадры, конструкторскую школу и, конечно, репутацию.

Потом было то, что «потом»... Небезызвестный Лех Валенса начал баламутить работяг с верфей именно в Гданьске. Пошли повальные забастовки, верфи «встали» во всех смыслах, «Конрад» тоже, а некоторые стоят и до сих пор. Поляки так и не сумели пока выйти на «дореволюционный» уровень по «валу» судостроения, да никто им и не даст. В Европе своих средне и крупнотоннажных «судостроителей» с избытком, и плодить лишнего конкурента за свои же деньги Евросоюз не станет. Но тут как раз и создались условия, та «щелочка», в которую удалось просочиться ручейку наследного искусства гданьских мастеров, и «Конрад» возродился абсолютно в новом качестве.

Собственно новый «Конрад» (Conrad Shipyard) – это действительно абсолютно «Новый Конрад», просто построенный на месте «Старого Конрада». Сохранив название, владельцы хотели сохранить репутацию, и это удалось.

Хочу рассказать о новой продукции верфи, а именно линейке суперяхт, которая началась с блестяще реализованной концепции моторной лакшери-супер-яхты Viatoris (Conrad C-133).

КОНЦЕПЦИЯ

«Конрад С-133» – это результат плодотворной работы британской Reymond Langton Design, голландской «Даяна Яхт Дизайн» и Конрада. Англичанам принадлежит дизайн экстерьера, голландцам – конструкция суперяхты, а поляки строили все, включая проектирование интерьеров под спецификации и капризы заказчика. Линейка планируется как исключительно «заказная», с вариациями, не влияющими на безопасность, но удовлетворяющая прихоти заказчиков. С-133 явилась первой и самой большой суперяхтой, построенной в Польше с акцентом на безопасность, качество и эффективность. Роскошная моторная яхта разработана в соответствии с самыми требовательными техническими стандартами безопасности регистра Ллойда и МСА. Построенная с прочным стальным корпусом и легкой алюминиевой надстройкой, она предназначена для трансатлантических переходов с малочисленным экипажем.

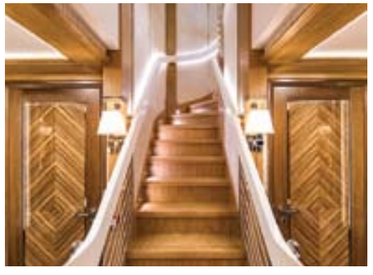
ЭКСТЕРЬЕР

Я не любитель британского дизайна, но в данном случае можно сделать исключение. Безусловно, в работе дизайнера была учтена высокая технологическая культура верфи-строителя. Алюминиевая надстройка не имеет ни одной плоской поверхности, и стилистически очень близка трендам автомобильного «люкс-сегмента». Качество поверхности, радиусов и стыков изумительное. Все очень стильно и со вкусом. Можно ставить в пример даже именитым брендам.

«Причуды» заказчика, типа прозрачной сауны на верхней палубе второго яруса реализованы, но удалось их не выпятить и замаскировать под флайбридж. Релинги и фальшборт выполнены в едином, оригинальном стиле и очень функциональны. Палуба первого яруса органично переходит в полубак, с санлонжами и тендером.

ИНТЕРЬЕР

Внутри полное впечатление, что ты на яхте бОльшего размера. Очень удачно разработаны объемы салонов и кают. Но опять же не без причуд заказчика. Джентльмен пожелал «чтоб было богато» и ни в одном объеме не повторяли породу дерева отделки. Строителям была поставлена нелегкая задача избежать эклектики, которая неизбежно конфликтовала бы со стильным экстерьером, и они с этим справились с помощью идеальной полированной отделки деревянных деталей и вставок натурального оникса с подсветкой, как на Новой сцене Мариинки. Описывать мастер-каюту, офис, гостевые каюты-трансформеры нет смысла. Лучше посмотреть на фотографии. Инновационный



дизайн и планировки допускают преобразование гостевых кают, расположенных на первой (нижней) палубе, из четырех просторных двухместных кают для восьми гостей в две большие VIP-каюты для четырех гостей с кроватями Кинг-сайз. Двуспальные кровати могут быть преобразованы в две односпальные кровати, в то время как одна из двуспальных кроватей превращается в диван, что обеспечивает дополнительную гибкость. Все гостевые каюты оснащены мраморной ванной, панелями из оникса, независимым кондиционированием воздуха, и опять с причудой от заказчика – прозрачными межкаютными стенками в санузлах. Еще раз хотелось бы подчеркнуть очень высокое, редко встречаемое качество отделки салонов и кают. Действительно полякам удалось сохранить репутацию «Конрада» и отобразить ее в новом качестве.

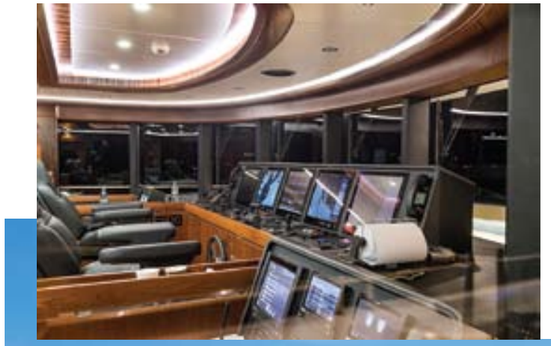
Ходовой мостик реализован в новых концепциях glass cocpit: пять больших дисплеев КСУ в 24 дюйма, джойстик и рукоятки аварийного управления. Отдельно в сторонке – пост информационной системы судна, и симметрично, с другой стороны, – пост ГМССБ. На крыльях мостика – швартовые джойстики и дисплеи КСУ. Пульты в мягкой темной коже, никаких бликов и лишних засветок. Все очень профессионально.

НА ХОДУ

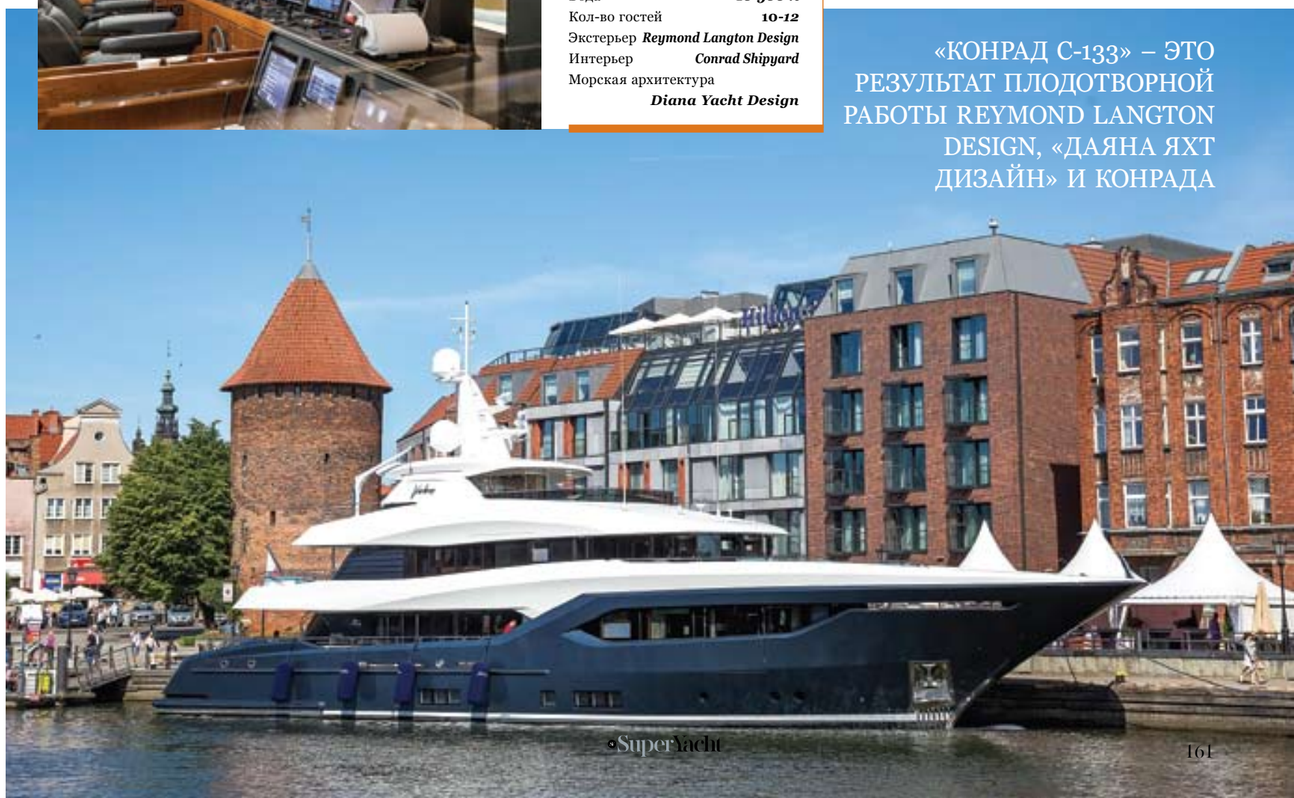
С-133 не гонщик, а степенный круизер с очень «гуманным» расходом топлива. Моторному отсеку на «Конраде» уделили достаточно внимания, чтобы не беспокоить экипаж и гостей посторонними звуками и вибрацией. Испытать успокоители качки не пришлось, т.к. погода при выходе из канала Гданьска была более чем спокойной. Но неприятных звуков от работы подрулек при швартовке не было, а значит, и успокоители работают так же «интеллигентно». В Гданьской бухте по дороге к Сопоту один раз по просьбе гостей и журналистов дали полный ход. Приборы показали 13 узлов, но все было очень тихо и мягко. Наверное, при сильном волнении стальной корпус будет «шуметь», но благодаря шумоизоляции яхты класса «люкс» в салонах и каютах шума не будет. По крайней мере, так обещают строители «Конрада».

ВЫВОДЫ

Безусловно, С-133 Viatoris гданьского «Конрада» – это успех. Даже на уровне быстро прогрессирующих польских яхтенных верфей известных новых брендов. Это новый, мировой уровень качества и морской инженерии. И очень приятно, что поляки его достигли в непростых условиях своего существования. Уверен, что на ближайших европейских выставках суперяхт верфь уверенно соберет солидный портфель заказов, потому что С-133 – красивая, суперсовременная, удобная и стильная яхта ■



ДАННЫЕ

Длина	*40 м*
Ширина	*8,3 м*
Осадка	*2,65 м*
Макс. скорость	*13 узлов*
Крейсерская скорость	*10,5 узлов*
Запас хода	*4 000 миль*
Топливо	*48 600 л*
Вода	*10 500 л*
Кол-во гостей	*10-12*
Экстерьер	*Reymond Langton Design*
Интерьер	*Conrad Shipyard*
Морская архитектура	*Diana Yacht Design*

«КОНРАД С-133» – ЭТО РЕЗУЛЬТАТ ПЛОДОТВОРНОЙ РАБОТЫ REYMOND LANGTON DESIGN, «ДАЯНА ЯХТ ДИЗАЙН» И КОНРАДА