

ЯХТЫ

№ 3 (3) / 2 0 2 6



ПАРУСНИКИ

С МЕСТА В КАРЬЕР

Новый флагман *Grand Soleil Plus 80 Long Cruise* от верфи *Cantiere del Pardo* *Matteo* Полли создавал с азартом. Он рассчитывал на владельца, который не собирается сидеть на диване в кокпите, а хочет сам контролировать лодку на затяжных офшорных переходах.

Текст: Корнелиус Схоок / Фото: Дженука Натталина Канфорези (Gianluca Nattalini)



Основой коммерческой и гоночной успех Полли заработал на корпусах длиной от 35 до 50 футов. Переход в сегмент макси-яхт (линейка Grand Soleil 72 и новая 80 Long Cruise) — это новый виток его карьеры. Если на малых корпусах он бьётся за чистые секунды, то на 80 футах задача была другой — спроектировать обводы, которые не «заплинут» в воде, когда лодку нагружат мебелью, бытовой техникой и кастомными катринами заказчиков. Похоже, в соавторстве с миланцами из Nautica Design этот компромисс удалось найти безболезненно.

Полноразмерный сэндвич из композита, сформованный методом вакуумной инфузии, и армирование карбоном зон повышенных нагрузок — классика для корпусов лодок такого класса. Куда интереснее то, как верфи адаптируется под пожелания клиентов. К примеру, на Bianca II все кабельные трассы бортовых систем изначально интегрировали внутрь углеродистых трубок прямо при формовке переборок. Деталь скрытая, но именно из таких мелочей складывается чистота финальной отделки (и это избавляет от необходимости штробить готовые панели).

Благодаря тому, что корпус заострён в носовой части (что облегчает вход в волну), а к миделю расширяется до габаритных 6,6 метра и затем почти не сужается до самой кормы, яхта получила максимальный внутренний объём и комфорт под палубой. Телескопический киль позволяет менять осадку с 2,90 до 4,80 метра (опционально доступен и фиксированный с осадкой 3,95 метра), а два руля обеспечивают контроль над судном даже при большом крене.

Вianca II, дебютный корпус серии, сошёл со стапелей в Фано в апреле. Вместо полировки бортов перед выставками он прошёл жёсткий шейкдаун в 1500 миль и сразу вышел на старт майской «домашней» регаты Grand Soleil Cup на Сардинии. Серебро в абсолютном зачёте можно считать триумфом, ведь первое место занял GS 72 Performance. Финал в Порто-Черво обусловлен не промахом тактика, а чистой физикой. Модификация Long Cruise (LC) с её разнотонной надстройкой рубки неизбежно проигрывает в скорости драгоценные доли узла на острей курсах чистокровному гоночному корпусу.

Плюсиком габаритной длиной 26,20 метра (корпус без шпирита — 23,99 метра) развивает идеи, заложенные в успешных моделях Grand Soleil 65 и 72. Постфикс Plus подразумевает не только увеличение размера, но и стремление сбалансировать проект так, чтобы масштаб жилого пространства не мешал скоростным качествам. GS 80 объединяет в себе автономность круизера

с его внушительными объёмами хранения, лёгкостью управления малой командой и повадками лодки для офшорных регат.

Как и предшественницы, она предлагается в комфортной круизной версии Long Cruise и в более спортивном варианте Performance.

Спроектировать всё семейство макси-яхт GS, включая нынешний флагман, верфи CdP помогли студия Nautica Design, ответственная за экстерьер, интерьер и планировку, и известный своим опытом оптимизации гоночных яхт конструктор Магтео Полли, взявший на себя разработку морской архитектуры.

Включение Полли в проект — тонкий расчёт. В яхтенном мире этого итальянца с дипломом Саутгемптонского университета по морской инженерии знают как человека, который умеет играючи обходить ограничения гоночных правил ORC. За последние 12 лет лодки его конструкции собрали 10 чемпионских титулов. У одной только Grand Soleil 44 Performance триумфы случались три раза подряд, с 2021 по 2023 год.

ПЕРВЫЙ КОРПУС СЕРИИ BIANCA II, ЕДВА СОЙДЯ СО СТАПЕЛЕЙ В ФАНО, ПРОШЁЛ ЖЁСТКИЙ ШЕЙКДАУН В 1500 МИЛЬ И СРАЗУ ЗАЯВИЛСЯ НА МАЙСКУЮ РЕГАТУ GRAND SOLEIL CUP НА САРДИНИИ.





БАЗОВЫЙ ИНТЕРЬЕР УПЛОТНИЛИ, ЧТОБЫ ПОЛУЧИТЬ ЧЕТЫРЕ ПОЛНОЦЕННЫЕ ИЗОЛИРОВАННЫЕ ГОСТЕВЫЕ КАЮТЫ И ПРОСТОРНУЮ ОТДЕЛЁННУЮ ЗОНУ ДЛЯ ЭКИПАЖА НА ДВЕ КАЮТЫ. ВСЕГО ЗАКАЗЧИК ВНЁС В ПРОЕКТ ОКОЛО 150 ИЗМЕНЕНИЙ.

Рангоут изготовлен из карбона, который обеспечивает конструкции лёгкость и необходимую структурную жёсткость. V-образный гик, куда грет убирается по принципу lazybag, упрощает работу с парусами — манёвры выполняются безопаснее даже при немногочисленном экипаже. Короткий фиксированный бушприт несёт сразу два геннакера — классический нейлоновый для лёгкого бриза и закруточный на антиторсионном тросе, прикрепленный к якорному ролику. Кроме этого, в парусное вооружение шлюпа общей площадью 400 кв. метров входят Code Zero, стаксель и штурмовой кливер, для которого предусмотрен съёмный дополнительный штаг. Лебедки и функции настройки парусов управляются с помощью централизованной гидравлической системы, а все фалы и шкоты выведены в корму, где для рулевых оборудован рабочий кокпит открытого типа.

Просторный гостевой кокпит легко меняет сценарии: от командного штаба во время дневной гонки до залитой закатным солнцем гостиной, где под звон бокалов обсуждают тактические промахи соперников. Пара симметричных C-образных диванов с удлиненными лежанками в кормовой части обрамляет обеденные столы. Стоит опустить их на гидравлических опорах и накрыть подушками, как зона чиллаута превращается в два огромных санда. От боковых брызг защищают развитые комингсы, а низкий профиль рубки берёт на себя встречный ветер, не перекрывая обзор.

В салоне, состоящем из гостиной и столовой, вопреки низкому силуэту надстройки и приподнятому полу, нет и намёка на тесноту. Сплошное остекление даёт обзор на 270 градусов, а верхние световые люки вместе с бортовыми иллюминаторами заливают пространство светом. Монохромная светлая отделка и благородное дерево мебели лишь усиливают этот эффект. Приподнятая палуба салона (semi-raised saloon) — решение вполне технически оправданное. Под настил спрятали все технические узлы, что позволило выровнять уровни и сделать переходы из кокпита внутрь сквозными и безопасными даже при крутой лавировке.



Интерьерная логика позаимствована у стофутбоков: потоки гостей и экипажа здесь жестко разведены ради полной приватности. На Bianca II обустроили четыре гостевых люкса и одну каюту для команды (альтернативный вариант компоновки предлагает три каюты для гостей и две для экипажа). В обоих случаях хозяйские апартаменты традиционно отданы под мастера в носовой части — с огромной кроватью и полноценным рабочим столом по правому борту (для тех, кому даже на переходе от Бодрума к Чешме не дает покоя S&P 500).

Камбуз изолирован и вынесен далеко в корму. К нему ведет извилистый коридор между гостевыми люксами. Архитектурное решение спорное: оно явно превращает подачу горячих блюд во время качки в отдельный вид спорта, но со своей главной задачей — отсечь гостевое пространство от кухонных запахов, шума и суеты — справляется безупречно. Там же, на корме, обустроен штурманский пост с картплоттером и панелью управления бортовыми системами. Благодаря отдельному выходу на палубу экипаж может нести ночную вахту и перемещаться по лодке, вообще не пересекаясь с отдыхающими гостями.

Поскольку Grand Soleil строит эту линейку по принципу semi-custom, владелец Bianca II полностью переключил корму, отказавшись от гаража для тендера. Освободившиеся квадратные метры



ПАРУСНИКИ

ВСЕ ТЯЖЕЛЫЕ
ПРОЦЕССЫ — ПОДЪЕМ
ГРОТА, УПРАВЛЕНИЕ
КИЛЕМ, РАБОТА
С ЛЕВЕРКАМИ —
ЭЛЕКТРИФИЦИРОВАНЫ
И АВТОМАТИЗИРОВАНЫ



МАТТЕО ПОЛЛИ
ЗАКЛАДЫВАЛ
В ПРОЕКТ
ЭРГОНОМИКУ,
РАССЧИТАННУЮ
НА КОНТРОЛЬ
26-МЕТРОВОГО
СУДНА СИЛАМИ
ОДНОГО-ДВУХ ЧЕ-
ЛОВЕК — НАПРИМЕР,
СЕМЕЙНОЙ ПАРЫ.

пустили на прованские, на так необходимые в долгом круизе вещи: огромную морозильную камеру, стиральную машину и кладовую для провизии. Надувной тендер в итоге пришлось переселить на палубу (не самый изящный выход, но автономность требует жертв). В базовом проекте гараж сохранен — его объем на транце можно адаптировать под габариты джипа или гидроцикла.

Если серийный проект GS Plus 80 LC оснащается стандартным дизелем YANMAR 4LV250 мощностью 250 л. с. на классическом гребном валу, то на Bianca II установлена кастомная дизель-электрическая гибридная платформа Torqeedo Deep Blue мощностью 100 кВт. Валопиния здесь отсутствует — ходовой электромотор питается от массивного литий-ионного аккумуляторного банка емкостью 80 кВт·ч. Пара генераторов по 45 кВт выполняет лишь роль удлинительных кодов, подзаряжая батареи на ходу. Такая схема

позволяет яхте до 6-8 часов идти в абсолютной тишине под мотором или обеспечивать работу климат-контроля ночью. Обратная сторона этой экологичности — увеличенный вес аккумуляторных блоков, который конструкторам пришлось компенсировать облегчением элементов интерьера.

Grand Soleil Plus 80 Long Cruise — это выбор тех, кто уже перерос спартанский быт гоночных корпусов, но физически не способен смириться с вальяжностью круизных яхт. Этот парусник адресован вполне конкретному типу владельцев. Тем, кто хочет лично стоять за штурвалом большой породистой лодки, не обременяя себя постоянным присутствием на борту многочисленной наёмной команды (двух профессионалов здесь более чем достаточно). Тем, кто ценит чистый миланский дизайн и при этом достаточно расчётлив и любит комфорт адале от берега.