

Вдохновленный парусом

Оказывается, один из самых известных голландских яхтенных проектантов Ярон Гинтон вовсе не голландец и даже имеет русские корни. Что же касается успеха его проектов серьезных водоизмещающих судов, этим он обязан не только таланту дизайнера, но и одиннадцати годам, проведенным в море на маленьком паруснике.



СТУДИЯ Ginton Naval Architects уже известна в России. У нас накопилось много вопросов к главе дизайн-бюро.

YACHTING: *Что привело вас в море и как родилась компания Ginton Naval Architects?*

Я родился и вырос в Израиле. Моя мама из России. История моих отношений с морем началась, когда мне исполнилось 18, и я пошел служить на флот — стал офицером и капитаном патрульного судна. Потом работал капитаном в чартерной компании. Затем купил свою первую лодку — девятиметровый деревянный парусник, и с моей подругой из Голландии (теперь она моя жена) мы путешествовали в Англию, на Мадейру, Канарские острова, Кабо-Верде, пересекли Атлантику. Все то время я думал: «Вот если бы я был дизайнером, то спроекти-

ровал бы судно по-другому». И когда мне исполнилось 29 лет, я поступил в технический университет Харлема в Голландии. В 1991 году открыл свою дизайн-студию.

YACHTING: *Что отличает вас от других?*

Думаю, основное отличие — это 11 лет, проведенных мною в море. Наша студия проектирует лодки не просто так — у нас есть истоки, основа. Я ручаюсь, что все наши корпуса, абсолютно все без исключения суда достойны того, чтобы выходить в море. Второе отличие — в том, что мы делаем проекты, в которых прорисовываем все до мельчайших подробностей. Кто-то может подумать, что это хорошо только для начинающих, молодых верфей, но я вам точно говорю — и более опытные верфи нам благодарны, потому что детально прорисованный проект экономит время и улучшает качество.

YACHTING: *Какова специализация Ginton Naval Architects?*

Могу сказать смело — мы специализируемся на хороших морских судах. Это могут быть водоизмещающие, полуводоизмещающие и глиссирующие корпуса. Хотя я искренне верю в то, что водоизмещающие суда лучше по ряду причин. Если клиент хочет быструю лодку, я подробно объясняю все плюсы и минусы быстрого хода на море, так, чтобы перед выбором клиент оказался во всеоружии и осознанно принял решение.

YACHTING: *С какими еще верфями, кроме московской Timmerman Yachts, вы сотрудничаете?*

Сейчас мы работаем с итальянской группой CBI NAVI-Fira, с голландскими верфями Mulder, Intec Marine и De Haas, с итальянской верфью Favaro Yachts. Мы независимы. Но всегда так получается, что, начав сотрудничать с нами, верфь продолжает это сотрудничество надолго.





(1)



(2)

(1) Яхта *Metsuyan IV* верфи *SBI-Navi* была спроектирована *Ginton Naval Architects* совместно с *Кеном Фрайвохом*. Спущена на воду в 2006 году
(2) Металлический 20-метровый корпус

яхты *Epoу* был спроектирован бюро *Ярона Гинтона* для голландской верфи *Mulder*
(3) Проект 20-метровой водоизмещающей яхты для итальянской верфи *Favaro Yachts*



(3)

ИЮЛЬ-АВГУСТ 2008

YACHTING

146

YACHTING: *Какой аспект дизайна важнее всего для вас?*
Простота. Яхты — это сложные технические сооружения, и если вы не сможете достичь простоты, вы сотворите безумно сложный корабль, которым сложно управлять и который будет ломаться. Простота важна и эстетически.

YACHTING: *Насколько тесно вы работаете с клиентами?*
На каждом проекте мы работаем до передачи судна заказчику. Я предпочитаю работать с клиентами напрямую. Хотя это и отнимает много времени и это лимитирует количество проектов, которые мы можем выполнять одновременно.

YACHTING: *Все клиенты разные. Вам приходилось выполнять какое-то совершенно невероятное пожелание?*
Мы так работали над 36-метровой лодкой с верфью *SBI NAVI*. Я встретился с клиентом из Англии в Монако буквально на пять минут и успел только дать ему свою визитную карточку. Одиннадцать месяцев спустя он позвонил мне и сказал: «Я приводил в порядок брошюры по яхтам, которые у меня были, и нашел вашу визитку среди них. Я решил спроектировать и построить новую яхту...». Через две недели (!) я был

в Англии с нарисованным концепт-проектом, а через десять месяцев яхта уже была заложена на верфи.

YACHTING: *Вы занимаетесь только проектированием корпусов? Или дизайном жилого пространства тоже?*
Мы делаем и то, и другое. В каких-то случаях мы проектируем экстерьер и план кают самостоятельно, в других случаях работаем совместно со стилистом. Когда мы разрабатываем общую концепцию судна, то держим в уме все технические аспекты, которые хотелось бы реализовать. Например, всегда планируем просторное помещение для двигателей, а если клиент захочет, чтобы яхта была комфортнее, то посоветуем ему увеличить размер корпуса, но не уменьшить моторный отсек. Дизайн и 3D-моделирование — это творческая часть работы, после ее завершения мы начинаем работать над неводотечностью корпуса, его стабильностью, структурой...

YACHTING: *Вы занимаетесь проектированием самых разных яхт, а какие яхты ближе лично вам?*
Я очень люблю парусные лодки, меня с ними многое связывает. Если ли бы я проектировал моторную яхту для себя,



ИЮЛЬ-АВГУСТ 2008

147

YACHTING



я бы выбрал водоизмещающее судно. Мне нравится проектировать и глиссирующие, и полуглиссирующие корпуса, но я всегда рекомендую остановить выбор на водоизмещающем. Они лучше по многим аспектам: дальность хода, низкий уровень шума, комфорт, экономия топлива, свобода и т. д. Если бы надо было выразить преимущество водоизмещающих судов в одном предложении, я бы сказал так: «На водоизмещающем судне вы будете идти из пункта А в пункт В дольше, но получите больше удовольствия от путешествия».

YACHTING: Почему яхты становятся все больше?

У роста яхт очень важная причина. Для того чтобы сделать яхту комфортной для переходов в любую погоду, вы можете установить на нее стабилизаторы, кили, похожий по обводам на луковицу нос, но лучшее, что можно сделать для того, чтобы достигнуть комфорта, — это увеличить размер судна. Большие корабли гораздо надежнее в беспокойном море. Вопрос только в том, можете ли вы себе это позволить.

YACHTING: Так вот почему у большинства ваших корпусов нос похож на луковицу?

Это дополнение к цилиндрическому выступу вокруг ватерлинии. Сегодня практически невозможно встретить коммерческое судно без такого выступа. Он уменьшает сопротивление (в результате вы экономите топливо и (или) идете быстрее) и смягчает килевую качку. Прошлой зимой мы спроектировали такой выступ для 32-метровой яхты Timmerman, которая проходила апгрейд. Мы замерили скорость до установки выступа и после: с 11,5 узлов она возросла до 12,2. Экономия топлива составила 15%. Так работает теория «луковицы».

YACHTING: А какие из проектов спущены на воду недавно?

Самой последней была 32-метровая яхта Timmerman в Москве, в июне с этой же верфи вышла еще и 26-метровая. Недавно была спущена 40-метровая яхта верфи SBI NAVI — это «старшая сестра» 36-метровой яхты, которая стала финалисткой Boat International Super Yacht Award в 2007 году.

YACHTING: А над чем работаете сейчас?

В апреле этого года началось строительство еще одной 40-метровой яхты на верфи SBI NAVI. На начальной стадии разработки 65-метровая яхта, которую мы придумываем совместно с Гвидо Де Гротом и верфью Triumph Yachts в Санкт-Петербурге. Начали работать и над 34-метровым парусником. Еще один интересный проект сейчас в разработке — это очень-очень большая лодка, но детали я пока не могу раскрывать. Кроме этого, верфь Mulder уже производит серийные 28- и 23-метровые полуглиссирующие лодки из алюминия по нашему проекту; Intec Marine строит 28-метровую водоизмещающую яхту; для голландской верфи De Haas мы спроектировали скоростные патрульные лодки, и сейчас они строят сразу десять катеров. ~



(1) Яхта Grace из стали с алюминиевой надстройкой была спущена на воду в 2004 году на верфи Slijperda в Голландии
(2) Для парусника Comet Гинтон разработал и корпус, и интерьеры