

В нашу гавань заходили корабли



БОЛЬШИЕ КОРАБЛИ...

Именно эта строчка из песни и пришла нам в голову, когда мы впервые увидели этот почти 12-метровый стальной катер, плавно покачивавшийся у бонов яхт-клуба. Высокий надводный борт, массивная надстройка, мощные релинги, внушительных размеров якорное устройство — все свидетельствовало о солидности, надежности и долговечности моторной яхты “Pedro Solana 38” от известной голландской фирмы “Pedro-Boat bv.”. Поднявшись по трапу на борт, мы также не разочаровались увиденным. Сразу поразило качество постройки судна — было трудно отделаться от впечатления, что перед нами стеклопластиковая яхта, настолько гладки оказались ее борта, лишённые малейших следов типичной для стальных корпусов “бухтиноватости”. Сварные швы были безупречны — как визуалью, так и на ощупь обнаружить места сварки удавалось только с большим трудом. Великолепная работа голландских мастеров! Может, пора вновь отправлять к ним в гости “великое посольство”?

И вправду, верфь “Pedro-Boat bv.” заслуживает особого внимания. Это крупнейшее голландское предприятие, строящее неторопливые, но исключительно комфортабельные моторные яхты (годовой выпуск — порядка 50 единиц, у большинства конкурентов — всего лишь 5-10 единиц), примерно 80% из которых идут на экспорт, в основном в Германию. В Голландии это — практически единственная судостроительная верфь такого рода, полностью самостоятельна (т.е. без обращения к специализированным предприятиям) выполняющая весь цикл работ по изготовлению судна и насыщению его

внутренней отделкой. Приоритетом для строителей является надежность будущей лодки. Судите сами: корпус яхты сваривается из 5-миллиметровой стали, а Т-образные шпангоуты идут через каждые 40 см! Судно с таким корпусом если и не способно к форсированию арктических льдов, то уж зимнюю стоянку в речном затоне перенесет без малейших проблем. Кстати, допуск на раскрой стальных листов, идущих на изготовление корпуса и рубки, — менее 1 мм. Раскрой, разумеется, осуществляется лазером. Готовый корпус покрывают грунтом, двумя слоями эпоксидной шпаклевки и тремя слоями краски. Затем окрашенный корпус целиком помещается в гигантскую сушильную камеру, что и позволяет достигать столь высокого качества наружной поверхности и предоставлять пятилетнюю(!) гарантию на сохранность лакокрасочного покрытия.

Расчетный срок службы самого судна весьма велик — 30 лет до капитального ремонта, именно столько, по мнению специалистов фирмы, должна служить подобная яхта. “С момента покупки яхты от “Pedro Boat” может пройти 10, 15 или даже 20 лет, но ее владелец не должен разочароваться в своем выборе”, — примерно так сформулировали на верфи свою идеологию проектирования и постройки лодок.

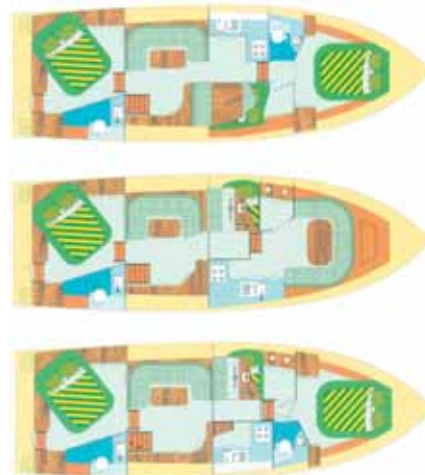
Но вернемся на борт “Pedro Solana 38” — одного из типичных представителей семейства “Solana” (всего в производственной линейке верфи шесть семейств, насчитывающих 13 различных моделей длиной от 29 до 43 футов). Планировка судна продумана весьма тщательно — две большие каюты: кор-

мовая для владельца и носовая для гостей, маленькая “детская” каюта, просторный салон, камбуз и два хорошо оборудованных санузла. При этом детская каюта расположена посередине судна, в достаточном удалении от мест отдыха взрослой части экипажа. Помимо этого, существуют еще два варианта компоновки яхты:

— без отдельной детской каюты, с более просторным салоном и внутренним постом управления, под которым

Основные данные яхты “Pedro Solana 38”

Длина макс., м	11.70
Ширина макс., м	3.85
Осадка, м	1.10
Водоизмещение порожнем, т	11 000
Двигатель	“Perkins M135”
Макс. допустимая мощность, л.с.	135
Запас топлива, л	600
Запас воды, л	500





находится небольшая каюта штатного капитана или боцмана;

— с одной кормовой VIP-каютой и двумя просторными салонами. Подобный вариант может использоваться как “представительский”. Внутренний пост управления с дополнительной каютой под ним имеется и в этом случае.

Внутренняя отделка судна, в общем, типична для подобных яхт — везде, где только можно, дорогое дерево и даже натуральный камень, минимум пластика, высококачественная сантехника, эффективная система отопления и кондиционирования воздуха. Немножко, правда, удивило то, что салон столь богатого судна в штатном порядке укомплектован лишь весьма скромной магнитолой. (Впрочем, хозяин судна, разумеется, имеет возможность самостоятельно насытить салон желаемой аудиовидеотехникой.) На судне установлен мощный бойлер внушительного размера (45 л), что позволяет экипажу регулярно принимать горячий душ. Вообще же, общее впечатление от интерьера судна можно выразить тремя словами: “подлинно домашний уют”. Неудивительно, что стоимость отделки составляет половину стоимости самой яхты! В ее салоне хочется либо расхаживать в домашнем халате и тапочках, либо принимать важных гостей во фраках и смокингах, угощая их дорогими сигарами и изысканными сортами виски. Само собой разумеется, что во всех каютах и салоне даже весьма рослые люди могут спокойно стоять в полный рост. Как сообщили нам представители верфи, они готовы выполнить практически любые пожелания будущего владельца яхты по ее отделке и комплектации вплоть даже до специальной модернизации надстройки с целью повышения внутренней высоты — для комфортабельного пребывания на борту очень высоких (в смысле роста) людей.

Любопытным оказался транцевый балкон судна, на который из каюты владельца выходит отдельный люк, что позволяет обитателям кормовой каюты вечером в уединении наслаждаться тишиной и покоем окружающей приро-

ды, не поднимаясь вверх. А сама верхняя палуба, простирающаяся от наружного поста управления в корму, по размерам больше напоминает танцплощадку, но никак не палубу яхты. Восемь человек гостей, собравшихся на ней, чувствовали себя весьма свободно и совершенно не мешали рулевому, пост которого располагается в ДП судна слева от входа в салон. Помимо основных органов управления — штурвала, рукоятки газа/реверса и джойстика носового подруливающего устройства, индикаторов лага и эхолота — здесь могут быть размещены различные дополнительные приборы: например, GPS или экран радара или многофункциональный жидкокристаллический дисплей (МФД) навигационной системы. В зависимости от выбранного режима он может работать как чарт-плоттер, экран радара, или просто отображать основные навигационные параметры — скорость хода, глубину, курс.

Нельзя не отметить великолепное качество установленного на яхте радара — когда мы ошвартовали яхту после прогулки, а солнце медленно скрывалось за кронами деревьев противоположного берега, по застывшей глади реки мимо нашей стоянки неторопливо прошла мотолодка. Она уже давно исчезла за изгибом берега, а локатор исправно продолжал отрисовывать на дисплее... волны оставленного ею кильватерного следа.

Еще одним интересным решением на борту “Pedro Solana 38”, не встречавшимся нами ранее, явилась опускающаяся дуга, несущая на себе ходовые огни, сирену и излучатель радара. Достаточно отвинтить по паре фиксирующих винтов (что, благодаря их большому диаметру и крупной накатке, не требует применения какого-либо инструмента) — и высокая дуга легко откидывается в корму верхней палубы, позволяя яхте проходить под низкими мостами.

На ходу судно не показало каких-либо особо выдающихся скоростных качеств — впрочем, оно не для этого и предназначено. Еще совсем необкатанный 135-

сильный дизель достаточно уверенно нес 11-тонную лодку вверх по течению реки со скоростью около 9 уз. Шум и вибрация при этом были практически неощутимы как на верхней палубе, так и в салоне. Некоторые проблемы возникли лишь тогда, когда гостям была предоставлена возможность всласть “поругать”. Сочетание длинной килевой линии с немалым водоизмещением и полным отсутствием реактивного действия на штурвале вызвало своеобразные реакции судна на действия рулевого — было отмечено достаточно осязаемое запаздывание. Впрочем, подобные характеристики управляемости являются довольно естественными для крупных водоизмещающих килевых яхт, управлять которыми должен только опытный рулевой, хорошо чувствующий поведение подобных судов. Особенно это важно при движении в узкостях. Однако, владение таким судном почти автоматически подразумевает наличие на нем штатного капитана или боцмана.

Кому же могут быть в России интересны подобные суда? Очевидно, что они никак не могут подходить на роль “дейкруйзеров” — к примеру, в силу невысоких скоростных характеристик добраться на них за выходные из Питера до шхер Северной Ладоги и вернуться обратно к понедельнику невозможно. Но комфортабельные водоизмещающие яхты — вещь, в России совершенно необходимая. Особенно с учетом наших расстояний и климата. На просторах волжских или сибирских рек абсолютно незаменимы вместительные, экономичные, надежные плавсредства, способные сходить из Москвы в Астрахань и обратно на одной заправке. Если владелец такой яхты располагает достаточным свободным временем, то это надежное неторопливое судно с совершенно домашним уютом без труда доставит его и на Онегу, и на Волгу, и на Белое море, и на Черное. Далее — везде...

Артур Гроховский

Плюсы:

надежный стальной корпус, уютные просторные каюты, высокое качество наружной и внутренней отделки, большая верхняя палуба, хорошая тепло- и шумоизоляция, носовое подруливающее устройство, опускающаяся дуга, кормовой балкон.

Минусы:

“вялое” рулевое управление.



Моторные яхты верфи “Pedro-Boat bv.” на российском рынке предлагает фирма “Бриткар”. Тел.: (095) 755-0677; www.Irclub.ru

