



Новая российская «Мега» – пока без отделки и даже без имени

Представитель «КиЯ» принял участие в первых ходовых испытаниях одной из крупнейших отечественных моторных яхт.



Моторная яхта более 24 м длиной – «мега» или «супер» согласно международной терминологии – это, казалось бы, не иголка, и скрыть ее появление на свет затруднительно. Однако, в отличие, например, от мирового яхтостроительного лидера – Италии, где столь крупную и при этом весьма «интимную» вещь нередко готовы продемонстрировать прессе практически на любом этапе изготовления, у нас в стране этот специфический сектор судостроения обычно предпочитает не афишировать свои достижения. Впрочем, времена меняются, и отечественные создатели роскошных судов для индивидуальных владельцев тоже понемногу начинают приоткрывать завесу секретности.

Первой по-настоящему широко представленной публике российской мегаяхтой стала 35-метровая «Северная звезда», построенная на Московском судостроительном заводе совместно с голландской компанией «Timmerman Yachts» и успевшая покрасоваться практически на всех столичных бот-

шоу. Это основательно «раскрученное» судно, которому пришлось выполнять и рекламные функции, – законченный продукт, предлагаемый потребителю, что называется, «под ключ».

Консорциум «Русские судовой верфи» и рыбинский судостроительный завод «Вымпел» – создатели еще более крупной, 38-метровой, моторной яхты, на ходовые испытания которой был приглашен представитель «КиЯ», пошли по другому пути. Несмотря на внушительные размеры, судно такого класса куда более ориентировано на личные прихоти потребителя, чем «обычная» серийная яхта 40–45 футов длиной, и подобный индивидуальный подход не может не предусматривать участие в создании мегаяхты ее будущего владельца. Понятно, что гидродинамика, меры по обеспечению безопасности и прочие сугубо технические материи должны быть отданы на откуп специалистам, но вот что касается планировки, отделки и сервисного оборудования, то тут он, безусловно, вправе диктовать свои условия. Именно по этой причине «Рус-

ские судовой верфи» предлагают рынку не заверченный продукт, а в некотором роде «полуфабрикат» – схема примерно такая же, по которой зачастую выставляют на продажу дорогие особняки и апартаменты.

Поскольку яхта еще не обрела своего владельца (то, что подобное судно строилось не под заказ – это тоже «знаковый» момент, отражающий коренные изменения на российском яхтенном рынке!), такой ход позволяет избежать многочисленных переделок и значительно сократить расходы на окончательное оснащение и отделку. Достаточно сказать, что только на создании «основы», не насыщенной пока предметами роскоши и частично отвечающей лишь судоводительским требованиям, уже инвестировано более 3 млн. долл.

Судно построено по технологии, в которой наиболее сильны отечественные судостроители: корпус сварной из стали, надстройки – из легкого сплава. Водоизмещающие круглооскульные обводы отличают носовой бульб, пустотелый фальшкиль полуметровой высоты, за-

полняемый насыпным балластом (на момент испытаний в нем находилось 9 т чугуна дробы) и пара бортовых плавников – пассивных успокоителей качки.

Особого внимания заслуживает силовая установка – два 450-сильных турбодизеля «457 КМЕ» производства харьковского завода имени В.А.Малышева. Прототипом этих двигателей, уже неоднократно опробованных на отечественных судах и имеющих ресурс 30 тыс. моточасов, послужили легендарные танковые моторы «5ТДФ». Как и военные прототипы, эти судовые дизели – двухтактные пятицилиндровые (но с десятью поршнями, парами работающими навстречу друг другу – камерами сгорания служат образуемые их днищами полости цилиндров), многотопливные, успешно работающие не только на чистой солянке, но и на ее смеси с бензином или керосином. Такая «всеядность» – серьезный плюс при эксплуатации на российских внутренних водных путях, где качество дизельного топлива погубило не одну импортную машину.

А вот реверс-редукторы – импортные, всемирно известной фирмы «ZF», с электронным управлением. Трансмиссия предусматривает муфты проскальзывания, способствующие уменьшению частоты вращения гребных винтов при неизменных оборотах двигателей (на лодках поменьше это устройство более известно как «троллинговый замедлитель») – при маневрировании в узкостях и при швартовках такая функция позволяет работать машинами с ювелирной точностью. Подавляющее большинство установленного оборудования – тоже зарубежного производства, начиная от иллюминаторов и прозрачных сдвижных дверей до якорных шпилей и кранбалок для подъема на борт вспомогательных катеров и гидроциклов.

Испытания проходили в далеко не тепличных условиях – ветер, ломавший деревья, развел на открытых участках Рыбинского водохранилища волну высотой 1–1.5 м, которая на борту яхты практически не ощущалась. Максимальная скорость даже при необкатанных моторах практически полностью соответствовала расчетной – 25.6 км/ч, но больше всего восхитила маневренность. Несмотря на отсутствие кормового подруливающего устройства, при помощи только боутрастера и работы машинами враздрай яхта по завершении испытаний была легко поставлена под шквалистым ветром в промежуток между уже стоящими у причальной стенки судами, причем зазор с обеих сторон не превышал 2–3 м! Хорош оказался и обзор из

рубки, который планируется еще более расширить за счет выносных телекамер. В общем, удивить гостей красивой швартовкой может и лично владелец яхты – долгих тренировок и сверхвысокой судоводительской квалификации при этом не потребуется, судно на удивление послушно и предсказуемо.

Что же касается обитаемости, то на сегодняшний день при ее оценке приходится полагаться только на силу воображения и дизайнерские эскизы – внутренние помещения «украшают» лишь желтоватый слой шумо- и теплоизоляции да замещающий балласт в пластиковых мешках и канистрах (общий вес его во время испытаний составлял 36 т). Если судить по аналогичным иностранным мегаяхтам, на борту которых довелось побывать, планировка судна достаточно стандартна. На уровне главной палубы располагаются носовой обеденный салон, камбуз с обширными подсобными помещениями и закрывающийся с кормы прозрачной сдвижной переборкой просторный «барный» салон – основное место общих встреч. Ниже, где меньше качает – три двухместные каюты, включая самую обширную хозяйскую, сауна и машинное отделение; основную часть верхней шлюпочной палубы занимают рулевая рубка и помещения для команды. Венчает надстройку флайбридж, сравнимый по размерам с площадкой для мини-футбола (здесь планируется разместить дублирующий пост управления).

Поскольку это не круизный лайнер, а яхта, «походная» пассажироместимость составляет всего лишь 6 чел., такова же численность и наемного экипажа (впрочем, на стоянке или при коротком прогулочном выходе здесь не проблема разместить и полсотни гостей). Судно строилось под контролем Речного Регистра в расчете на категорию М-СП («река–море»), но при регистрации в морском районе и общей пассажироместимости 12 чел. может быть зарегистрировано в ГИМС, что при эксплуатации в России снимет

Основные данные яхты

Длина, м:	
– корпуса	36.1
– наибольшая	38.1
Ширина наибольшая, м	7.24
Осадка по КВЛ, м:	
– корпусом	1.5
– фальшкилем	2.0
Габарит по высоте от ватерлинии с поднятой/заваленной мачтой, м	12.2/8.0
Полное водоизмещение, т	158.0
Расчетная скорость, км/ч:	
– максимальная	25.4
– крейсерская	22.0
Емкость, м ³ :	
– топливных танков	14.4
– водяных танков	7.1
– накопительных цистерн	2.0
Автономность плавания по топливу, сут.	5
Тип и марка двигателей	Турбодизели «457 КМЕ»
Мощность двигателей, л.с.	2x450
Реверс-редукторы	«ZF» с электронным управлением
Тип привода	Прямые валы
Надзорный орган	Российский Речной Регистр
Присвоенный класс	М-СП

львиную долю организационных и надзорных проблем.

Как сообщили представители «Русских судоверфей» и завода «Вымпел», перед обсуждением тонкостей отделки и сервисного оборудования на нынешнем этапе есть возможность внести изменения и в «железо» – например, продлить шлюпочную палубу и флайбридж дальше в корму, увеличив объемы закрытых помещений за счет существующих «солнечных» площадей. В общем, все зависит от требований будущего владельца и особенностей акваторий, на которых предстоит эксплуатировать яхту.

Дополнительную информацию можно получить у представителей консорциума «Русские судоверфи», тел. (495) 997-0411, dm@ru21.ru

