

Артур Гроховский.

Фото автора и Нильса Оби

**ТЕСТ**  
КАТЕРА И ЯХТЫ

# «МИНОНОСЕЦ» на прогулке

Яхта VSV ход, о котором шла речь в рассказе С. Колбасьева, не грозит хотя бы потому, что она обладает уникальной способностью поддерживать скорость около 40 уз практически в любой более или менее пригодной для прогулочного плавания погодной ситуации. Ну, а если капитану все же захочется чаю, приготовить его – не проблема на любой скорости, настолько мягко идет по волне это необычное судно.

При первом взгляде эта лодка живо напомнила старые номерные миноносцы производства Невского завода уже более чем вековой давности. Узкий и длинный корпус, форштевень с обратным наклоном, закрытая верхняя палуба полуцилиндрической формы – все очень похоже. Только дымовой трубы не хватало. Серебристая яхта, стоявшая у причала и скромно порывкивавшая двумя полоторатысячесильными дизелями, выглядела так, словно судостроение в полном соответствии с теориями Маркса–Ленина сделало в своем развитии очередной виток спирали и полностью отказалось от принципа «ширина скользит» в пользу уже почти забытого (во всяком случае при создании скоростных прогулочных судов, понятное дело) «длина бежит». Однако, если это и есть пресловутый виток, он явно спровоцирован принципиально новым подходом к строительству быстроходных лодок и вызванным этим новым качеством подобных судов. Да, надо сказать еще об одной детали, которая даже не сильно искушенному в яхтостроении человеку подскажет, что с этой лодкой что-то не так: уж больно вызывающе, даже нагло, смотрится внушительный брызгоотбойник, расположенный аж на два метра выше КВЛ!

Итак, что же представляет собой яхта VSV и, как это, кстати говоря, расшифровывается? VSV – это аббревиатура от «very slender vessel», которое в данном случае можно перевести как «исключительно стройное судно». Яхта и в самом деле отличается необычной стройностью обводов: при длине 73 фута (22,3 м) ее ширина по КВЛ составляет всего 2,67 м, а максимальная ширина не превышает 4,15 м.

Наконец снова пошли вперед медленным, но верным трехузловым эскадренным ходом. – Знаменитый ход, – сказал командующий и потребовал чаю, потому что бой, по его мнению, грозил затянуться.

Сергей Колбасьев, «Хороший командующий»



При виде спереди – весьма впечатляет! (Сверху, впрочем, тоже.)

Концепция судна полностью завязана на его «волнопронзающие» качества – внимательные читатели «КиЯ» со стажем должны помнить, что первые статьи на эту тему появились у нас еще 30 с лишним лет назад, но вот до практической полномасштабной коммерческой реализации подобного принципа дело дошло лишь в XXI в. В Британии для морского спецназа уже строятся военные суда подобного типа (правда, они поменьше VSV – пока их длина не превышает 53 футов, но зато скорость переваливает за 60 уз!), а вот гражданская яхта таких очертаний построена впервые. Создана VSV по заказу семейной пары Мэри и Ричарда Реддихоффов, чей бизнес связан с морем и лодками: они владеют большой сетью марин в Южной Англии. В очередной раз разочаровавшись в ходовых качествах моторных яхт с обводами «глубокое V» (и в их поведении на волнах Атлантики и Ла-Манша), эта семья заказала скоростную яхту с высоким отношением L:V на основе патента британского конструктора Эдриана Томпсона 15-летней давности. Конкретные же расчеты выполнил Ник Бэйли, один из создателей высокоскоростных паромов Британия–Франция.



Эта лодка рассчитана на высокоскоростное (вплоть до 40 уз) движение по волне любой высоты, при которой еще разумно вообще выходить в море. Конкретнее ее создатели ответить затруднились, но пояснили, что при ходе по короткой (более короткой, чем длина яхты) волне они легко держали полную скорость вплоть до высоты волнения в 13–15 футов (т.е. порядка 4 м). На любой другой легкой моторной лодке подобных размерений в такой ситуации придется двигаться лишь в

водоизмещающем режиме, обклеивая своих гостей «противоукачивающими» пластырями. При движении же по длинной волне, наподобие океанской, ограничением могут стать (по словам конструкторов) лишь высокие «волны-убийцы» с обрушивающимися гребнями (впрочем, вряд ли кто из капитанов прогулочного судна в здравом уме выйдет в море при таком волнении, а если уж серьезное ухудшение погоды застигнет в дальнем плавании, то 40-узловая скорость позволит лодке своевременно уйти в убежище). О дальнем плавании, кстати, здесь сказано отнюдь не для красного словца – вместимость топливных танков «Maryslim» (так назвали яхту) составляет около 15 000 л, так что даже при неслабом аппетите яхты (см. далее) на ней можно спокойно пролететь почти пару тысяч миль без остановки (если, конечно, вы и ваши гости в состоянии бодрствовать двое суток, поскольку заснуть на борту едва ли получится. Но отнюдь не по причине качки или тряски, а из-за банального рева двух «турбоподдатых» движков на полных оборотах.) Так что и трансатлантическое плавание для этой блестящей серебристой стрелы не представляется чем-то нереальным.

Надо отметить, что при первом взгляде на представленные обводы лодки, на ее узкое и почти плоское днище, чем-то напоминающее сильно вытянутый равнобедренный треугольник, мне вспомнился другой высокоскоростной проект уже почти 40-летней давности – «Морской нож» Питера Пэйна. Он тоже предлагал похожую конфигурацию острого и плоского днища, но вот решение носовой части (а также бортов, имевших иной развал), приподнимавшейся при входе в волну, было принципиально иным. Для очистки совести я задал конструкторам

## Основные технические данные яхты «Maryslim»

Длина, м: – макс. – по КВЛ	22.3 21.2
Ширина, м: – макс. – по КВЛ	4.15 2.67
Осадка, м	0.99
Водоизмещение, т	25.6
Мощность дв., л.с.	2×1650 «Caterpillar C32»
Парусность, м <sup>2</sup>	90
Емкость цистерн, л: – топливной – пресной воды	15 000 820
Число спальных мест	6
Скорость, уз: – максимальная – крейсерская	37 25–30
Дальность плав., мили	1800
Базовая цена, евро	Ок. 2 млн.
Автор концепции	Эдриан Томпсон
Конструктор и дизайнер	Ник Бэйли
Строитель	«Multimarine Composites»

торам вопрос, знакомы они с опытом и идеями Пэйна и столкнулся с явным непониманием. Удивительно, но никто из конструкторов VSV и двух десятков присутствовавших журналистов ведущих яхтенных изданий мира ни разу не слышал ни о Питере Пэйне, ни о его проекте «Sea Knife», когда-то вызвавшем столь бурные пересуды. Да уж, воистину: sic transit Gloria mundi\*...

Но вернемся к конструкции яхты. Первый вопрос, который волновал всю редакцию «КиЯ», это обеспечение прочности ее носовой оконечности. В полном соответствии с британскими традициями мне со сдержанным юмором ответили: «Прочность – достаточная»\*\*. Видя, что я не удовлетворен от-

\* Так проходит слава мирская (лат.).

\*\* Так по традиции обозначается в паспорте мощность двигателя автомобилей «Rolls-Royce».



Внутренний пост управления прост, но функционален



Распределительный щит и вспомогательные приборы вынесены на заднюю стенку рубки

ветом, конструкторы стали объяснять подробнее. Итак, вся носовая часть яхты на длине 155 см от форштевня представляет собой мощный таранный отсек, целиком заполненный прочным пенопластом. Далее идет небольшой герметичный отсек, в котором находится подруливающее устройство. Поперечная труба подрулки служит дополнительным силовым элементом, снимающим с бортов нагрузку от ударов волн. Эта часть лодки является, как охарактеризовали ее создатели «прогулочного миноносца», неким подобием «второго таранного» отсека. Далее располагается носовой балластный отсек, вмещающий в себя 1100 л забортной воды. Это именно отсек, а не цистерна, поскольку вода закачивается прямо в корпус между двумя переборками – никаких вставленных внутрь баков здесь нет. Опять-таки, будучи полностью запрессованной водой (термин «запрессованный» здесь особенно уместен), данная часть яхты способна

эффективно противостоять ударам волн – вода, как известно, несжимаема, и все местные нагрузки достаточно эффективно распределяются по всей площади поверхности. Фактически этот отсек можно рассматривать в качестве «третьего таранного». Еще дальше в корму размещен топливный отсек емкостью 900 л, выполненный таким же образом – без вложенных цистерн. Он – не единственное хранилище топлива, куда больший танк, вмещающий более 14 000 л солярки, имеется под С-образным диваном салона. Обе емкости непосредственно связаны друг с другом, и мощные высокоскоростные насосы способны быстро перекачивать топливо из одного бака в другой, регулируя ходовой дифферент.

Конструкция собственно корпуса выглядит так: наружная часть «шкурки» набирается из нескольких слоев стеклоткани E-типа и однонаправленного углеволокна, далее следует 30-миллиметровой толщины «силовой» за-

полнитель из прочного пенопласта плотностью 270 кг/м<sup>3</sup> (для верхней части яхты выше пресловутого брызгоотбойника применен более легкий пенопласт), внутренняя скорлупа состоит еще из нескольких слоев E-ткани и угля. Разработкой силовой конструкции корпуса занималась известная в соответствующих кругах фирма «High Modulus», так что прочность его, по-видимому, и в самом деле «достаточная». Во всяком случае инженеры фирмы гарантируют отсутствие повреждений корпуса яхты, ее лобовых стекол и верхнего ветроотбойника при ударах силой до 50 т (знать бы, какую конкретно площадь подвергаемой этому удару поверхности они имеют в виду). Смола, разумеется, эпоксидная, «шкура» яхты запекается прямо в герметично задраиваемом эллинге верфи при помощи более чем сотни дистанционно управляемых газовых нагревателей, расположенных по периметру эллинга. При этом сам

Яхта VSV: вид спереди, общий вид и вид сверху



процесс «выпечки» контролируется двумя десятками термодатчиков, размещенных снаружи и внутри будущего корпуса. «Выпечка» длится долго – без малого двое суток, главным образом по причине исключительно медленного нагрева и последующего охлаждения корпуса ради исключения возникновения больших термических напряжений и последующих деформаций. Вообще вся работа над лодкой идет неторопливо, с осознанием ответственности за качество каждой операции. Так, весь процесс постройки занимает примерно 14 месяцев.

После технических отделений носовой части яхты далее в корму последовательно располагаются: хозяйская каюта с гальюном, небольшое гостевое купе (назвать это помещение полноценной каютой язык не поворачивается), салон с камбузом по левому борту и внутренний, высокоподнятый пост управления. По левому борту в проходе между камбузом и хозяйской

каютой оборудован еще небольшой отсек с двумя спальными местами для штатной команды яхты, по правому – еще один гальюн. Стиль внутренней отделки всего судна – сверхмодный ныне «радикальный минимализм» с уклоном в аэрокосмический дизайн. Своим серо-бело-голубоватым цветом и общим обликом интерьеры яхты напоминают современные аэробусы (отмечу, что сразу же бросилось в глаза отсутствие каких-либо релингов и поручней внутри судна).

Сердце VSV – два 1650-сильных дизеля «Caterpillar C32» с турбонаддувом, работающие на водометный движитель «Rolls-Royce KaMeWa FF 550». Бесперебойное питание этих двух «проглотов» обеспечивает сложная система фильтрации и очистки топлива. Ее производительность (а она способна переработать в час до 3500 л самой отстойной соляры\*) позволяет, в

\* Чтобы иметь возможность заправлять яхту где угодно топливом любого качества.

принципе, заливать в баки VSV то, чем побрезговал бы и убитый в хлам «Икарус». В принципе....

Экономии веса ради на борту судна нет никаких автономных отопителей и нагревателей – в качестве источника тепла выступает вода из системы охлаждения, через теплообменники нагревающая воду в душевых и обогревающая каюты. Именно поэтому, кстати, яхта «писает» охлаждающей водой из своей носовой части – с виду довольно необычно.

После знакомства с теоретической частью мы выходим в море. Пока яхта на малом ходу продвигается к проходу в волноломах, ограждающих Уэймутскую бухту, качка на борту не ощущается. Так, легкие подергивания корпуса, не более того. С выходом за волноломы и набором скорости поведение судна ничуть не меняется. Лодка на полном ходу летит по волнам Ла-Манша мягко, точно «Rolls-Royce» – по Рублевскому шоссе. Когда три года назад мне дове-



Вид в нос. Слева вдали – хозяйская каюта, правее находится дверь в гостевое купе, еще правее располагается гостевой гальюн, справа – часть салона.



Салон яхты. На заднем плане – внутренний пост управления, справа – дверь в кокпит.



Вид в корму. Слева находится дверь в гостевое купе, справа – полки для штатной команды.



### Скорость и уровень шума

Частота вращения двигателей, об/мин	Скорость, уз	Уровень шума, дБ(А)			Расход топлива, л/ч
		каюта	салон	пост управления	
1400	9.5	70	71	73	65
1600	13	72	73	75	110
1800	18	75	77	80	150
1900	20	77	80	81	180
2000	23	78	81	83	210
2100	27	79	82	84	250
2200	31	80/78*	84/82*	86/84*	300
2300	36	85	87	88	350

\* При открытой/закрытой двери в кокпит.

лось примерно на такой же скорости, но на куда более гладком море опробовать скоростную моторную яхту «Ваia» («Кия» № 197), ощущения были иными. Там – напряжение, абсолютная невозможность стоять и постоянная готовность реагировать на толчки и удары и желание за что-нибудь ухватиться. Здесь – легкая расслабленность, возможность спокойно стоять в полный рост в салоне или кокпите, ни за что не держась. Теперь-то я хорошо

понимаю, почему в салоне VSV нет релингов и ручек – они здесь просто не нужны. На скорости почти в 40 уз на столике в кокпите спокойно стоит стакан с чаем, вовсе не стремясь улететь куда-нибудь (чай, правда, чуток расплескался). Фантастика, натуральная фантастика!

Поднимаюсь на мостик и беру в руки штурвал – точнее, маленький руль, диаметром больше напоминающий рули спортивных машин. Управ-

### Условия проведения теста

Акватория	Пролив Ла-Манш, район мыса Билл-оф-Портленд
Скорость ветра, м/с	7–8
Волнение, баллы	3–4 (на ветровое волнение наложился зыбь и приливное течение)
Температура воздуха, °С	13
Температура воды, °С	5
Экипаж на борту, чел.	10
Загрузка водой и топливом, л	10 000

ление лодкой очень мягкое, усилия на руле крайне малы. Последовательно один за другим закладываю несколько кругов, пытаюсь понять, как меняется характер яхты в зависимости от угла встречи с волной. Могу сказать лишь одно – самым неприятным для рулевого станет, говоря парусным языком, очень полный бейдевинд правого галса, когда волна с правого (наветренного) борта будет подходить под углом примерно 10–20° к ДП яхты, почти параллельно поверхности борта. На этом курсе ощутимы самые заметные толчки (именно толчки – не удары!), а вся неприятность заключается в том, что брызги летят прямо в лицо рулевому – ветроотбойник на пару с помянутым брызгоотбойником со своей функцией в этой ситуации справляются явно не до конца, а хорошие защитные очки шкиперу не помешают.

В остальном же управление яхтой на такой скорости не вызывает никаких сложностей. Реакции судна и его маневренность более чем понятны и предсказуемы, в повороты яхта входит, кренясь в сторону внутреннего борта, при этом минимальный радиус разворота, которого удалось достичь на скорости 30 уз, составил порядка двух длин лодки. Водометный привод позволяет тормозить яхту буквально на пяточке – с полной скорости она остывает, проходя примерно 10–12 м, правда, при этом находящимся внутри желательнее заранее за что-нибудь ухватиться, иначе на борту получится куча мала. При умении можно даже изобразить что-то наподобие «полицейского разворота» (у меня,

	Конструкция и дизайн	Обитаемость и комфорт	Скорость, мореходность и управляемость
+	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Уникальная «волнопронзающая» концепция</li> <li>• Мощные таранные отсеки</li> <li>• Отсутствие резонансных шумов</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Простой, но элегантный стиль отделки</li> <li>• Хорошо защищенный кокпит</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Исключительно мягкий ход по любой волне</li> <li>• Хорошая управляемость</li> <li>• Возможность очень быстрого торможения</li> </ul>
-	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Отсутствие встроенных топливных баков представляется сомнительным решением</li> <li>• Форма ветроотбойников требует доработки</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Высокий уровень шума на полном ходу</li> <li>• Ограниченное внутреннее пространство</li> <li>• Неудобный доступ к силовым агрегатам</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Ограниченный обзор с внутреннего поста управления</li> <li>• Слишком «легкий» руль</li> </ul>

правда, не получилось). Как следствие подобной маневренности – высокая безопасность эксплуатации лодки, которую можно едва ли не мгновенно остановить на всем скаку, как того самого коня.

Спустившись внутрь яхты, отмечаю, что никаких структурных резонансных шумов не ощущается, что еще раз свидетельствует о высокой жесткости корпуса (движки, правда, ревут неимоверно, ну, а что вы хотите – три с лишним тысячи лошадей все-таки). Качки или тряски нет и в помине. Вновь повторюсь – на 37-узловой скорости в открытом море можно спокойно стоять в кокпите или в салоне, держа руки в карманах и не на что не опираясь. Можно даже спокойно заваривать чай на плите или держать на руках девушку – бесподобная плавность хода яхты это позволяет, проверено лично.

Для людей понимающих отмечу особо – все эти экзерсисы мы выделяли не на гладкой воде в закрытой бухте, а на самой быстрине Портленд-Рейс\*, всего в полутора милях от мыса Билл-оф-Портленд, этого «проклятия яхтсменов». Причем в довольно свежую погоду.

**P.S.** Да, еще я забыл упомянуть об одном любопытном факте. Легким движением руки этот «прогулочный миноносец» может быть превращен в самый натуральный парусник. На яхте предусмотрена постройка кайта (паруса наподобие воздушного змея) площадью 90 м<sup>2</sup>. Правда, протестировать эту опцию мне уже не дали...

\* О характере этого места весьма подробно рассказывается в книге А.Колса «Под парусом в шторм».

## Резюме

Яхта проекта VSV представляет собой (без всяких преувеличений) принципиально новый шаг в конструировании моторных прогулочных судов. Высокие скоростные характеристики здесь прекрасно сочетаются с невероятно мягким ходом на любом волнении, недостижимым, по всей видимости, никакими иными способами. Если же добавить к этому высокую мореходность, большую дальность и отличную маневренность, надежность и безопасность эксплуатации этого воистину всепогодного судна, то становится очевидно, что лодок, обладающих хотя бы близким набором качеств, на рынке просто не существует. Эта яхта способна путешествовать дальше и быстрее, чем какое-либо иное прогулочное судно. Владельцы поделились ближайшими планами – в июле сходить в Польшу, оттуда махнуть на Фарерские острова, потом в Исландию и Арктику.

Желающие иметь уникальный продукт записываются в очередь...

