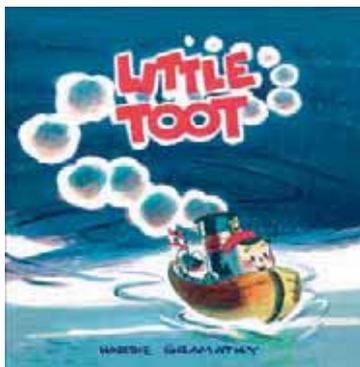




Фарит Валиуллов. Фото из архива автора

Повеяло свежим «ретро»

В 1974 г. Америку потряс нефтяной кризис. Продажи автомобилей катастрофически падали, а уж производство моторных лодок и вовсе вошло в состояние клинической смерти. Но для кого война, а для кого мать родна. Джерри Хастед, президент компании «Blue Water Boats» из штата Вашингтон, что выпускала 38-футовые кэчи «Ингрид» по норвежским мотивам, разработанные когда-то Колином Арче-



Прообраз всего семейства мини-буксиров – культовый персонаж американской детской литературы «Маленький гудок», придуманный писателем и художником Харди Граматки

ром, задумался о возможности производства достаточно мореходной и комфортабельной моторной лодки с очень малым расходом топлива. Постепенно сформировалась концепция судна.

Приемлемую мореходность и максимальный внутренний объем при минимальных размерах обеспечивала лишь конструкция традиционных буксиров. Но в этом был и сильный маркетинговый ход. С одной стороны, владелец маленькой лодки с внешностью могучего буксира чувствовал себя настоящим мореманом, с другой – мог сделать такое предложение своей супруге: «Дорогая, давай купим новую лодку. Знаешь, такой милый Little Toot» – и не прогадал бы. Дело в том, что Хастед с успехом использовал при разработке лодки персонаж – одушевленный озорной буксирчик – из культовой детской книжки художника и писателя Харди Граматки «Little Toot» («Маленький гудок»), переведенную на многие языки и разошедшуюся по миру миллионными тиражами. (Он придумал ее в 1939 г., глядя на снующие по Ист-Ривер суда, и снабдил книгу о его

приключениях собственными иллюстрациями, за что удостоился звания классика американской детской литературы. К слову, аналогичный персонаж нам знаком по советскому мультфильму «Катерок»). Ни одна женщина, которой читали эту книжку в детстве и которую она читала своим детям, не смогла бы отказать мужу в этой просьбе.

В результате творческих мук и упорного труда Джерри Хастеда и его друга, конструктора Линна Сенау родилось небольшое судно длиной 26 футов в стиле буксиров 30-х гг. Уверенный в успехе предприятия Хастед, его брат Джим и страстный любитель лодок, предприниматель Гейл Дэвис в 1979 г. учредили «Nordic Tugs Inc». При выборе названия компании долго не мудрили – сказалась приверженность Хастеда к норвежским традициям судостроения, олицетворяющим мореходность и надежность, ну а слово Tugs – буксиры – появилось само собой, поскольку облик лодки уже сформировался. Лодку же под номером «один» нарекли несерьезным именем «BeeBee», но если вспомнить Little Toot,

то все становится понятно. На Международной бот-шоу 1980 г. в Сиэтле «Nordic Tug 26» произвел настоящий фурор. За неделю было принято 54 заказа! Серийный выпуск буксирчиков наладили на площадях «Blue Water Boats», ради чего пришлось свернуть производство парусных яхт.

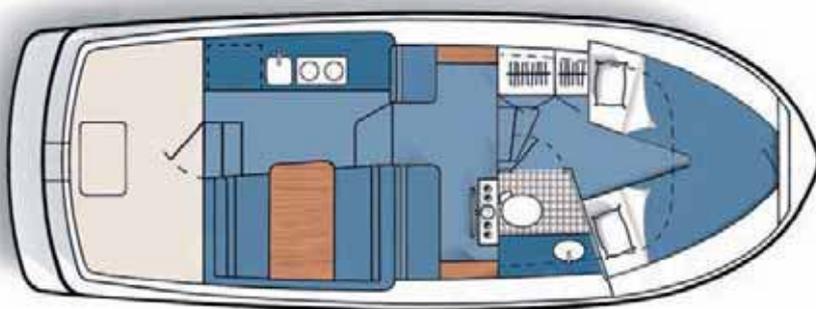
Конструкторы верфи занимались новыми разработками. В 1985 г. с ее стапелей сошел первый «Nordic Tug 32», увеличенная копия первенца компании, и на сегодняшний день их построено чуть больше 300 штук. С 1997 г. построено 110 кораблей «Nordic Tug 42». В 1998 г. нишу между «NT-32» и «NT-42» занял «Nordic Tug 37» (построено более 200 ед.). Потребитель хотел больших размеров, больше комфорта, и бедняга Little Toot оказался чужим на этом празднике жизни. Вместе с началом выпуска «42-го» последний «Nordic Tug 26» с порядковым номером 172 покинул ворота компании, которая буквально следовала поговорке «дальше – больше». В 2003 г. свет увидел «Nordic Tug 52» (сегодня он называется «NT 54»), а в прошлом году представили «Nordic Tug 49». Причем все «буксиры» от «Nordic» имеют почти идентичную архитектуру, так что неискушенный зритель издали и не поймет, какая модель проплывает. Все дело лишь в размерах. Не слишком напряженная работа у дизайнеров компании! Хотя вот и европейские верфи стали баловаться таким «дутым» дизайном. Тот же гранд яхтостроения «Linssen», «накачав насосом» приятную во всех отношениях модель «29.9», явил публике несуразный «40.9», внешне ничем не отличающийся. Но оставим это на совести «Linssen».

С начала своей деятельности верфь «Nordic Tugs» построила более 800 судов, которые обрели у американцев некий ореол культовости. Ежегодно на обоих побережьях проводятся фестивали «буксиров», издается журнал, посвященный только им. Вроде все хорошо, но почитать на лаврах компания не собиралась. Здесь надо отдать должное прозорливости ее руководства в лице президента Джима Кресса, к несчастью, прошлой осенью погибшего на собственном мотоцикле. Еще до кризиса он принял решение возродить производство «Nordic Tug 26», ориентируясь не в последнюю очередь на европейский рынок, где большие «буксиры» ком-



Катер «Nordic Tug 26»

Длина наибольшая – 8,0 м, ширина – 2,90 м, осадка – 0,99 м. Водоизмещение порожнем – 3080 кг. Мощность двигателя – 110 л.с. Число спальных мест – 4.



пании никогда не будут пользоваться устойчивым спросом.

В «Nordic» взялись за работу, и вот чуть помолодевший старина «Nordic Tug 26» под номером 73 в конце октября прошлого года был спущен на воду. Ни обводы, ни размеры не претерпели никаких изменений. Лодка вместе с якорным роульсом имеет длину 8 м и ширину 2,9 м. Водоизмещение порожнем буксирчика – 3084 кг, осадка – 0,8 м. Чуть подретуширована внешность. Вместо деревянных дверей появились пластиковые, а резиновые уплотнители окон больше не бросаются в глаза, поскольку закрыты отбортовками обшивки. Немного изменился абрис боковых окон. В автостроении все это называется фейслифтингом.

Палубу «Nordic Tug 26», покрытую нескользящим материалом, опоясывает фальшборт высотой около 12 см и шириной 7 см. На нем крепятся шесть швартовых уток и релинги из дюймовой полированной «нержавейки». При желании всю надстройку можно обойти по палубе, но в районе заднего салона ширина потопчины равна высоте фальшборта, поэтому протискиваться там не очень удобно, хотя держаться есть за что: по крыше и салона, и рулевой рубки проложены релинги. В

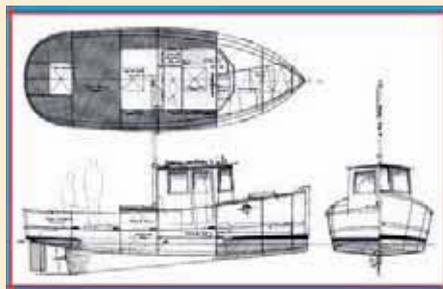
кокапит лучше попадать через внутренние помещения.

Вход с палубы внутрь осуществляется через сдвигающиеся вперед двери с удобными трубчатыми ручками-скобами. Обзор из рулевой рубки (или с капитанского мостика) просто великолепный. Три передних окна с регулирующими стеклоочистителями и два боковых, щедро остекленные двери и два задних окошка со сдвижными секциями для вентиляции позволяют надежно контролировать обстановку вокруг судна, так что боковые иллюминаторы выполняют скорее декоративную функцию. Высота в рубке – 1,88 м.

Здесь находятся два высоких рундука-сиденья для капитана и пассажира с откидными подножками и пост управления. На нем, не считая штурвала и привода ДУ, сосредоточены панель электрических переключателей, приборы контроля судовых систем и инструментальная панель «Volvo Penta» с цифровым тахометром. Но управлять из рубки носовым подруливающим устройством и электрической якорной лебедкой можно будет, лишь заказав их в виде опции. В стандартное оснащение входит зарядное устройство для аккумуляторов и компас. Остальной «навигацией» владелец может укомплектовать судно



Катер «Dipper» Сэма Девлина. Длина – 5,1 м, ширина – 2,2 м, водоизмещение – 590 кг, мощность подвесного двигателя – 10–15 л.с., скорость – 7–8 уз.



«Godzilla 25» – увеличенная версия «Godzilla 22», пригодная уже для длительных путешествий. Длина – 7,5 м, ширина – 2,7 м, водоизмещение – 2630 кг, мощность стационарного двигателя – 75 л.с.



«Godzilla 22» – настоящий малый буксир со стационарным дизелем, хотя и с неплохой обитаемостью. Длина – 6,7 м, ширина – 2,5 м, водоизмещение – 1360 кг.

Малые буксиры на просторах Интернета

Хотя кризис в России и не сказался существенно на стоимости топлива, зато цены на основные судостроительные материалы поднялись с подорожением твердой валюты. При существующей привязке к импорту нашего малого промышленного судостроения он способен заметно поднять интерес народа к самостоятельной постройке лодок. Открытый доступ к всемирной компьютерной сети практически из любого уголка света позволяет без особого труда найти эскизы самодельного судна на любой вкус. Заслуженным успехом у судостроителей-любителей пользуются образцы корпусов классического дизайна, проверенные временем разнообразными дорями, скифами, яликами и фифанами. В меньшей степени, если судить по Интернет-форуму katera.ru читателей нашего журнала, привлекают и такие, забавные и трогательные катерки, спроектированные в стиле старинных паровых буксиров. При кажущейся архаичности форм эти суда отличают некоторые конструктивные особенности, при-

ближающие их к идеалу для самостройщика-«крейсера». Небольшое отношение L/B корпуса обеспечивает значительную начальную остойчивость, что позволяет при ограниченной длине выполнить рулевую рубку в полный рост водителя. Угловатые формы вместительной надстройки не противоречат ни пропорциям архитектуры, ни седловатому корпусу с почти прямым форштевнем. Чисто внешняя стилизация, обычно порицаемая классической школой дизайнера, в данном случае вряд ли будет выглядеть безвкусным кичем, даже если из фанерной трубы такого буксирчика никогда не пойдет черный дым, а в корме будет тихонько тархтеть старательно замаскированный подвесник вместо паровой машины. Все-таки персональное малое судно должно прежде всего приносить радость владельцу и оживлять своим видом наши водные пейзажи. Как заметил один из читателей, «у таких катеров есть душа». Рассмотрим несколько типичных проектов, доступных всем.

Относительно недавно, в №206, мы привели проект для самостоятельной по-

стройки малого деревянного траулера, разработанный известным конструктором ленинградской еще яхтостроительной школы В.В.Чайкиным. В основу проекта лег небольшой эскиз традиционного североамериканского «рыболова» из «Кия» за 1972 г. Хотя это и не вполне буксир по архитектуре, но чистота форм и функциональность планировки делают честь этому небольшому 5,7-метровому суденышку. Самоосушающаяся палуба кокпита позволит ходить в довольно высокую волну, а подвесной мотор в кормовом колодце закрыт кожухом, который глушит шум и защищает технику от посягательств недобрых людей. Открытый кокпит удобен для работы, рыбной ловли, погружений, однако по этой же причине обитаемость судна невысока.

Популярный среди самостройщиков сайт devlinboat.com американского судостроителя Сэма Девлина предлагает обширный набор готовых проектов, среди которых есть и «буксириобразные». В их числе – 5-метровый «Dipper», три модели «Godzilla» от 5 до 7,5 м длиной и близкий к моторным

самостоятельно в соответствии с запросами и кошелем, благо места для установки приборов предостаточно, в том числе в традиционном для «Nordic» деревянном корпусе над лобовым стеклом. Интересно, что большая часть «Nordic Tug 26», эксплуатирующихся в Америке, снабжена радаром, но это, скорее, для создания пушечного имиджа буксирчика.

Из рулевой рубки две ступени ведут вниз, в носовую каюту с оборудованной рундуками V-образной койкой, двумя потолочными плафонами и двумя бра для чтения. Освещение и вентиляция каюты предусмотрено через 20-дюймовый потолочный люк и иллюминатор по левому борту. А вот дверь в кубрик не предусмотрена. Видимо, при столь миниатюрных габаритах помещений это невозможно, хотя некая приватность в спальной каюте не помешала бы. Слева от трапа – два довольно глубоких запи-

рающихся шкафчика, а справа – дверь в галюнь. Он в плане расширяется к борту, и за счет этого остроумного решения внутри оказывается больше, чем кажется снаружи. Естественное освещение галюня – через иллюминатор, а вентиляция – через потолочный яхтенный вентилятор.

В кормовую каюту из рубки спускаешься тоже по трапу с двумя ступенями, но уже оборудованными ночной подсветкой. Высота в кормовом салоне – как на «взрослых» яхтах: 1,93 м, а по подволоку проходят два тиковых рельсинга, дабы было за что ухватиться во время качки. Причем такие же рельсинги есть и в рулевой рубке. По правому борту расположено «купе» с объемистыми рундуками, которое раскладывается в двухспальную кровать. Напротив него – высокий шкаф и камбуз. В стандартное оснащение камбуза входят

мойка из «нержавейки», холодильник объемом 68 л и спиртовая плита с двумя конфорками. Столешница покрыта искусственным камнем (цвет выбирает заказчик), дверцы открывающихся и выдвигающихся шкафчиков выполнены из ламинированных шпоном панелей.

Питьевая вода на камбуз подается из двух баков общим объемом 150 л, а горячая – из 22-литрового бойлера, входящего в стандартное оснащение.

Рулевая рубка и кормовой салон объединены в общее пространство, а визуально их делят лишь разноуровневость да узкие спинки передних диванчиков. Это позволяет создать иллюзию простора при весьма скромном объеме помещений. Легкости и воздушности кормового салона способствуют также большие окна (передние – со сдвижными секциями), через которые открывается захватывающий вид на проплы-



«**Godzilli 16**» Девлина размерами близок у «Dipper», но более ориентирован на рабочее применение. Водоизмещение – 540 кг, мощность подвесного мотора – 20 л.с.



«**Kingfisher 26**» по своим конструктивно-компоновочным решениям – уже настоящий «карманный крейсер» для длительных морских путешествий. Длина – 8 м, ширина – 2.8 м, водоизмещение – 3600 кг.



«**Лобстреп**» Василия Румянцева выгодно отличают прочный алюминиевый корпус и трейлерные габариты (2.5 м ширины) при уже достаточной для «малого крейсера» длине 6.5 м. Мотор – подвесной, «Tohatsu-30».

яхтам «Kingfisher» размером в те самые 26 футов (8 м), с которых начался ряд классических «Nordic Tugs». Буксиры Девлина несложны в постройке – ориентированы на фанерную технологию «сшей и склей», симпатично выглядят и предоставляют сообразную размерам «прогулочную» степень комфорта на борту. Причем наиболее компактный из них «Dipper» – настоящий «крейсер выходных дней» с двуспальной койкой, камбузной тумбой в рубке и просторным кокпитом. Бюджетный подвесной мотор позволяет ходить со скоростью 7–8 уз. «Годзиллы» по компоновке еще ближе к буксирам, поскольку обладают закругленной кормой, а также предоставляют возможность обойти рубку вдоль борта. При этом малокилеватое остроконечное днище с небольшим подъемом батоксов в корме позволяет при наличии мощного двигателя вывести судно в переходный к глиссированию режим и существенно увеличить скорость хода. Довольно крупный 8-метровый «Kingfisher 26» – это уже не прогулочный уикендер, а серьезное судно для продолжительных туристских плаваний в

самых разных погодных условиях дальностью до 800 миль. План помещений включает спальные места на трех человек, рулевой пост, санузел. К сожалению, для него предлагаются только эскизные ознакомительные чертежи. Для остальных буксиров Девлина имеется полная построочная документация, высылаемая при оплате в размере около 200 долл. – сумма, согласимся, ничтожная по сравнению со стоимостью одних только материалов даже на небольшой 5–6-метровый буксирчик.

А что же профессионалы? Конкурировать с «гаражным» самостроем ценами они не смогут, зато могут гарантировать достойное качество исполнения конструкций, а главное – здесь не действует правило самостройщиков «метр длины – год труда». Несмотря на то, что классические водоизмещающие суда на нашем рынке не в фаворе, отдельные попытки проникновения на него отмечаются.

Так, известный в водно-моторных кругах Василий Румянцев, один из представителей сервисной сети компании «Мнев и К» в Москве, в 2007 г. спустил на воду симпатичный

речной «пароходик» «Лобстреп» собственной разработки с корпусом длиной 6.5 м, сваренным из алюминия. Все его внешние формы соответствуют канонам буксиростроения: крутой форштевень, закругленная корма, изогнутая крыша рубки, даже плетеные веревочные кранцы вдоль борта. Четырехтактный подвесной мотор «Tohatsu» в 30 сил работает большей частью вполгаза, поскольку скорости в 10–15 км/ч водоизмещающему корпусу такой длины не превысить физически. Зато ход его тих и вполне экономичен. Информация о «Лобстрепе» размещена на сайте mnev-service.ru.

Так что, анализируя Интернет, можно сделать вывод: симпатичные катерки-буксирчики в состоянии оживить своим присутствием не только густонаселенные воды Европы и Америки, но и наши необъятные речные и озерные просторы. Надо лишь признать, что экономичному тихоходному судну не зазорно выглядеть старомодным, даже немного архаичным, если его облик соответствует классическим стандартам красоты и верно отражает душевный настрой владельца.

вающие мимо красоты как для сидящих за столом, так и для стоящего у плиты кока. Кстати, все окна на судне тонированные. В кокпит ведет распашная дверь на трех петлях с огромным стеклом и откидывающийся стеклянный люк. В небольшом, примерно 1.2×2.3 м, но уютном кокпите к стенке салона приформованы запирающиеся рундуки, где очень удобно сидеть, любясь бурлящей за кормой водой и убегающей волной.

Но, чтобы вода забурлила, надо отдать швартовы, вернуться в рулевую рубку и дать ход двигателю, установленному в машинном отделении под пайолом рубки. Типично по-американски «Nordic Tug 26» обладает хорошей энерговооруженностью. В стандарте он оборудован 110-сильным дизелем «Volvo Penta D3». Заметим, что в Европе такому же мотору доверили «таскать» 13-метровый «Linszen-40.9» водоизмеще-

нием аж 16.5 т! Для особо патриотичных американцев в качестве опции возможна установка дизеля «Cummins» той же мощности. Силовая установка позволяет судну развивать максимальную скорость 15 уз, этого достаточно для быстрого укрытия в бухте при ухудшении погоды, а кормовой дифферент примерно в 10° вполне приемлем. Единственная неприятность – в выхлопной патрубок за час вылетает около 20 л сгоревшей солярки. На крейсерской же скорости в 6 уз судно идет на ровном киле, расход топлива составляет 3.8 л/ч. Так что полной заправки бака объемом 284 л хватит на 800 км спокойного плавания.

Заказы на «Nordic Tug 26» уже принимаются по цене около 190 000 долл., что ввиду новизны лодки представляется несколько завышенным. Поясню: если выстроить график модельного ряда «Nordic Tug» по длинам в футах

– 54, 49, 42, 37, 32, 26 и по стоимости базовой комплектации «старших братьев», получаются почти прямые линии. Лишь для самого маленького «буксира» цена резко поднимается вверх. Судя по этим графикам, цена модели «26» должна находиться в районе 130–140 тыс. долл. Но приобрести такую лодку стоит! В отличие от разных «ринкеро-кобальтов», «26-й» буксирчик находится в абсолютной гармонии с природой, не возмущая водную гладь, а лишь украшая ее. Да и положительную энергетику добрых и умиленных взглядов, обращенных на него с берега или проплывающих мимо судов, передаст всей своей команде. Не будет ничего удивительного, если капитаны сухогрузов и теплоходов на встречных курсах будут приветствовать мини-буксир судовым гудком, а в ответ услышат ваш «маленький гудок».