

Артур Гроховский. Фото автора

Патрульно-лобстерная яхта

Эта лодка родилась довольно необычным образом. Компания «Oyster Marine» никогда доселе не строила моторные яхты и, в принципе, не собиралась этим заниматься. Однако один из владельцев парусной «Устрицы» обратился к тогдашнему хозяину фирмы Ричарду Мэтьюзу (мы уже говорили о том, что компания «Oyster Marine» гордится своей системой обратной связи с клиентами) с просьбой построить для него сравнительно небольшую, но стильную моторную лодку. В традиционном для «Oyster Marine» духе единения классики и современности. Сказано – сделано. Так и появилась моторная яхта «Oyster 43 LD» (кстати, аббревиатура LD расшифровывается как lunch and dinner: т.е. обед и ужин). Задуманная как разовая эксклюзивная вещь, сегодня она предлагается в качестве серийного продукта (впрочем, серийный – это, конечно, слишком сильно сказано).



Основные данные моторной яхты «Oyster 43 LD»

Длина, м	13.3
Ширина, м	4.09
Осадка, м	0.68
Водоизмещение, т	10.40
Мощность дв. «Yanmar 6LY3M-ETP», л.с.	2x480
Двигатель, (водомерт «Hamilton 292»)	2+2
Емкость цистерн, л: – топливной – пресной воды	1660 340
Спальных мест	2
Скорость, уз: – максимальная – крейсерская	36* 25
Дальность плав., мили	1200
Конструктор	«Oyster Design Team»
Строитель	«McDell Marine»
* В варианте с двумя 480-сильными двигателями	



Панель управления: богатая штатная комплектация. Между подлокотниками кресла видна мышь системы «Blue Arrow».

По утверждению своих создателей, яхта «Oyster LD 43» выполнена в архитектурном стиле Down East. Иными словами, в стиле, характерном для побережья Новой

Англии (его северо-восточная часть от бухты Пенобскот до канадской границы и носит довольно странное название Down East*). Весьма сложные условия мореходства в этом районе Ат-

лантики в чем-то схожи в этом отношении с пресловутым Бискайским заливом. Они породили специфический облик малых мореходных моторных судов, которые в Европе (с подачи верфи «Mochi») стали не совсем правильно называть «лобстерными» лодками: в самих США термин «lobster boats» применяют только по отноше-

* Дело в том, что парусные суда, следовавшие из Бостона на северо-восток в направлении этого региона, практически всегда шли с попутным ветром в полный бакштаг, что и дало побережью имя Down East. Оно образовалось от двух понятий («downwind», т.е. попутный ветер, и «east» – восток), т.е. «внизу (под ветром) на востоке».



нию к коммерческим судам, а прогулочные плавсредства, выполненные в таком стиле, называют «Down East».

Мне же, откровенно говоря, показалось, что работники «Oyster Marine» несколько лукавят, поскольку «LD 43» имеет внешние черты, заметно отличающие ее от вышеописанных судов. Уже первый взгляд на корпус яхты говорит об этом: резкая остро очерченная скула, начинающаяся в носовой части, абсолютно не характерна для классических лобстерных лодок, которым, напротив, свойственны мягкие круглоскулые обводы. Отличаются и формы рубки: вальжанные, несколько старомодные ее очертания современены – им приданы весьма агрессивные стремительные линии, более привычные для моторных судов, выполненных в так называемом «патрульном» стиле. В результате получился некий стилистический гибрид, тем не менее вполне гармонично сочетающий в себе как классические черты моторных судов начала прошлого века (одни заваленные внутрь борта в корме чего стоят!), так и элементы бо-

лее современных яхтенных архитектурных форм.

Как и любой парусный «Oyster», внешне эта лодка выделяется в любой гавани. Вход на ее борт – через купальную платформу и проход в транце. Интересно, что в отличие от большинства лодок данный проход выполнен не в виде открывающейся вбок дверцы. Нет, открываясь, она горизонтально опускается в купальную платформу. Смысл? Как объяснили создатели лодки, «на ходу дверь не вибрирует в петлях и не шумит». Необычное и, я бы сказал, изысканное решение. Кокпит, прикрытый развитым козырьком рубки и огражденный массивными комингсами, представляет собой просторное удобное место для отдыха. По бокам расположены мягкие диваны, в центре – столик с откидывающимися «крыльями». Под диванами прячутся мощные новозеландские водометы «Hamilton» (сам катер тоже строится в Новой Зеландии.)

Особая гордость создателей лодки – задняя стенка рубки, отделяющая ее от кокпита. Казалось бы, ну стенка и стенка,

что здесь такого? Стеклопанельная перегородка с очень массивной откатывающейся вбок дверью: вроде бы вполне привычное решение, если не считать того, что дверь запирается герметически. Однако есть свои хитрости и здесь: «легким движением руки» можно включить электропривод, и стекла в стенке плавно и бесшумно опустятся вниз, зрительно объединив внутренний салон и кокпит.

Салон по компоновке очень прост: по бокам на небольших возвышениях расположены два С-образных дивана, возле каждого из которых установлен раскладной столик. Будучи сложенными, столики освобождают центральный проход, а если их

Камбуз просторен и рационален





Внутренний салон: простота планировки, тик и дорогая кожа



Двигатели закрыты мощной шумоизоляцией и прячутся под диванами салона

жена мышь-джойстик в форме корпуса судна. Перемещая ее, можно управлять лодкой на малых оборотах двигателя. Яхта исключительно быстро и точно реагирует на любые ее движения, так что выводить лодку из забитой яхтами гавани Кауса никаких проблем не составляет. Пожалуй, даже вольвовская система IPS уступает по удобству и понятности алгоритма управления.

Нижняя часть судна состоит из трех частей: слева по борту располагается исключительно просторный и хорошо оборудованный камбуз (вот уж действительно, «lunch and dinner»), справа – галюн и отдельная душевая кабина, в носу – каюта владельца с большой кроватью (под ней – объемистый рундук, способный вместить, скажем, пару велосипедов). Везде очень просторно, хотя объемов для хранения одежды и личных вещей, как мне кажется, немного не хватает. При необходимости еще два спальных места могут быть оборудованы в «гробике» под сиденьем рулевого.

Отделка яхты довольно незатейливая (тут нет никаких особых дизайнерских изысков), но стильная и богатая: всюду тик (только панель приборов оформлена орехом) и кремове-белая кожа. Лимузин на воде, да и только!

На ходу лодка заставила забыть все опасения типа: «А сможет ли традиционно парусная

Скорость, расход топлива и уровень шума

Частота вращения, об/мин	Скорость, уз	Расход топлива, л/ч	Дальность плавания, мили*	Уровень шума в салоне, дБ·А
1500	9.2	19	1200	73
1600	11	38	750	76
1800	12.5	50	650	78
2200	14.5	68	580	79
2500	18.3	80	580	82
2800	24.7	100	600	84
3000	29.7	130	570	85
3300	35.9	180	480	86

* По данным фирмы

разложить, то получается единая поверхность. Удобно. Диваны вместе со своими основаниями поднимаются при помощи электроприводов – прямо под ними расположены двигатели яхты. Надо отметить, что уровень шума в рубке даже на полном ходу оказался много ниже того, который я ожидал: шумоизоляция (как обычно у «Oyster») выполнена на высочайшем уровне.

В носовой части рубки по правому борту находится пост управления. Его планировка – образец эргономически правильного подхода к размещению

приборов. Вверху установлены два тахометра, пара электронных датчиков, контролирующих параметры состояния движков, и по центру – компас. Эта «великолепная пятерка» – всегда в поле зрения рулевого. Остальные приборы сосредоточены ниже, на основном пульте вокруг штурвального колеса. Как и положено дорогому судну, штатная комплектация навигационной электроникой весьма богатая: лаг, эхолот, карт-плоттер в купе с GPS, автопилот и радио входят в стандарт поставки. Справа по борту очень удобно располо-

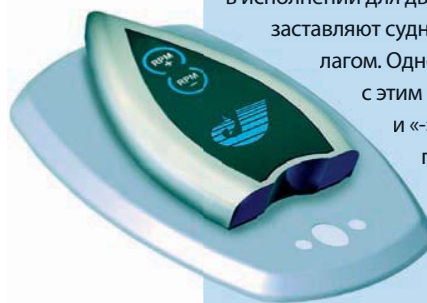




Схема компьютеризированного управления водометами, примененная на моторной яхте «Oyster 43 LD», называется «Blue Arrow».

Она рассчитана на лодки длиной от 8 до 16 м и на двигатели мощностью от 270 до 1340 л.с., но работает только с водометами «Hamilton». Ключевым элементом интерфейса управления является двух- или трехпозиционная подпружиненная мыш-джойстик «MouseBoat» (иногда по названию мыши именуют всю систему). Перемещая ее вперед-назад, можно управлять движением катера в продольном направлении, а поворачивая вокруг оси – поворачивать лодку, как штурвалом. Наконец, боковые перемещения джойстика параллельно продольной оси (только в исполнении для двух водометов)

заставляют судно двигаться лагом. Одновременно с этим кнопки «+» и «-» на верхней поверхности мыши дают возможность рулевому менять обороты двигателей – все расположено

удобно, что называется, «по руке». Существенная деталь: поскольку мыш подпружинена, то при снятии с нее руки она немедленно возвращается в нейтральное положение, тут же останавливая лодку. Компьютеризованная система управления позволяет иметь на одной яхте до трех рулевых постов, оборудованных джойстиками «MouseBoat».



	Конструкция и дизайн	Обитаемость и комфорт	Скорость, мореходность и управляемость
	<ul style="list-style-type: none"> Мощный надежный корпус Продуманные обводы Отсутствие резонансных шумов 	<ul style="list-style-type: none"> Внутренний простор Шикарная отделка Отличная шумоизоляция 	<ul style="list-style-type: none"> Мягкий ход по волне Хорошие управляемость и маневренность Возможность очень быстрого торможения
	<ul style="list-style-type: none"> Недостаток трюмов и емкостей для хранения 	<ul style="list-style-type: none"> Это «катер для двоих», в нем отсутствует полноценная вторая каюта* 	<ul style="list-style-type: none"> Ограниченный обзор с поста управления

* Вторая каюта появилась в версии «OM 43».

фирма сделать добротное моторное судно?». На довольно сложной и неприятной волне пролива Солент яхта шла очень мягко, хорошо встречая крутую волну. Острая скула оказалась не лишней – она эффективно отсекала все брызги, оставляя лобовое стекло сухим практически в любой ситуации. Впрочем, высокая мореходность яхты «Oyster 43 LD» неудивительна – ее обводы (типа «глубокое V») долго отрабатывались в ходе бассейновых испытаний, так что пресловутая скула оказалась отнюдь не просто данью моде, а достаточно большой угол килеватости позволяет, как показала практика, совершать переходы в открытом море при сохранении высокого уровня комфорта на борту. Из Солента мы выбрались в Английский канал, но и там яхта шла по волне довольно мягко, поддерживая высокую путевую скорость.

Управляемость под водометами была, естественно, на высоком уровне: даже на самом полном ходу диаметр циркуляции оказался меньше двух длин лодки, ну, а про возможность

остановки «на всем скаку» даже и говорить нечего. Фирма заявляет, что (в принципе) готова поставлять лодку и с другими двигателями и иным пропульсивным комплексом – например, с тем же IPS, но мне кажется, что смысла менять шило на мыло нет никакого. Конструкция же мощного, как у всех «Oyster», корпуса (цельный ламинат ниже КВЛ с кевларовым усилением) в комплекте с водометными движителями позволяет спокойно подходить к отмелому берегу, вылезая на него носом: это фактически штатный режим эксплуатации судна.

Резюме

Стильный, роскошный, но одновременно на редкость практичный (применительно к своей ценовой категории, разумеется) «катер для яхтсмена», как его позиционирует сама фирма. Эта лодка, в отличие от большинства ее собратьев, не предназначена для стояния в гаванях: в нее вложено немало труда для того, чтобы она радовала своего хозяина не только бытовым комфортом, но и поведением на воде.

