



“MARTIN”:

Артем Лисочкин
Фото автора и Сергея
Полищука (журнал “Шкіпер”)

некоторые любят погорячее

Когда хочешь быстро и доходчиво растолковать непосвященным, к какому классу лодок относится “Мартин”, достаточно упомянуть название нетленного фильма, которое мы вынесли в заголовок (в отечественном прокате он именовался “В джазе только девушки”). Помните, на чем один из персонажей, притворявшийся миллионером, доставлял на борт паровой яхты героиню Мерлин Монро? И хотя незадачливому ловеласу, не сумевшему

управиться с рычагом реверса, пришлось двигаться задним ходом, девушка из джаза была сражена наповал. С тех пор минула чуть ли не целая эпоха, высокие технологии до неузнаваемости изменили мир, но классические лодки с характерным обликом “а-ля тридцатые” так и не сошли со сцены, а их владельцы по-прежнему вправе рассчитывать на производимый эффект.

Подобный катер плюс большая роскошная яхта — правильное и более чем уместное сочетание. Наше первое знакомство с “Мartiном” произошло в полном соответствии с законами жанра, хотя дело было в одном из павильонов Дюссельдорфской бот-шоу — на стенде украинской компании “Lagoon Royal” он соседствовал с 20-метровой краснодеревяной парусной яхтой “Nostalgia”. Честно говоря, трудно было поверить, что все это великолепие представлено соотечественниками! (Вообще-то следовало бы прибавить “бывшими”, но давнее общение с украинскими коллегами и судостроителями наводит на мысль, что в “лодочном” сообществе граница между нашими странами несколько более формальна, нежели в мире политики). Одной из причин, по которой мы сразу не опознали “своих”, было и незнакомое название фирмы. Тут нас ждал еще один сюрприз — как оказалось, при столь внушительных достижениях “Lagoon Royal” существует всего лишь около двух лет! “Ностальгия” была продемонстрирована интернациональной публике во всем блеске — впечатляющие темпы,





Опрятные производственные корпуса «LAGOON ROYAL» выросли «на ровном месте» всего за пару лет. Здесь уже построены 20-метровая парусная «NOSTALGIA» и «Мартин». На очереди — второй экземпляр «МАРТИНА» (справа) и 18-метровая моторная яхта.

а вот «Мартин» на тот момент отличался рядом недоделок и даже не успел побывать на воде. Первые ходовые испытания были намечены на апрель, и мы получили приглашение принять участие в этом важном событии.

Не только стиль

На набережной Херсона, у которой пришвартовали «Мартина», было многолюдно. Большинство присутствующих составляли не обычные зеваки, а работники верфи «Lagoon Royal», многие из которых явились на торжество вместе с супругами и детьми. «А кто еще по-настоящему оценит нашу работу?» — сказал кто-то из них, и не согласиться с этим было трудно. Продукт и впрямь оказался из тех, что не стыдно показать самым близким людям, и свою основную задачу — производить впечатление — «Мартин» принялся выполнять сразу после крещения. Обаяние лодки безотказно подействовало и на испытателей «Кия», хотя, в отличие от большинства собравшихся, мы постарались вдумчиво оценить целый ряд и не столь бросающихся в глаза вещей, тем более что с подобной техникой имели дело не впервые и могли сравнивать. Подобная пристрастность была оправданна, ведь «Мартин» относится к весьма специфической категории малых судов, и владельцы таких лодок, на роль которых нам пришлось себя мысленно примерить, тоже публика своеобразная. Ориентироваться здесь пришлось в основном на вкусы европейцев — на постсоветском пространстве, увы, подобный класс лодок пока что не «распробован».

Занимаемая «классикой» рыночная ниша и за рубежом неширока, но она и по определению не может быть широкой. Старина нынче в большой цене, и позволить себе не только настоящий олдтаймер, но и новодел-

«реплику» может далеко не каждый. Приверженцами подобных лодок являются в первую очередь те, кто на первое место в ряду жизненных приоритетов ставит стиль и стремление выделиться из безликой толпы. Платить при этом приходится не столько за неуловимый «дух времени», мало поддающийся количественной оценке, сколько за традиционные технологии, далекие от современных принципов массового производства. Как ни крути, настоящие деревянные лодки при всем желании не получатся штамповать, словно пластиковые «пирожки» — здесь, как нигде более в судостроении, велик процент ручного высококвалифицированного труда.

Хотя бывают и исключения. Надо сказать, что даже такие известные производители «реплик», как итальянские «Riva» и «Colombo», базирующиеся на берегах озера Комо, все шире применяют современные технологии. Большинство их лодок, внешне напоминающих краснодеревые катера начала прошлого века — на самом деле пластиковые. Так, по-

бывавший на нашей «мерной миле» «Colombo Romance 32» (см. № 186) выполнен по композитной схеме — монолитные листы красного дерева, использующиеся не только как оформительские, но и как конструктивные элементы бортов и палубы, укладываются в процессе постройки корпуса в обычную для стеклопластикового производства матрицу. Да что там — на ряде дешевых моделей вместо них и вовсе применяется обыкновенная бумага с рисунком «под дерево»!

Настоящие деревянные лодки в этом и без того элитарном мире крайне редки, и к их числу теперь присоединился и «Мартин». Его корпус выполнен по поперечной системе набора на дубовых ламинированных шпангоутах. В качестве основного материала корпуса применены ценные породы дерева — кайя, сапели, махагони, на палубных поверхностях доминирует тик. Строители лодки особо подчеркнули, что наиболее простая и распространенная диагональная схема укладки реек обшивки использована только на днище. На бортах два их слоя уложены про-





ОСНОВНЫЕ ДАННЫЕ катера "Мартин"

Длина, м:	
- корпуса	8.72
- наибольшая	8.91
Ширина наибольшая, м	2.5
Осадка корпусом, м	0.43
Килеватость, град.:	
- на транце	14
- на миделе	19
Сухой вес, кг	3100
Емкость, л:	
- топливного бака	250
- водяного танка	132
- накопительной цистерны	12
Двигатель:	
- тип	"Volvo Penta D6-350A"
- мощность, л.с.	350
Тип привода	Угловая колонка "DPH"
Пассажироместимость, чел.	5
Кол-во спальных мест	2
Категория CE	C

должно со смещением пазов по вертикали — для улучшения водонепроницаемости и продольной жесткости корпуса. Средняя толщина обшивки — 20 мм. При изготовлении корпуса применены связующие и технологии "West Systems", наружные лаковые покрытия выполнены с использованием материалов и технологий "Owl Grip".

Качество "деревянных" работ великолепное, придираться не к чему даже при всем желании — что с технологической, что с эстетической точек зрения. Рейки любовно подобраны по рисунку, и со стороны лакированный гляцевый корпус, словно светящийся изнутри, глядится монолитом. Доведена до блеска и аккуратно пригнана каждая мельчайшая деталь. Словом, здесь наша оценка не просто твердая пятерка, а пять с плюсом.

Надо сказать, что внешний облик для олдтаймеров и "реплик" — все же не самоцель. При всей своей внешней непрактичности по-своему они более чем практичны — прежде всего по той простой причине, что большинство примененных на таких лодках конструкторских и технических решений проверены многими десятилетиями и давно доведены до идеала. Управляя "классикой", вы можете быть уверены, что вас не ждут какие-либо неприятные сюрпризы, которыми порой грешат новомодные посудины в стиле "хай-тек", несущиеся впереди прогресса.

Яркий пример использования таких проверенных решений — классические обводы "Мартина", достаточно простые и беспроегрывные одновременно. Килеватость днища изменяется здесь от довольно уме-

ренных 14° на транце до заметно больших величин в районе форштевня. Режим глиссирования при этом не требует запредельной энерговооруженности, а острая носовая часть, разрезающая волну, обеспечивает приемлемые показатели мореходности. Кроме того, для дерева такие обводы наиболее технологичны (что не мешает современным конструкторам использовать их также для стеклопластиковых или металлических корпусов).

Проект "Мартина" разработан дизайнер-группой "Ала", базирующейся в Николаеве. Отцами-основателями этой чисто конструкторской компании, основанной в 1987 г., являются хорошо знакомые давним читателям "КиЯ" братья Александр и Анатолий Кузнецовы и Лев Забурдаев, за плечами которых десятки успешно реализованных проектов и тысячи миль под парусами (например, братья участвовали в первой отечественной кругосветке на яхте "Икар" в 1987 г.), так что теория здесь успешно соседствует с практикой. Кстати, подобное сотрудничество давно отработано за

рубежом, к услугам сторонних дизайнер-бюро прибегают многие "киты" прогулочного судостроения — "Lagoon Royal" и здесь продемонстрировала западный подход к делу.

Как уже отмечалось, продукция компании ориентирована в первую очередь на европейский рынок, живущий с недавних пор по единым правилам ЕС. Поэтому мы заранее знали, какой ответ получим на вопрос о сертификации — в этом плане "Lagoon Royal" ничем не отличается от любой итальянской, французской или немецкой верфи. И проект, и его реализация одобрены бюро "Веритас". Его сюрвейеры осуществляли непосредственный контроль за постройкой, а необходимые сертификаты имеют все применяемые материалы вплоть до связующих и крепежа.

На воде

Эта украинская лодка, при виде которой скорее приходят в голову Италия или Франция, где подобные суда в чести и где их действительно умеют строить — типичный олдтаймер со всеми положенными атрибутами, стилистически цельный и законченный. На общую идею работают и характерно "заваленные" внутрь борта у транца, и окантовка ветрового стекла, и относительно небольшой центральный кокпит, занимающий чуть больше трети общего палубного пространства, и, конечно, само красное дерево, излучающее все свое южное тепло и свет.

Почти девять метров длины обычно ассоциируются с каютным "крейсером", но "интегральная" носовая каютка здесь чисто символическая, размерами не больше, чем у компактной трейлерной лодки — хотя вряд ли приходится всевозможные рассчитывать, что будущий владелец будет использовать ее для ночлега. Оборудована она, пожалуй, просто для того, чтобы зря не пропадало пространство под декой. Кроме того, туда можно убрать из кокпита громоздкие вещи, а также использовать ее в качестве прохода на носовую палубу — специальных ступенек на передней панели нет, откидывающейся "форточки" в лобовом стекле тоже. При известной ловкости перемахнуть прямо через стекло, конечно, можно, но в ряде случаев — например, в качку — удобнее действовать из каюты.

Высунувшись из люка по пояс, легко дотянуться до крышки форпика, под которой скрывается якорная электролебедка "Lewmar". Здесь же находится стопор якорной цепи, из-за которого, собственно, и требуется



проникнуть на палубу (управлять ледбедкой можно как с палубы, так и с места водителя). Показательный штрих — любая экономия на лодках подобного класса воспринимается как нонсенс, поэтому наличие специальной системы обмыва якоря с электропомпой не вызвало у нас особого удивления. Равно как и управляемых транцевых плит с индикаторами их положения (стоящих примерно столько же, сколько сами плиты), хотя никакой нужды в них нет — как показали последующие испытания, лодка и без того отличается некоторой носовой центровкой, от чего при движении в волну поджать нос к воде можно триммером колонки, а ходового крена, требующего компенсации, мы не отметили. Плиты здесь — скорее элемент престижа, компонент “полного фарша”, который здесь быть просто обязан.

Швартовные утки и рымы для кранцев установлены так, что легко швартоваться в одиночку, не покидая кокпита. Грамотно расположены заправочные горловины топливного и водяного баков, главный выключатель на две цепи установлен прямо под водительским сиденьем — в общем, все на привычных удобных местах, не требующих лишних движений. Вот в чем еще одна прелесть “классики”! Единственно, до чего удалось “докопаться” — это отсутствие дополнительного поручня возле купального трапика, хотя сама кормовая часть с кринолином и ведущими на капот ступеньками — выше всяких похвал как с точки зрения эстетики, так и удобства. Не обнаружили мы и стеклоочистителей, хотя при эксплуатации на море они бывают нужны даже в солнечную погоду — как правило, на дорогих лодках их

дополняют еще и омывателями, удаляющими налет соли. Конструкторы признались, что попросту забыли про эти важные мелочи, и тут же принялись прикидывать, как внести эти дополнения, не выбиваясь из общего стиля. Мы поняли, что первую попавшуюся стальную ручку из каталога не поставят — скорее всего, поручень тоже будет краснодеревым, а моторчики “дворников” спрячут под носовую деку.

Не удалось опробовать в деле и тент, хотя подготовленный для него “локер” за задним сиденьем, закрывающийся крышкой, сделает честь и автомобилю-кабриолету.

Старина стариной, а элементы внутреннего оборудования и силовые установки на нынешние “реплики” принято устанавливать самые современные. “Мартин” и здесь не исключение. Приводит его в движение последняя разработка “Volvo Penta” — 350-сильный дизель “D6-350A” с системой “common rail” и турбонаддувом, работающий на колонку “DPH” с противонаправленными соосными винтами “DuoProp”. Управление газом-реверсом — электронное, поворотом — гидравлическое. Мотор снабжен контрольным компьютером, позволяющим в числе прочего оценить мгновенный расход топлива. Кроме того, вся информация дублируется обычными стрелочными индикаторами — с непривычки в них легко запутаться, хотя обилие циферблатов только добавляет интерьеру солидности.

Увы, но пространства для дополнительного дисплея чарт-плоттера/эхолота при этом уже не остается, но возможность его установки следовало бы предусмотреть, хотя бы чисто для престижа (“Мартин”, как и его

одноклассники, по большому счету — типичный прогулочный “runabout”, так что вряд ли стоит ожидать, что он будет преодолевать большие расстояния при значительном удалении от берега). Впрочем, место для DVD-проигрывателя с большим съемным экраном, а также для магнитолы с мощной акустикой все же нашлось...

Регулируемые передние сиденья и мягкий кормовой диван обтянуты очень похожим на кожу “морским” винилом — довольно распространенный вариант даже на очень дорогих открытых лодках, хотя на тех же креслах хотелось бы видеть логотип “Мартина” или верфи “Lagoon Royal”. Штурвал регулируется по углу наклона, что в сочетании с откидными подушками сидений позволяет с удобством рулить и сидя, и стоя. В кокпите, пассажироместимости которого по-честному ограничена величиной 5 чел. (по отечественным меркам здесь можно запросто разместить и вдвое

больше), установлены мойка и холодильник, а их тумбы заодно служат столиками.

Безразмерный кормовой капот поднимается, естественно, электроприводом. В моторном отсеке поначалу удивляет обилие свободного пространства — мотор занимает от силы его половину. Нам объяснили, что отвоевывать место для кокпита не стали сразу по нескольким причинам: во-первых, капот заодно служит “солнечным” лежаком, укорачивать который нет смысла, а во-вторых, простор в моторном отсеке необходим и для простоты обслуживания мотора, и для хранения всякого “боцманского” имущества (в частности, сюда, с глаз долой, планируется уб-

рать держатели для кранцев), и для дополнительного топливного бака. Кроме того, на “Мартин” возможна установка иных двигателей, в том числе парой.

Недоделки при первых ходовых испытаниях — дело привычное. К сожалению, на тот момент на “Мартине” еще не было подключено дистанционное управление триммером. Однако мы все же вышли из положения, изменяя угол наклона колонки в “калибровочном” режиме, каждый раз останавливая мотор. Основные тестовые данные мы “сняли” с полностью поджатой колонкой. Даже при этом лодка, оказавшаяся довольно скоростной, сюрпризов не преподнесла, хотя из-за некоторой носовой центровки и килеватой носовой части проявила буквально спортивную маневренность. При резкой перекладке “легкого” руля, особенно под сброс газа, вызывающем дополнительный клевок носом, “Мартин” буквально “заглядывал сам себе в транец”. Тест на безопасность в повороте по требованиям ISO лодка пройдет “на ура” — вместо положенных шести длин корпусов с полного хода нам удавалось укладываться в две, и при этом, если не считать боковых перегрузок, никакого экстремала!

Спортивный характер “Мартина” проявлялся и в том, что турбина движка начинала “качать” в полную силу по достижении примерно 2000 об/мин, что совпадало по скорости с окончательным выходом на

гליссирование — сразу после этого следовал бодрый “подхват”, способный подогреть душу любителя быстрой езды.

Волну из-за штиля традиционно пришлось разводиться самим. Поскольку даже в переходном режиме “Мартин” отличается низким волнообразованием, довольствоваться пришлось примерно полуметровой волной, которую лодка на полном ходу просто не замечала — острый нос успевал развалить напополам водный “ухаб” до того, как он достигал 14-градусного кормового участка днища.

После каждого откидывания колонки лодка начинала вести себя все степеннее, расставшись с избыточной поворотливостью и разворачиваясь по более пологим радиусам. Заметно подросла и максимальная скорость, даже несмотря на то, что количество седоков в кокпите увеличилось вдвое. Шестером мы легко преодолели рубеж в 40 уз — очень неплохой результат для трехтонной лодки с 310-сильным мотором!

“Мартин” уверенно движется и “шепотом”, легко управляясь что на переднем ходу, что на реверсе — немаловажный плюс, тем более что службу ему скорее всего придется нести в тесных маринах Южной Европы. Для посадки и высадки желающих прокатиться можно было даже не останавливать сопровождающий “Ярославец” — пришвартоваться к нему легко удавалось на и ходу, причем любым бортом. □

РЕЗУЛЬТАТЫ ИСПЫТАНИЙ катера “Мартин”

(нагрузка — 3 чел. плюс 100 л топлива, скорость ветра — 1–3 м/с, высота волны — 0.1–0.2 м, темп. воздуха — 18°С, место испытаний — р. Днепр, Херсон)

Об/мин	СКОРОСТЬ, уз (км/ч)	УРОВЕНЬ ШУМА, дБ (А)*
600	0.0 (0.0)	55
600	3.6 (6.7)	55
1000	6.9 (12.8)	62
1500	10.1 (18.6)	72
2000	18.2 (33.7)	74
2500	27.7 (51.2)	75
3000	34.8 (64.3)	77
3300	38.1 (70.5)	79
3600**	40.3 (74.6)	79

* На уровне кресел водителя и пассажира

** С нагрузкой 6 чел. при максимальном кормовом дифференте на границе возникновения дельфинирования

Резюме

Отменно выполненная “реплика” прогулочного-представительского класса, ничуть не уступающая продукции известных западных фирм, которые неожиданно для всех обрели серьезного конкурента. Знай наших! Трудно представить себе, чтобы на ЗАЗе вдруг произвели что-нибудь на уровне “Роллс-Ройса”, однако “Мартин” — это явление примерно того же порядка. Испробовав его в деле, мы испытали искреннюю гордость за своих украинских соседей, с которыми нас до сих пор связывают общие корни. И пусть сектор рынка, на который нацелен “Мартин”, довольно узок, заглядывают в него люди не только состоятельные, но при этом и понимающие, которые оценят новинку по достоинству. Жаль только, что любовать произведением украинских судостроителей наверняка придется вдали от родных пенат.



Катер “Мартин” предоставлен для испытаний компанией “Lagoon Royal”:

Украина, Херсон, 73028, ул. Нефтяников, 10, факс +38 (0552) 29-99-97, тел. +38 (0552) 38-05-40; yacht@ala.mk.ua; www.lagoon-royal.com

Representative in Europe:

phone +49 (160) 551-6361; lagoonroyal@aol.com