

АРТЕМ ЛИСОЧКИН
ФОТО АВТОРА И СЕРГЕЯ ПОЛИЩУКА
(ЖУРНАЛ “ШКИПЕР”)

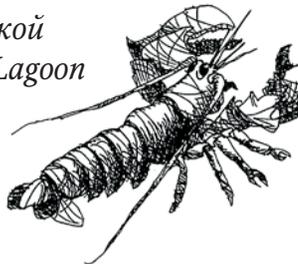


“Lagoon 52 HTS”

ТЕСТ
КАТЕРА И ЯХТЫ

ЕСТЬ ЛИ В ХЕРСОНЕ ЛОБСТЕРЫ?

В приличных херсонских ресторанах этот деликатес наверняка отыщется. Но явно не в том количестве и не того качества, что в американском штате Мэн, где в лобстерах действительно знают толк и где в незапамятные времена даже родился особый тип судна, ныне известный всему миру под названием “lobster boat”. Впрочем, теперь этот термин больше ассоциируется не со специальной промысловой лодкой, а со стилизованной под нее роскошной яхтой, вобравшей в себя проверенные десятилетиями конструкторские и дизайнерские решения. А международная судостроительная практика свидетельствует, что для постройки хорошей “lobster yacht” вовсе необязательно представлять себе устройство садка для ловли омаров — что лишний раз подтвердило и наше знакомство с очередной новинкой украинской верфи “Lagoon Royal”.



Направленность молодой — существующей всего лишь около двух лет — херсонской компании на “классику” прослеживается достаточно четко: недаром ее первенец, 20-метровый краснодеревый парусник, с которого началось наше знакомство на бот-шоу в Дюссельдорфе, носит название “Ностальгия”. Открытая моторная яхта “Мартин”, отчет о редакционных испытаниях которой опубликован в предыдущем номере — тоже типичный олдтаймер “а-ля тридцатые годы”. Не стал исключением из общего “ностальгического” стиля и “Lagoon 52 HTS”. Компания, строящая лодки исключительно из ценных пород дерева, пользуется услугами известного дизайн-бюро “Ала”. По словам его главного конструктора Александра Кузнецова, подобная стратегия преследует не только маркетинговые, но и технические цели. С одной стороны, не особо “раскрученная” пока верфь должна предлагать потребителю продукцию более-менее знакомого и традиционного облика и конструкции (футуризм и вообще “самостийность” по-

рой вызывают недоверие даже под маркой очень известных фирм), а с другой, это позволяет использовать проверенные годами конструкторские решения и достаточно точно прогнозировать ходовые и эксплуатационные качества.

В крупном масштабе

“Лобстерные лодки” — это, пожалуй, наиболее яркий пример того, как сугубо утилитарная изначально посудина способна превратиться в комфортабельную яхту, предназначенную исключительно для отдыха и развлечения. Устроена типичная “lobster boat”, в принципе, довольно просто: мореходный, не обязательно суперскоростной корпус с характерным подъемом палубной линии к носу, просторный кормовой кокпит, увенчанная плоской невысокой надстройкой носовая каюта и открытая с кормы рубка на миделе, придающая лодке характерный силуэт. Интересно, что современными яхтостроителями все это хозяйство в тех же узнаваемых пропорциях успешно размещается в корпусе практически любых размеров! Изначально лодки, предназначенные для промысла, имели 8–9 м длины, хотя встречаются и 6–7-метровые малютки. А самую большую в мире “lobster yacht” нам довелось увидеть на прошлогодней Генуэзской бот-шоу — это 22-метровая

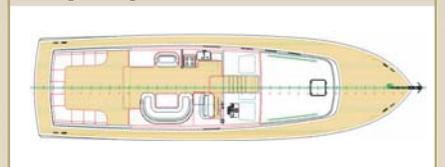
“Dolphin '72” итальянской компании “Mochi”.

В общем, по своим размерениям “Lagoon 52 НТС” располагается не так уж далеко от упомянутого флагмана “лобстерного флота”. При “масштабировании” классического силуэта скромная рубка-убежище превратилась в огромный застекленный салон с камбузной стойкой по левому борту и постом управления впереди, а в кормовом кокпите можно запросто танцы устраивать. Пересчитав всех, кто находился на борту во время испытаний, мы тихо ужаснулись — 22 человека! Ни за что бы не подумали, что возем такую ораву — никакой толчеи на палубе и уйма свободных сидячих мест. А вот кают всего две: “хозяйская” (хотя и огромная, с кондиционером, DVD и прочими прелестями, но лишь на двоих) и одноместная “шкиперская” по левому борту. Плюс, естественно, комфортабельный галльон с душевой кабиной. Короче говоря, львиную долю обитаемого пространства занимают “променадные площадки”, а не спальные отсеки. “Для прогулок подальше можно выбрать закоулок” — примерно так, перефразировав классика, можно охарактеризовать простор безупречных тиковых настилов “Lagoon 52 НТС”.

Касается это не только прогулок по палубам — на экономичном ходу,

Основные данные моторной яхты “Lagoon 52 НТС”

Длина, м:	
– корпуса	16.0
– наибольшая	17.4
Ширина наибольшая, м	4.5
Осадка, м:	
– корпусом	0.86
– габаритная	1.25
Высота борта на миделе, м	2.05
Килеватость, град.:	
– на транце	19
– на миделе	22
Сухой вес, т	19.14
Емкость, л:	
– топливных баков	2×450+2100
– водяных танков	2×88+170
– водонагревателя	53
– накопительных цистерн	2×100
Высота подволока, м	
– в салоне	2.04
– в носовой каюте	1.88
Двигатели:	
– тип	2 турбодизеля “MAN D0831 LE401”
– мощность, л.с. (кВт):	2×450 (2×331)
Пассажироместимость, чел.	10
Кол-во спальных мест	3
Надзорный орган	BV



как показали замеры, можно удалиться от базы и на полтысячи морских миль, но основное назначение “Lagoon 52 НТС”, как и любой “lobster boat”, все же не чисто крейсерское (в 16-метровом корпусе за →



счет иной планировки можно было бы запросто разместить три-четыре нормальные каюты), а прогулочно-представительское, и рассчитана эта яхта, на наш взгляд, прежде всего на “путешествия выходного дня” с большой компанией на борту. Да и любая светская вечеринка, пусть и в прямой видимости от причала, смотрелась бы здесь вполне уместно.

Как и в случае с “Мартином”, высокой оценки заслуживает качество исполнения интерьера и экстерьера — по крайней мере, за пару дней пребывания на борту мы так и не нашли, к чему бы всерьез придраться. Напомним, что лодка-то не пластиковая, доминируют тут красное дерево, дуб и тик, что требует от судостроителей очень высокой квалификации, аккуратности и профессионального чутья. Сделано все действительно по-яхтенному, с основным упором на роскошь и комфорт, и, думается, наше мнение наверняка разделяли бы понимающие люди в любой итальянской, греческой или французской марине. Традиционно для “Lagoon Royal”, продукция которой ориентирована в первую очередь на западного потребителя, полностью соблюдена и формальная сторона дела: постройка осуществлялась под контролем бюро “Веритас”, и сертифицировано по нормам ЕС здесь бук-

вально все вплоть до последнего шурупа.

Спешить некуда

Погоня за скоростью, все заметней затрагивающая в последние годы и яхтенный сектор, до сих пор обходит “лобстерные лодки” стороной. Причина, наверное, даже не в их классическом облике, не терпящем суеты, а в самом релаксационно-отдыхательном назначении — ну разве это дело, если при резком прибавлении газа, прыжке с волны или в крутом вираже гости расплескают напитки или собьются с шага в танце? “Lagoon 52 НТС” здесь тоже не является исключением. Даже на беспокойной воде при максимальном ходу около 22 уз эта лодка — само степенство. Метровой волны для нее практически не существует, а внутренний крен при полной перекладке штурвала на борт не превышает 10–15° — ровно столько и нужно, чтобы компенсировать центробежную силу и не прилагать дополнительных усилий, дабы удержаться на ногах. Циркуляция, правда, не из маленьких — примерно в 3–3.5 длины корпуса даже на среднем ходу, а корпус здесь 16-метровый. Впрочем, подвернуть покруче можно за счет перевода на нейтраль внутренней относительно поворота машины.

Заметного ходового крена отмечено не было, хотя ветер, особенно на второй день испытаний, когда мы вышли на простор Днепровского лимана, был довольно силен, а собравшаяся на борту орава перемещалась по палубе, как хотела. Однако задействовать транцевые плиты все же пришлось: как выяснилось, достиже-

нию максимальной скорости с солидной нагрузкой кормовой дифферент на “Lagoon 52 НТС” только мешает — разница в скорости с поднятыми и полностью опущенными плитами составила более 2 уз.

Увы, при всей мягкости преодоления волны обнаружился довольно существенный недостаток — забрызгивание носовой палубы и стекол рубки, отчего не раз приходилось включать стеклоочистители. По словам главного конструктора, проблема будет достаточно просто и эффективно решена установкой накладных брызгоотбойников. (Напомним, что мы по традиции были приглашены на самые первые, “внутренние”, испытания, перед которыми как раз и ставилась цель выявить и устранить подобные недостатки). Зато запаха дизельного выхлопа нет и в помине при любых скоростях и курсах относительно ветра, хотя подсосом воздуха в кокпит нередко грешат и весьма дорогие яхты с компоновкой “хардтоп”.

На холостом ходу главные двигатели и 8-киловаттный дизель-генератор, обеспечивающий питанием 220-вольтовую сеть, ведут себя практически бесшумно, но на ходу лодку особо тихой не назовешь, несмотря на достойные показатели шумомера — после 1200 об/мин начинают работать турбины наддува, издающие высокий звенящий звук.

На яхтах такого класса полагается держать наемного судоводителя, но владельцы “лобстеров” обычно не прочь порулить и сами, тем более что пост управления не отделен от основного места сбора гостей. Оборудован он абсолютно всем необходимым, включая такую полезную вещь, как



диагностический щиток со световой и звуковой сигнализацией, позволяющий не путаться в россыпях циферблатов. Странно, правда, что при всем обилии контрольной и навигационной электроники мы не обнаружили обычного магнитного компаса — наверное, при относительно коротких выходах без него можно и обойтись. Расположение штурвала позволяет с удобством рулить стоя, но для сидячего положения рулевого он не очень удобен — если расположиться так, чтобы видеть обстановку по курсу, стильная “баранка” оказывается низковатой, между коленями. “МАНовские” рукоятки электронного управления газом-реверсом отличает особенность, уже знакомая по “Volvo Penta” — редуктор откликается с солидной задержкой, что надо обязательно учитывать при швартовках.

Маневренности двухмоторной установки, в принципе, хватает, тем более что пятилопастные “микадовские” винты большого дискового отношения исправно и прогнозируемо подтягивают корму вбок на заднем ходу, главное лишь задействовать машину “правильного” борта, но все же на работу враздрай лодка реагирует не очень охотно — по крайней мере, развернуться вокруг миделя на тесном пятачке не выйдет. В общем, отсутствие на фоне общей роскоши носового подруливающего устройства нас немного удивило (хотя место для него предусмотрено и даже протянут соответствующий кабель) — боутрастер явно облегчил бы задачу непрофессионального судоводителя при маневрировании в узкостях и швартовках, например, при постановке лодки в “ячейку” причала задним ходом.

Резюме

Типичная моторная яхта категории “lobster boat”, понятная и привычная большинству ориентирующихся на яхтенном рынке потребителей. Несмотря на внушительные размеры, лодка не столько крейсерская, сколько прогулочно-представительская. Главная ее стихия — относительно короткие выходы с большим количеством гостей на борту. Длительные походы возможны либо с ограниченным экипажем, либо на акваториях с хорошо развитой прибрежной инфраструктурой — разместиться на ночлег с “яхтенным” комфортом здесь можно лишь втроем. Кроме того, “открытость” планировки предусматривает эксплуатацию “Lagoon 52 НТС” в основном в теплом климате. ☒



Результаты испытаний моторной яхты “Lagoon 52 НТС”

(нагрузка — 22 чел., 2100 л топлива и 200 л воды, транцевые плиты опущены, скорость ветра — 5–7 м/с, высота волны — 0,5–0,8 м, темп. воздуха — 28°С, место испытаний — р. Днепр и Днепровский лиман, г. Херсон)

Об/мин	Под двумя двигателями				Под одним двигателем***			
	Скорость, уз (км/ч)	Расход топлива, л/ч*	Запас хода, морск. миль	Уровень шума, дБ (А)**	Скорость, уз (км/ч)	Расход топлива, л/ч*	Запас хода, морск. миль**	Уровень шума, дБ (А)**
600	0.0 (0.0)	4	—	63	0.0 (0.0)	2	—	63
600	5.9 (10.9)	5	3540	65	4.1 (7.6)	3	4100	65
1000	9.4 (17.4)	16	1763	72	6.9 (12.8)	8	2588	72
1500	11.6 (21.5)	38	916	74	9.0 (16.7)	24	1125	73
2000	16.1 (29.8)	96	503	76	11.2 (20.7)	62	542	76
2200	—	—	—	—	11.6 (21.5)	79	441	76
2500	22.2 (41.1)	178	374	77	—	—	—	—

* Согласно показаниям встроенных электронных расходомеров

** В центральном салоне на уровне поста управления

*** Задействована машина по правому борту



Моторная яхта “Lagoon 52 НТС” предоставлена для испытаний компанией “Lagoon Royal”:

Украина, Херсон, 73028, ул. Нефтяников, 10,
тел./факс +38 (0552) 38-01-06, 38-05-40;
yacht@ala.mk.ua; www.lagoon-royal.com

Representative in Europe:

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