

Выбирайте не спеша

Каждый год в стране регистрируются тысячи новых судовладельцев-любителей, значительная часть которых – новички. Значит, перед каждым так или иначе вставал вопрос: какая лодка мне нужна? Проблеме выбора лодки «под себя» посвящено множество статей в популярных изданиях, мегабайты слов на интернет-форумах. И, судя по регулярно всплывающему на форуме нашего журнала аналогичным вопросам, окончательного ответа на него нет.

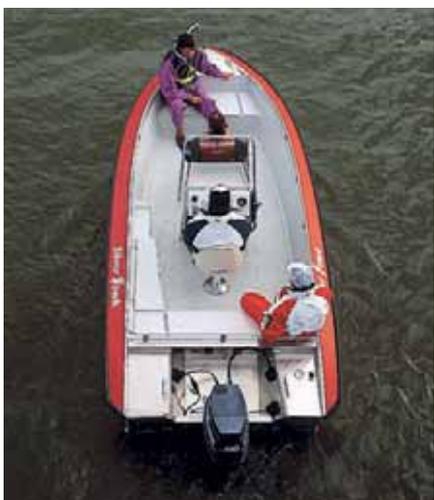
Множество людей приобретает лодки по принципу «как у того парня», плохо представляя себе, как именно будут их использовать и какие заботы ее приобретение за собой повлечет. Не существует универсального, подходящего каждому покупателю критерия «хорошести» судна, а если принимать во внимание только размеры располагаемого бюджета, задача выбора становится просто неподъемной, особенно если выбирать по скудным табличным данным брокерских страничек жур-

налов и интернетовских досок объявлений. В самом деле, кто рассудит, что лучше – «маленькие по три сегодня или большие, но по пять и вчера?». Велико искушение поддаться эмоциональному импульсу, сказав себе: «Вот это мне нравится, и нечего особенно думать». Но собственное судно – это не мебель, и даже не автомобиль. Многие приемы и привычки, выработанные при эксплуатации автомобиля, для судна не работают либо нуждаются в пересмотре.





Популярная у нас типичная компоновка «кабриолет» с носовой посадкой водителя. Площадь кокпита используется эффективно, можно поставить тент, устроить спальные места. Но центровка лодки при этом зачастую получается излишне носовой, на волне водитель испытывает сильные перегрузки. Хорошо подходит для речных мотолодок.



Рулевая консоль по центру кокпита занимает практически всю его полезную площадь. Зато свободен весь периметр борта, что по достоинству оценят рыбаки. Центровка также на высоте, при посадке пассажиров она меняется умеренно. Хорош и обзор с водительского места, но «затентовать» такой кокпит проблематично.



Как известно, самые прочные союзы заключаются по расчету, если расчет оказывается верным. Подойдем к вопросу выбора рационально. Несколько общих доводов разума позволят существенно сузить круг поисков. Разделим глобальную задачу на несколько локальных. Собственное судно имеет сразу три обличья: кроме того, что это транспортное средство, обособленная среда обитания в достаточно враждебном мире воды, так еще и объект собственности, требующий условий и усилий по его содержанию. При правильном выборе все три ипостаси не противоречат одна другой. Спектр предложения новых и неновых судов настолько широк, что вероятность найти нечто подходящее для вас и отвечающее вашим требованиям и возможностям близка к еди-

нице. Исключительно важно поэтому максимально точно сформулировать собственные требования, причем на первых порах полезно не ограничивать себя финансовыми соображениями. Ясно, что путешествовать на большой лодке приятнее, чем на маленькой, и перемещаться при этом быстро, а не медленно. Но по ходу анализа некоторые труднопреодолимые ограничения могут обозначиться еще до того, как вы прикинете толщину своего кошелька, поэтому важно предусмотреть как можно больше факторов, связанных с «встраиванием» в жизнь вашей семьи такого хлопотного питомца, как лодка.

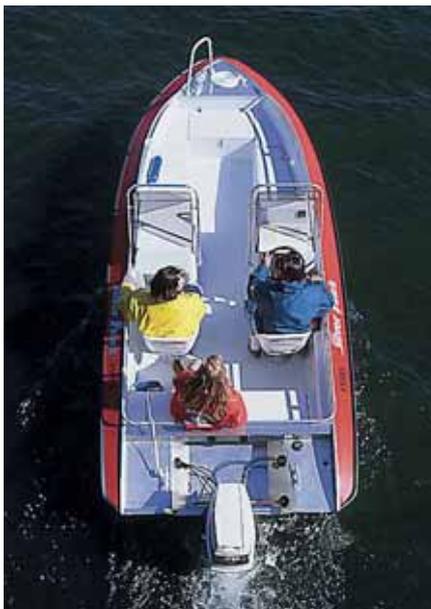
Начнем, пожалуй, со среды обитания, ведь судно – это ваша территория, собственный остров, на котором придется прожить не один час и,

возможно, не один день, потому следует позаботиться о достаточном для вас уровне автономности и комфорта на борту, даже если вы не выйдете за пределы гавани. Наиболее сильно на уровне обитаемости судна сказываются его размерения и связанная с ними полезная площадь. Но норма и качество этой площади в расчете на одного пассажира может быть разной.

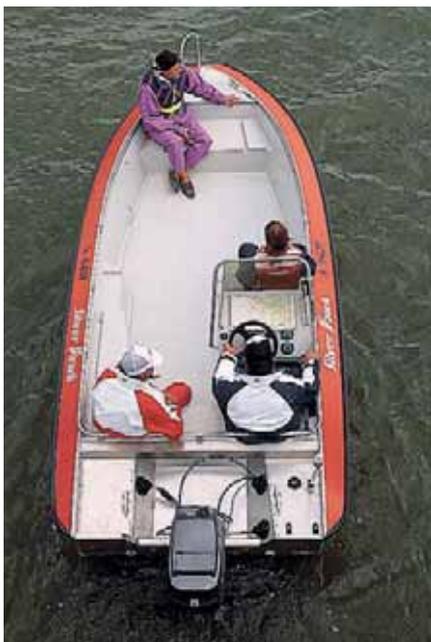
Стандарты комфорта на борту можно условно разделить на три уровня, назовем их «сидячий», «минимальный» и «жилой». Первый предполагает размещение пассажиров только на сиденьях при норме 2–3 м² полезной площади на каждого (нижней границе диапазона соответствуют более пас-

сажировместимые лодки). Такой способ размещения обычно применяют, чтобы только «доехать» куда-либо, с остановками через каждые два-три часа. Типичный пример – массовые лодки открытой компоновки: гребные, надувные, утилитарные моторки и экскурсионные катера. Как правило, у них обширный кокпит с рядами банок-сидений либо кресел, пост управления, багажный отсек – и все. Если ваш способ использования лодки предполагает короткие «прострелы» из точки в точку, то этого достаточно.

В «минимальном» стандарте населенности по лодке уже можно перемещаться, садиться и ложиться, но на какую-либо существенную приватность при этом рассчитывать не придется, разве что при сугубо одиночных плаваниях. Пространство по-



Практичная компоновка с двумя консолями, центральным проходом и кормовым диваном. Легко поддерживать правильную центровку, хороша обзорность, в проход можно сложить длинномерные предметы. Тент удобно ставится и перекрывает достаточную площадь. Для реализации этих преимуществ длина лодки должна быть не менее 5 м.



Рулевая консоль в корме. Площадь кокпита используется неплохо, хотя «тумба» занимает значительную ее часть. Водителю в корме комфортно при ходе по волне, но стоит обратить внимание на обзорность с поста управления, а также следить за центровкой – она может оказаться слишком кормовой. Иногда применяют тентование, но вряд ли можно счесть удачным решением маленькую матерчатую «будочку» над водителем.

звоняет устроить элементарные, довольно аскетичные удобства, типа плитки-спиртовки и биотуалета; при необходимости можно переночевать на борту на скромной койке либо прямо на палубе. На человека при этом приходится 3–5 м² площади, что харак-

терно для «крейсеров выходного дня», катамаранов-платформ для пикников, моторных яхт в ситуации, когда на борту принимаются многочисленные гости. При типичных для большинства малых быстроходных катеров соотношениях длины, ширины и пассажироместимости такой стандарт можно считать предельным для популярного у нас класса трейлерных, мобильных судов.

В «жилом» стандарте судно уже представляет собой по существу плавучий дом, в котором можно безвылазно проводить дни и недели. Предполагается его оснащенность помимо поста управления и спальных мест также отдельным гальюном, душем, камбузом. Тут на каждого пассажира потребуется уже 5–10 м² «жилой» площади, включая рабочую, используемую, например, при швартовке или обслуживании мотора. Так оборудуют катера и моторные яхты длиной от 7–8 м, когда размер позволяет разделить внутреннее пространство на изолированные помещения. С таким комфортом можно уже пересекать моря, проводить на воде отпуск либо использовать судно в качестве летней резиденции.

Определившись с предполагаемой ролью, которую будет исполнять ваше судно, можно прикинуть его размеры. Назначьте численность основного экипажа, который будет пользоваться лодкой большую часть времени, умножьте это число на норму стандарта, который

вы желаете иметь на борту – получите приблизительную величину требуемой полезной площади. Неплохо учесть также и гостей, стандарт для которых вы назначите сообразно степени своего гостеприимства. Теперь разделите число на 0.75 (коэффициент, приблизительно учитывающий долю обитаемых площадей в общей площади), и вы получите оценку (в виде диапазона) произведения требуемой длины на ширину ($L \times B$) вашей лодки.

Теперь можно заглянуть в каталог и обозначить в первом приближении круг устраивающих вас своими размерами судов. Например, вам нужна лодка для рыбной ловли на двоих автомобилистов, выезжающих на озеро в выходные. Достаточно «сидячего» стандарта в разборно-надувной либо трейлерной лодке размером $L \times B = 2 \cdot (2-3) / 0.75 = (5.3-8)$. В такой диапазон попадут, скажем, «надувнухи» длиной от 3.3 до 4 м. Жесткие лодки окажутся несколько длиннее, но в целом тенденция видна: в меньшей по размеру можно только перейти из пункта А в пункт Б, в большей – взять приличные запасы и без спешки ловить рыбу хоть целый день.

Возможно, подходящий вам «размерчик» придет в противоречие с вашими же возможностями по транспортировке, стоянке и зимнему хранению судна. Делать нечего, придется что-то пересматривать, но исходить стоит по-прежнему из потребностей, пускай и сниженных. А иначе зачем заводить лодку?



Вариация на тему двухконсольной компоновки – лодки типа «боурайдер». Носовой кокпит выполнен изолированным от кормового, проход в него закрыт дверцей в ветровом стекле. Часто применяется для пляжных мотолодок.

Компоновка типа «хардтоп» совмещает черты и открытой, и каютной. Экономит внутреннее пространство, обеспечивая при этом и комфортабельный интерьер, и достаточную защиту от непогоды, но шум двигателя может утомлять при длительных переходах.



Каютный комфорт можно обеспечить и на относительно небольших катерах и моторных лодках 5–6 м длиной, но только либо оборудованием тесноватой рубки-убежища в носу («Cuddy Cabin»), либо смещением более просторной рубки-салона в более широкую кормовую часть корпуса. У каждого варианта свои преимущества.

Идем далее. Близкие по размерам суда могут обладать различной компоновкой. Чем определить ее выбор? Прежде всего желаемой степенью защищенности от окружающей среды, которую вы предоставите себе и своим пассажирам. Существуют три способа встретить ветер, дождь и волны: защищаясь только собственной одеждой и в лучшем случае ветровым стеклом; укрывшись под тентом либо в полуоткрытой рубке (хардтоп); наконец, полностью закрыться в жесткой каюте. О всевозможных вариантах компоновок можно говорить долго, их наберется десятка два, и чем больше судно, тем разнообразнее можно организовать его пространство. Если коротко: выделяются следующие виды простых, исходных компоновок.

Открытые (орен) – просто с банками/сиденьями в кокпите. Так устроено большинство надувнушек, гребных

и малых моторных лодок. Это самая бюджетная, неприхотливая и некомфортная компоновка. Существуют ее вариации: румпельная, с посадкой водителя у подвесного мотора и консольная – с пультом дистанционного управления. В зависимости от положения и ширины пульта ДУ типичны центральная консоль (Central Console, CC) и двоянная консоль (Double Console, DC), а также популярная у нас уже более полувека архитектура «кабриолет» с запалубленным участком в носу и стеклом на нем. Компоновка с разделенным двойной консолью кокпитом получила особое международное обозначение «Bowrider» (BR). Ветровое стекло, обычно присутствующее в консольных компоновках, достаточно защищает от напора воздуха и встречных брызг, но все же лучше приобретать открытую лодку вместе с тентом на складных дугах. Он легко вписыва-

ется в кабриолетную и двухконсольные компоновки, в прочих же тент на ходу малоэффективен и применяется только как палатка на стоянке.

Полуоткрытые, они же «хардтоп» (НТ) – с жесткой крышей над постом управления и иногда с носовой каюткой-убежищем. Она неплохо справляется с дождем, но чтобы укрыться от холода и комаров, не обойтись без тентовой части, устанавливаемой дополнительно в сторону кормы. Неоспоримое преимущество хардтопов – в эффективности использования ими внутреннего пространства, соединяющего черты одновременно и каюты, и кокпита. Оно может быть открытым солнцу с кормы и через верхний люк, установка же относительно небольшого тента позволяет устроить в нем почти домашнюю атмосферу при любой погоде как на стоянке, так и на ходу. Катерам-хардтопам присваива-



Каютные катера обеспечивают самую высокую степень комфорта на борту – ценой не самых экономичных размеров, от 7 м длины. В этом судне обеспечен круговой доступ к борту, но центральный салон все-таки доминирует.



Пример «южной» компоновки относительно большого катера. Места в достатке, но доминирует открытый хорошо оборудованный кокпит с выходом на транцевую платформу. Носовая каюта выполняет вспомогательную роль.



Сугубо рыболовный катер с компоновкой «walkaround» и небольшой спальной каютой дополнен жесткой крышей, придающей катеру черты «хардтопа». На ней удобно разместить троллинговое оборудование, закрепить тент, но габаритная высота резко возрастает.



Катер, в котором «есть все», включая второй пост управления и жесткий тент над кокпитом. Но бескомпромиссность дорого обходится в содержании.

ется категория до прибрежного района плавания. Но следует помнить, что высокий жесткий верх создает сложности с гаражным хранением судна. На зиму, скорее всего, его придется ставить на открытую площадку. Кроме того, шум двигателя в кокпите катера-хардтопа ощущается сильнее, чем при любой другой компоновке.

Закрытые, каютные, компоновки предоставляют максимальный уровень комфорта и приватности на борту, но они в наибольшей степени расточительны по отношению к ресурсам массы и пространства – «настоящие» каютные катера с полным комплексом помещений обременительны в хранении и транспортировке. Поэтому строители часто идут на устройство небольших кают-убежищ, пригодных для использования только на стоянке.

Но это уже черта судов с более сложной компоновочной схемой.

Лодки длиной от 6–7 м обычно насчитывают более двух различных по функциям помещений, в числе которых могут быть спальная каюта, пост управления, салон, кокпит и т.п., и каждое из них может иметь различную степень защищенности, поэтому, выбирая компоновочную схему, следует расставлять приоритеты. Одно из помещений (палубу и кокпит тоже считаем помещением) всегда будет доминировать в общем расположении судна, т.е. занимать основную площадь, собирать больше всего народу, играть главную роль в выполнении судном своего назначения. Прочие помещения будут выполнять роль подчиненную, и какими бы высокими не были к ним требования, следует всегда помнить

прежде всего об основном назначении судна, которое вы имеете в виду при выборе.

Например, в излюбленной рыбаками компоновке «walkaround» (WA) доминирует кокпит с проходом вокруг всего борта, пост рулевого также открыт, но есть небольшая каюта-убежище для ночевки. Популярны рыболовные катера от «Beneteau» и «Quicksilver» также сочетают небольшие спальные каютки с постом управления типа «хардтоп» и просторным открытым кокпитом в корме. Для моделей серии «cabin» (C) разных производителей характерны доминирующий светлый салон в рубке, который в зависимости от размеров судна может быть отдельным помещением, а может совмещать функции спальной каюты, камбуза, поста рулевого. Катера для не-

продолжительных спортивных прогулок на свежем воздухе с переменным катанием на водных лыжах и прочих «вагрушках» имеют просторный кокпит и кормовую платформу, но им не чужда и компактная спальная каюта.

Особенно интересны компоновки, характеризующиеся девизом «много за мало». Тут конструкторы умудряются выкроить место для спальных каюток «третьего уровня», обнаружить доступ в которые бывает непросто: их прячут под палубу салона в аппендиксы размером со шкаф, либо под подъемные настилы. Обычно их отводят детям и самым неприветливым гостям. Таким же образом часто на крыше рубки организуют выносной пост управления, настолько тесный, что кажется предназначенным тоже для малолетней части экипажа. Зато владелец такого 8–9-метрового «карманного крейсера» может гордо рассказывать о том, что в хорошую погоду управляет им с «флайбриджа».

Особняком стоят плавдачи – они должны отвечать прежде всего всему комплексу требований, определяющих комфортное пребывание на борту, причем они будут доминировать уже над другими характеристиками, которые рассмотрим в другой раз.

Итак, повторим, чтобы выбрать моторную лодку по критерию обитаемости, необходимо четко определиться: а) с назначением вашего судна и районном плавания; б) с продолжительностью типичного перехода, с которым вы готовы справиться; в) с численностью экипажа на борту.

Исходя из этих требований, нужно определить, каким будет самое важное для вас помещение на судне, назначить нормы комфорта по площади для всех членов команды и вычислить приблизительный размер такого идеализированного судна. Далее загляните в каталог и...

Тут мог бы начаться наиболее творческий момент процесса выбора: согласование желаний и возможностей, но для того, чтобы не промахнуться, потребуется уточнить еще кое-что очень важное – какими должны быть мореходные и конструктивные качества судна. Но об этом в последующих публикациях.

А.Д.

Борис и Валерий Синильщиковы. Фото авторов

Глиссирующий катер для дальних походов

Из опыта семейных плаваний по Северо-Западу

Северо-Запад России – озерный край с разветвленной сетью рек и каналов, позволяющих выйти в Балтийское и Белое моря. Это идеальное место для водных путешествий: здесь есть и удивительно красивые места – Ладожские и Кемские (Белое море) шхеры, и древние города, крепости и монастыри, и дикая, совершенно нетронутая природа. Путешествовать можно на байдарке, открытой мотолодке, яхте, но лучше всего на специально приспособленном для этих целей туристском катере. Именно он позволит преодолеть маршрут максимальной протяженности, обеспечит достаточный уровень комфорта на борту семейному экипажу, включая пожилых людей и детей, и, что весьма важно, свести к минимуму затраты на бытовые нужды.

Зеленые стоянки

Авторы считают, такое судно должно не только отвечать стандартным требованиям к надежности, мореходности и экономичности (о них – ниже), но и быть приспособлено для «зеленых» стоянок. Действительно, туристское судно, особенно быстроходное, только 15–25% времени дальнего плавания совершает переходы; и стоять все остальное время на якоре у границы фарватера или на рейде в высшей степени нерационально. Значительно приятнее отдыхать, поставив катер к берегу (если позволяют глубины) или в непосредственной близости от него в защищенном от волн месте, например, где-нибудь в устье ручья, протоке, тихом заливе или в бухте, прикрытой зарослями камыша. И чтобы рядом был нехоженный лес с грибами и ягодами, клевое место, куда капитан ездит на бортовой лодке, а на берегу хватало сушняка, чтобы ве-

Водоизмещающий катамаран «Крузиз» Синильщиковых

