

«Нашенские» СУПЕРЯХТЫ

Алексей Даняев. Фото автора и Pacifico

PACIFICO
BOATYARD



ТЕСТ
КАТЕРА И ЯХТЫ

Стоит завести речь о «больших» моторных яхтах отечественного производства – и в нашей аудитории начинается разброд мнений. Одни считают, что красивая лодка длиной более 15–20 м – это «для Абрамовича». Другие, в принципе, не приемлют товар российского происхождения такого уровня цены и престижности. Третьи просто не верят, что наши специалисты в состоянии построить моторное судно, которое встало бы в один ряд с прославленными брендами.

А ведь в стране есть и спрос на подобный «размерчик», кстати, мало подверженный конъюнктурным колебаниям, есть и возможность укомплектовать заказ оборудованием современного уровня, и, что важно, обойдется это для покупателя дешевле, чем импортное судно. Вопрос – кто рискнет и опробует слабо освоенную судпромом нишу?

Приморье давно обособилось от общих тенденций экономиче-

ской жизни России. Край вроде и «нашенский», как сказал однажды Владимир Ленин, но в нескольких клубах Владивостока парусных и моторных яхт стоит не меньше, чем в куда более населенном Санкт-Петербурге, а тамошние моторные лодки – в основном серьезные «мореходы». Законы местной моды в любительском судовладении диктуют не Европа с Америкой, а Япония, Австралия и Новая Зеландия. И в последние два-

три года мы наблюдаем, как на местном рынке формируется нетипичный для нас феномен: востребованы крупные моторные яхты, построенные там же на заказ. Их делает небольшая быстро развивающаяся компания «Pacifico Marine», которую организовали во Владивостоке братья Волошенко для производства стеклопластиковых катамаранов класса «люкс»

Чего хочет типичный покупатель судна верхнего ценового

сегмента? Он ищет большую игрушку. Как правило, крупная моторная яхта на внутренних водах России используется в качестве мобильной резиденции, где принимаются делегации, подписываются контракты, делается «плезир» важным гостям. Отсюда очевидны типовые требования, выставляемые к судам подобного класса – высокий уровень комфорта на борту, пускай и в ущерб ходовым качествам, стильная архитектура и отделка, «раскрученный» бренд производителя. Неудивительно, что в лидерах продаж – европейцы и американцы, знающие толк в богатой жизни. Уровень эксплуатационных качеств, как правило, ограничен возможностью недолгих переходов из марины в марину вдоль побережья спокойных южных морей.

Но новые времена, а также особенности акваторий сформировали и класс таких действующих и потенциальных судовладельцев, чьи потребности простираются дальше увеселительных пробежек «от шлюза до шлюза». В Приморье ходить вдоль лесистых сопек побережья неинтересно, в отличие от походов в открытое море (тут тебе – Япония, Корея, Вьетнам и Таиланд со всеми их туристическими прелестями), которые достижимы не только для парусных яхт, но и для экономичных и мореходных моторных, имеющих такие преимущества,

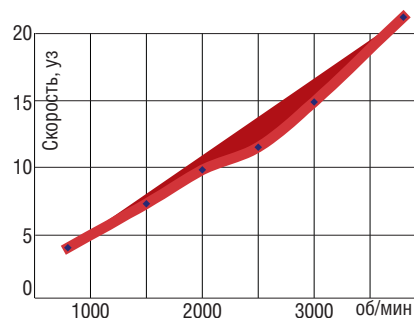
как высокая скорость и меньшая зависимость от погоды. Только вот можно ли отнести распространённые в Европе большие глассеры к мореходным, а тем более экономичным судам?

Австралия и Новая Зеландия – страны с развитой мореплавательной культурой, выработали особый архитектурный тип персонального крейсера – быстроходный катамаран. Обладая просто огромной полезной площадью палуб для комфортного размещения помещений, крейсерские катамараны могут использоваться в различных режимах движения, от сверхэкономичного водоизмещающего до приемлемого по расходам переходного к глассированию. Еще несколько лет назад австралийские катамараны были экзотикой даже в наших дальневосточных водах. В №182 за 2002 г. мы публиковали статью И.Иванова о первом опыте приобретения и эксплуатации такого судна, там же автор отмечал его высокие ходовые качества. Компания из Владивостока «Pacific Marine» сделала важный шаг: приобретая на законных основаниях у новозеландской компании «SP-High Moduls» проект известного конструктора Малькольма Теннанта, она перенесла заокеанский опыт на свои производственные мощности, причем настолько в этом преуспела, что нашла возможность пригласить специалиста «Кия» на тест-драйв двух моделей длиной 18 и 22 м. «Драйв» в дан-

ном случае был скорее символическим – разве можно оценить все достоинства многотонного «круизера» в нескольких коротких выходах в малахитовые воды Амурского залива? Однотипные по конструкции и во многом схожие в поведении на воде, они различны по размерам, что заметно сказывается на общем расположении и обитаемости. Тем не менее все в этих судах настолько отличается от аналогов-однокорпусников, что достойно внимательного взгляда.

«Gross»

Эффектный темно-синий борт этого катамарана зеркально блестел под лучами октябрьского



солнца, не оставляя сомнений в высокой квалификации строителей. С бортом гармонировал натуральный тик палубы и полированная нержавейка релингов. Его надводная высота – уже океанская, и с обычного «маломерного» бона на палубу без трапа не подняться. Зато есть удобные, оборудованные купальными лестницами площадки на кормовых оконечностях корпусов, чуть

Зависимость скорости катамарана «Gross» от частоты вращения двигателей. Она почти линейна, но с заметным «провалом» на средних оборотах.



Панель управления проста, но информативна, и, что немаловажно, не бликует в наклонном стекле



Основные данные моторной яхты «Pacific 180» («Gross»)

Длина – 18 м, ширина – 7,4 м, осадка – 1 м, водоизмещение порожнем – 17 000 кг, водоизмещение полное – 20 100 кг, запас топлива – 1300 л, запас воды – 1800 л, двигатели: «Yanmar», 2x315 л.с., скорость максимальная – 22 уз, скорость крейсерская – 18 уз



Основные данные моторной яхты «Pacifico 220» («Ulysses»)

Длина – 22 м, ширина – 10 м, водоизмещение порожнем – 40 950 кг, водоизмещение полное – 48 950 кг, запас топлива – 4000 л, запас воды – 2000 л, двигатели – «Caterpillar» 2х600 л.с., скорость максимальная – 25 уз, скорость крейсерская – 20 уз.



Верхний пост управления «Ulysses» кажется совсем маленьким на его огромной верхней палубе

выше уровня воды, на них легко шагнуть с причала, каким бы способом не был пришвартован катер – кормой либо бортом. С кормового кокпита открываются побортные проходы в нос и через сдвижную дверь – в широкий коридор, совмещенный с камбузом. Между корпусами на шлюпбалках над водой повис РИБчик-тендер, без него на 18-метровом катере при подходах к берегу уже не обойтись. Осадка в метр хотя и невелика по морским меркам, и винт не выступает ниже линии киля, на внутренних водах придется осторожничать. Проход вдоль борта достаточно широк и безопасен благодаря высокому релингу, который перекрывает три четверти периметра корпуса. На площадке солярия над салоном можно уложить, пожалуй, сразу всех гостей владельца.

Планировка помещений

определялась заказом, но можно предположить, что в данном размере судна она будет типовой. Эргономичности планировки в первую очередь способствует очень немалая, присущая катаранам, ширина в 7.4 м. Отдельный вход в помещения каждого «класса» через просторный, сообщающийся напрямую с кокпитом камбуз логичен: это уменьшает толчею, когда на борт поднимаются все пассажиры, допускаемые вместимостью. По полезной площади «нутро» яхты тянет на пятизвездные апартаменты. Сходство усиливают керамика в отделке санузлов, «домашняя», незакрепленная мебель в хорошо освещенном салоне и мягкий ворс палубного покрытия кают и салона. Отчетливо заметна разница в комфорте между каютами владельца и гостей, видно

также, что команда судна может быть наемной. Гостевые спальные каюты в поплавках уже по судовому компактны, а те, что по правому борту, лишены отдельного санузла, а крытый ходовой мостик на верхней палубе может быть полностью отдан экипажу. Там есть и пост управления, и главный электроцит, и пара скромных диванчиков для отдыха. Зато обзор рулевому ничто не закрывает, и через иллюминаторы по периметру рубки виден весь горизонт.

Доступ к паре дизелей «Yanmar» по 315 л.с. каждый – из кокпита через широкие люки под формованными трапами, ведущими на палубу. Вынуть их для ремонта оттуда нетрудно. Специфическая форма сужающейся кормы без подъема батоксов кверху облегчает размещение и монтаж дизелей, ко-

В помещениях «Ulysses» отсутствует явная доминанта – и хозяева, и гости здесь равны





Значительная ширина судна требует размещения на обоих бортах таких мини-постов управления двигателями для маневрирования



Рулевая рубка в стиле «стелс» вторит футуристическому облику судна



По кормовому кокпиту можно прогуливаться, как по веранде с видом на море

торые обходятся без наклонных гребных валов и поддерживающих их кронштейнов.

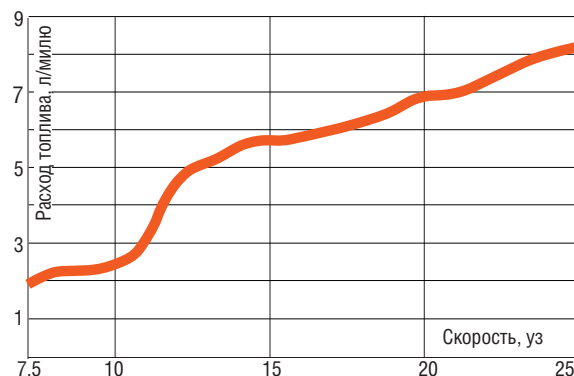
Пост управления оборудован просто, без стильных «наворотов», но со знанием дела. Капитан встает к штурвалу и запускает двигатели. Работая контроллерами оборотов, катамаран можно заставить крутиться на месте, поэтому он не слишком нуждается в дополнительных подруливающих устройствах, хотя набирающая популярность система электронного управления вектором тяги здесь оказалась бы не лишней. Мы плавно выходим из гавани и направляемся к проливу у острова Русский, где всюду строится знаменитый вантовый мост. Ход катамарана непривычен для «обычного» судоводителя. Корпус широк, отходящей волны не видно, удары волн не ощущаются, и кажется, что судно неторопливо летит над водой. Однако стоит выйти на палубу, и становится понятно, что скорость совсем немалая. Полуметровая волна на движении никак не сказывается, только с форштевней в такт с ней сходят тонкие высокие брызговые «усы», соленые капли которых время от времени залетают на носовую палубу и стекла рубки. Экономический ход при 2000 об/мин составляет около 10 уз, шум двигателей не доставляет неудобств. В полный

ход скорость превышает 21 уз, и двигатели прилично шумят – видимо, сказывается легкость конструкций корпуса, передающих вибрацию. Впрочем, никаких мер изоляции моторных отделений строители пока не проводили, и им будет еще чем порадовать своих клиентов.

«Ulysses»

Совсем по-другому воспринимается «старший брат» «Gross» – «Ulysses». Размерения в 22×10 м делают его по малотоннажным меркам просто огромным кораблем (хотя и зарегистрирован он в ГИМС). Эффект усиливает размещение всех обитаемых помещений в сплошной надстройке на главной палубе, от борта до борта. Сплошь покрытая тиковой рейкой верхняя палуба над надстройкой похожа скорее на небольшую площадку для занятий спортом. По ней можно вольготно прогуливаться из угла в угол, набредая то на уголок отдыха с диванами, то на выносной пост управления, то на небольшой бассейн с подогревом, устроенный прямо по центру у основания П-образной радарной мачты. На носовой участок палубы ведет неширокий трап, отформованный в склоне передней стенки надстройки. Чтобы пройти на него для швартовки, скажем, из чуть возвышающейся

над верхней палубой рулевой рубки, приходится совершить довольно неочевидный путь с преодолением множества ступенек вверх и вниз. Ситуацию облегчает современная электро-



ника. Управлять при швартовке работой парой двигателей катамарана, обеспечивающей ему фантастическую маневренность, можно не только из рубки и верхнего рулевого поста, но также с двух «кнопочных» пультов, закрепленных прямо на релингах у обоих бортов. Кроме того, борт катамарана, в отличие от однокорпусника, изогнут несильно, и спрыгнуть с него на причал со швартовом в руке матросу одинаково легко что с носа, что с кормы.

Расположению помещений на «Ulysses» менее свойственна та логическая (и логистическая!) чистота, которая просматривалась на «Gross». Чтобы попасть в рулевую рубку с кормы

Кривая путевого расхода топлива катамарана «Ulysses» от скорости хода. Четко выражены режимы крейсерского и экономичного хода при 15 и 10 уз соответственно

– она так же удобна для входа на борт с низких площадок – придется пройти по коврам сквозь кают-компанию и камбуз либо пересечь всю верхнюю палубу, спускаясь и поднимаясь по трапам. По составу и расположению кают «Ulysses» – это скорее мини-отель, чем апартаменты. Здесь нет явно выраженной каюты владельца, здесь три почти равноправные гостевые с общей кают-компанией на левом борту.



изготовлены корпусные конструкции, допускает нетрудоемкое их восстановление.

Опытный капитан Андрей показывает вверенное судно, и оно ему, несомненно, нравится. Раздельно управляя двигателями, он разворачивается «на пятак» у тесно заставленного судами причала, и огромный «Ulysses» выскальзывает в море. Ведет он себя на ходу величественнее «Gross» – ровно в два раза, насколько выше его водоизмещение в 40 т. На верхней палубе гуляет ветер, но рулевой пост хорошо экранирован ветроотбойником. Шум двигателей здесь не слышен совсем. При 20-узловой скорости Андрей дает руля на борт с полного хода. Яхта входит в циркуляцию, и, описав полный круг, как по рельсам возвращается в исходную точку. Диаметр циркуляции на глаз – всего 3–4 длины. С моря идет невысокий пологий накат, и судно мягко покачивает. «Сухопутная» незакрепленная мебель в салонах неспроста – качка катамарана не отличается размахом, и крепить оборудование просто незачем, зато выбор обычной мебели намного шире, чем специализированной морской. На таком корабле не страшно выйти в открытое море. Как заверил капитан, удары волны о мост (критический режим с точки зрения мореходности) начинаются примерно с 5 баллов, такое волнение в Японском море – это серьезный и нечастый шторм. При стандартном запасе топлива в 4000 л 21-узловым ходом можно пересечь Японское или Балтийское море, а экономичным 10-узловым – пройти около 1500 миль. Но с условием, что строители все-таки отработают меры по снижению шума и вибраций. Примененные на «Ulysses» четырехлопастные винты заметно «трясут» узкие кормы лодок, конструкторам придется в будущем принять типовые решения, которые гарантируют приемле-

мый уровень вибраций без длительных доработок уже построенных судов. Такова специфика заказных стеклопластиковых производств. С одной стороны, отсутствие дорогостоящей технологической оснастки заметно удешевляет постройку и позволяет строить уникальные суда при непосредственном участии клиента в процессе принятия проектных решений. С другой стороны, уникальность каждого проекта заставляет тратить больше времени на его доводку под уровень потребительских стандартов.

Впрочем, в том, что изготавливаемый по инфузионной технологии стеклопластиковый сэндвич – очень надежный и прочный материал, все имели возможность убедиться на практике. Один из клиентов компании по неопытности прошел полным ходом по прибрежным рифам. Кроме поверхностных царапин, других повреждений корпус не получил. Более того, благодаря особенностям размещения винтов их лопасти остались целыми.

Какого рода клиентура смогла бы оценить по достоинству катамараны «Pacifico»? Разумеется, небедная. Стоимость 20-метрового судна достигает 2.5 млн. долл. Дорого, но почти вдвое выгоднее, чем приобретение равных по размеру зарубежных аналогов, при этом уровень отделки, как внешней, так и интерьерной, у «нашенских» ничем не хуже. Эксплуатационные их качества – на высоте: экономичность, мореходность, надежность сдвоенной энергетической установки, малая зависимость хода от принятого груза, простота модификации и переоборудования. Но все свои преимущества катамаран проявит только в том случае, если его владелец заинтересован ходить на собственном судне, а не простаивать у стенки в «плавучем отеле», роль которых у нас выполняет большинство больших моторных яхт. ■

690003, Россия,
Приморский край,
г. Владивосток,
ул. 1-я Морская,
д. 9, оф. 211
Тел. +7 (4232) 612736
Тел./факс +7 (4232) 512737
info@pacificoboat.com,
www.pacificoboat.com

ТЕСТ
КАТЕРА И ЯХТЫ

Санузлов столько же, сколько и кают, и есть даже небольшая турецкая баня. Светлый чистый интерьер выполнен в минималистическом японском стиле, с отделкой светлых поверхностей стен черным деревом венге. Говорить о степени соответствия оборудования кают типичным требованиям вряд ли есть смысл: верфь работает исключительно на заказ, и проектные решения взаимно согласованы. На обеих моделях дельные вещи и оборудование применены только качественные, это знак хорошего тона – строитель не экономит на мелочах. Вся подсветка – светодиодная, очень экономичная, хотя и энергии на борту немало: 8 батарей по 250 А·ч и генератор на 24 кВт·А. Два 600-сильных дизеля «Caterpillar» расположены довольно далеко под надстройкой, и извлечь их без вырезания части конструкций будет не просто, благо эпоксидный трехслойный композит, из которого