

«PEDRO 32 ОК»

ТИХОХОДНЫЙ СКОРОХОД

Так, наверное, исторически сложилось, что глиссирующие суда составляют в российском малом флоте подавляющее большинство.

Сохраняется эта ситуация и в нынешние времена, когда состоятельные люди, выбирая крупный катер или моторную яхту, чаще всего останавливаются именно на скоростном варианте. Однако что считать истинной скоростью по отношению к престижной лодке? Ведь речь, как правило, приходится вести не о коротких «прохватах» выходного дня, а о более-менее длительных путешествиях, на которые, собственно, и рассчитаны суда класса моторных яхт. Вот тут-то российский владелец глиссирующего монстра и начинает понимать, что скорость — штука относительная.



ТЕСТ
КАТЕРА И ЯХТЫ

Стоит ли гнать во весь опор со скоростью 30–40 уз, если очень скоро, глянув на указатель уровня топлива, придется приставать к берегу в чудом подвернувшемся населенном пункте и битый час рыскать в поисках заправки и местного тракториста, который согласится отвезти к месту стоянки неподъемные бочки с бензином или соляровкой? Стоит ли на полном ходу пролететь с полсотни километров, чтобы потом пару-тройку часов поджидать у шлюза появления безнадежно отставшего пассажирского теплохода или баржи с буксиром?

Бывают ситуации, когда двигаться равномерно означает двигаться быстрее. Прекрасно известно это и в «стране велосипедов» Голландии с ее разветвленной сетью внутренних водных путей, которые хотя и обладают развитой инфраструктурой (найти береговую катерную заправку там не проблема), но, равно как и многие российские ВВП, тромбированы многочисленными шлюзами. Голландские шлюзы работают по более четкому расписанию, нежели отечественные (возьмем хотя бы Беломорско-Балтийский канал, где без появления большого парохода не отшлюзуешься ни за какие деньги), но все равно тамошний график рассчитан на ход достаточно неспешный. И большие пассажирские суда, и грузовые баржи, служащие заодно экипажу в качестве квартиры, и моторные яхты движутся в общем потоке. Голландцы — хорошие мореходы, но страна эта по большей части речная: недаром именно здесь производится больше поло-



первого спуска на воду, я осмотрел ее снизу. "32 ОК" имеет типичные водоизмещающие обводы с достаточно полной носовой частью и заметным подъемом килевой линии к транцу. Сразу обратил на себя внимание длинный массивный плавник-фальшкиль значительной площади, тянущийся практически по всей килевой линии, призванный не только улучшить курсовую устойчивость, но и служащий в качестве успокоителя качки, а также обеспечивающий дополнительную защиту корпуса и винта в случае посадки на мель.

"Pedro 32 ОК" имеет наиболее популярную в Голландии компоновку "седан" без высокого летучего мостика, ведь на внутренних водных путях этой страны немало не только шлюзов, но и низких

ОСНОВНЫЕ ДАННЫЕ моторной яхты "Pedro 32 ОК"

Длина наиб., м	9.80
Ширина наиб., м	3.40
Осадка, м	0.90
Вес, кг	8000
Число спальных мест:	2-4
Объем топливного бака, л	300
Объем бака для воды, л	250
Двигатель:	
– тип	дизель "Perkins"
– рабочий объем, л	4.2
– мощность, л.с.	92
Категория согласно сертификату CE	
B	
Цена без учета доставки и таможенной очистки — от 150 000 евро	

Гребной винт надежно защищен



Подруливающее устройство (bowthruster) в носовой части корпуса



вины стальных водоизмещающих моторных яхт и прогулочных катеров, продаваемых по всему миру. Типичным представителем такого класса моторных яхт и является протестированный нами "Pedro 32 ОК".

Экстерьер и интерьер

Когда видишь лодку впервые, нипочем не догадаешься, что она стальная — качество наружных поверхностей потрясающее. Что это — стеклопластик? Кто-то в шутку сравнил корпус "32 ОК" со сверкающим эмалированным тазом и неожиданно для себя попал в точку — борта, палуба и надстройка покрыты не банальной краской, а толстым слоем специальной морской эмали, нанесенной методом горячей сушки. Можно только представить, каких размеров должна быть сушильная камера! Глянцево поблескивающие идеально ровные поверхности придают лодке нарядный "яхтенный" вид.

Пока лодка стояла на специальном большегрузном трейлере, дожидаясь



Место водителя отличается комфортом и хорошим обзором



"Pedro 32 OK" перед первым спуском на воду



Вентиляторы на солнечных батареях обеспечивают постоянный воздухообмен



Просторный рундук для "боцманского" имущества под кормовой палубой



Вместо ручного брашпиля на "Pedro" хотелось бы видеть электрический

мостов. Кроме того, "седаны" обладают заметно меньшей парусностью. Пост управления расположен в просторном центральном салоне, в котором во время непродолжительного плавания можно с удобством разместить 6–8 чел. Опустив крышку столика (не закрепленного намертво, а смонтированного на массивном передвижном основании), большой П-образный диван легко превратит в спальное место на двоих. Спустившись по трапу вниз, попадаешь в уютный камбузный уголок. Слева — гальюн с душевой кабиной, дальше в нос — просторная двухместная каюта. И в салоне, и на камбузе, и в каюте полным-полно больших и маленьких шкафчиков и рундуков, так что все необходимое в длительном плавании можно разместить без проблем. В крышах салона и каюты безостановочно и абсолютно бесшумно крутятся венти-

ляторы на солнечных батареях, обеспечивая постоянный воздухообмен даже при закрытых дверях и люках.

Нет, наверное, смысла упоминать, что весь интерьер богато отделан ценными породами дерева, причем не фанеркой, а "массивом". Открыв крышку большого рундука, расположенного под кормовой палубой (здесь удобно хранить всякое "боцманское" имущество вроде концов, кранцев и т.д.), я увидел, что из толстого "массива" изготовлен и тиковый палубный настил. Увы, при этом обнаружился небольшой огрех изготовителей — две газонаполненные стойки не держали тяжелую крышку в открытом положении даже на стоянке, отчего пришлось изобретать импровизированный упор.

По углам кормового фальшборта, по бокам от открывающейся на кормовой кринолин "калитки", имеются два ди-

ванчика с подушками из водостойкого кожзаменителя. В ходе теста мы использовали их заодно в качестве лежаков для загара. Поначалу удивило, что, несмотря на отсутствие каких-либо креплений, подушки держатся на местах, как влитые. Оказалось, что в них вшиты магнитные пластины — остроумное решение для стальной лодки!

На баке установлен ручной брашпиль "трещотка", работающий как на якорную цепь, убирающуюся в цепной ящик (ключ единственного якоря расположен на форштевне точно в ДП), так и на мягкий трос. При малых глубинах и, соответственно, небольшой длине вытравленной цепи такой схемы, в принципе, достаточно — становиться на якорь мы тоже пробовали, но, на мой взгляд, на подобной шикарной лодке был бы куда более уместен брашпиль с электроприводом, управляемый и с места водителя, и посредством выносного пульта на баке.

Заливная горловина 300-литрового топливного танка расположена на потопчине по правому борту и явно рассчитана на "цивилизованную" заправку при помощи пистолета береговой колонки. Однако в крайнем случае — при непродолжительном выходе — можно обойтись и канистрами, тем более что дизель "Perkins" на крейсерском ходу (1500 об/мин) расходует всего 4 л в час. Простой подсчет показывает, что на полном баке можно безостановочно двигаться более 70 ч и при этом пройти, как показали скоростные замеры,



Под спальными местами носовой каюты — вместительные рундуки



Просторный камбузный уголок с мойкой



почти 1000 км. Дизель, установленный под полом салона — типично судовой, деформированный (при мощности 92 л.с. его рабочий объем составляет целых 4,2 л) и явно должен отличаться значительным моторесурсом.

В плавании

Во время испытательного выхода мы прошли на “Pedro 32 ОК” около 60 км по Клязьминскому водохранилищу и каналу им. Москвы. После запуска дизеля сразу обращаешь внимание на отличную шумоизоляцию (см. таблицу с результатами испытаний). Даже находясь



в центральном салоне, когда двигатель прямо под ногами, можно переговариваться вполголоса, а магнитола включить “под сурдинку”, не напрягая динамики. Двигатель ведет себя даже тише, чем вода в кильватерной струе — наиболее высокие показатели уровня шума на ходу были сняты на кормовой палубе. Практически бесшумен и реверс-редуктор. Самым тихим местом, как и ожидалось, оказалась носовая каюта — но только не в момент включения подруливающего устройства. Отклонив джойстик в первый раз, я даже решил, что корпус зацепил подводный камешек — электромотор “боутрастера” издает эдакий скрежещущий звук, резонирующий в стальном корпусе.

Место водителя оборудовано грамотно, обзор прекрасный и все необходимое под рукой — включая хорошую компанию, с которой можно вести приятную беседу, не отрываясь от штурвала.

Волнообразование на ходу совсем незначительное — пологие поперечные валы за транцем быстро растворяются на водной глади. Все “о’кей” и с аэродинамикой — характерного запаха дизельного выхлопа мы не учуяли ни разу, хотя ходили практически всеми курсами относительно ветра.

Благодаря гидравлическому приводу стильный деревянный штурвал без “шпаг” крутится буквально одним пальцем на всех режимах. Лодка хорошо слушается руля, практически не проявляя свойственной тяжелым водоизмещающим судам инерционной “задумчи-

вости”, несмотря на длинный фальш-киль. Маневренность на малом ходу тоже на высоте — в качестве эксперимента я описал полный круг вокруг плавающего в воде пластмассового стаканчика, держа его точно в метре от миделя. Для этого всего лишь пару раз пришлось кратковременно переключиться на реверс, а подруливающее устройство не понадобилось. Единственно, будущим владельцам “Pedro 32 ОК” (как и любых подобных водоизмещающих лодок) я рекомендовал бы сразу заказывать установку указателя положения рулевого пера — при маневрировании в узкостях такой несложный и недорогой приборчик не раз и не два сослужит добрую службу, особенно начинающим судоводителям.

Устойчивость на курсе можно было бы считать идеальной, если бы не некоторая чувствительность к ходовому крену. Предположим, что гости сгрудились на одном борту, да и вы сами, не выдержав временного одиночества, тоже бросили штурвал и ненадолго вышли к ним на кормовую палубу. “32 ОК” в такой ситуации норвит потихоньку улизнуть в сторону наиболее нагруженного борта. Если других судов поблизости не наблюдается, можно не торопиться — поскольку “мгновенная” скорость невысока, сразу бросаться к штурвалу необязательно: есть время согласиться с восторженными восклицаниями по поводу красот проплывающего мимо берега, и неспешно вернуться к штурвалу, дабы легким его поворотом вернуть “32 ОК” на путь истинный. Но даже при идеальной поперечной центровке на крейсерском ходу лодка слегка кренится на левый борт — очевидно, дает о себе знать реактивный момент гребного винта правого вращения.

Высота волны во время испытаний не превышала 0,3 м, и “Pedro 32 ОК” ее попросту не замечал. Но — видно, по случаю праздничного дня — роль необузданной стихии взяли на себя владельцы крупных глиссирующих катеров, которые проносились по каналу, не снижая скорости и разводя крутые валы высотой поболее метра. После прохода

первого такого “гонщика” мы продолжили идти прежним курсом и вскоре за это поплатились — лодку так сильно раскачало на продольной волне, что со стола слетела посуда. После этого, дружно ругаясь, мы всякий раз подворачивали, чтобы встретить крутые валы форштевнем. Килевая качка при этом незначительна, ударов и резкого падения скорости нет, но брызги пару раз в лобовые стекла салона все же попадали, отчего приходилось включать стеклоочиститель. Кроме того, после подобных расхождений обнаружилась еще одна досадная неприятность — лишь недавно любовно протертый и высушенный тиковый настил кормовой палубы оказался сплошь залит водой. Попадала она туда через отливные шпигаты фальшборта, расположенные в считанных сантиметрах над ватерлинией. Посоветовавшись, мы решили, что лодка по большому счету все-таки речная, волну, способную перехлестнуть через фальшборт, она встретит едва ли, и “морские” шпигаты здесь совсем ни к чему — для удаления дождевой воды вполне достаточно приоткрыть ту же кормовую “калитку”.

Резюме

Типичная компактная моторная яхта категории “В”, наиболее уверенно чувствующая себя на более-менее спокойной воде. В числе основных достоинств — высокий уровень исполнения, комфорт, низкий уровень шума, экономичность и, конечно, автономность. В речных условиях, держась в общем потоке, способна со значительно меньшими затратами поддерживать практически ту же среднюю скорость, что и глиссирующий катер схожих размерений. Наиболее комфортный и выгодный со всех точек зрения режим — около 7 уз (12,5 км/ч) при 1500 об/мин. К недостаткам “Pedro 32 ОК” можно отнести разве что некоторую склонность “управляться креном”, а также возможность попадания воды на кормовую палубу через бортовые шпигаты при боковой волне.

Артём Лисочкин



РЕЗУЛЬТАТЫ ИСПЫТАНИЙ

(нагрузка — 6 чел. плюс 3/4 штатного запаса топлива и 3/4 штатного запаса воды, скорость ветра — 4–6 м/с, высота волны — 0,1–0,3 м, темп. воздуха — 16°C, место испытаний — Клязьминское водохранилище и канал им. Москвы)

Число оборотов, об/мин	Скорость, уз (км/ч)	Уровень шума, дБ (А)		
		в носовой каюте	в центральном салоне**	на кормовой палубе
800*	0 (0)	57	60	59
1500	6,8 (12,5)	59	63	69
2000	7,8 (14,5)	64	70	75

* На холостом ходу

** При закрытой двери, ведущей на кормовую палубу, и закрытом центральном люке лобового стекла

Моторная яхта “Pedro 32 ОК” предоставлена для испытаний компанией “Бриткар” (г. Москва), тел. (095) 755-0677, lrclub@orc.ru, www.lrclub.ru