

СТАЛЬНАЯ РАПСОДИЯ

ЮРИЙ КЛОДТ



Строительство стальных водоизмещающих яхт в Голландии — давняя национальная традиция. Большую роль в этом сыграло географическое положение страны, а также великое множество каналов, рек, озер и водохранилищ, связывающих Нидерланды с другими странами Северной и Центральной Европы. Судостроение в этой стране имеет корни, уходящие в глубину веков.

Одни из самых лучших рыболовецких судов в мире строятся именно в Голландии. А ведь рыболовные суда, особенно небольшие — это точный расчет, сочетание высочайшей прочности, мореходности и надежности, учитывая крайне тяжелые условия работы в Северной Атлантике, Северном и Балтийском морях. Неудивительно, что все это, а также послевоенное улучшение благосостояния населения и популярность яхтинга в Европе во второй половине прошлого века послужило началом судостроительного бума.

Если говорить о климатических условиях Северной Европы, сталь как материал для строительства небольших судов имеет очевидные преимущества. Это относительная дешевизна, прочность, технологичность, отсутствие необходимости в сложной оснастке. По большому счету стальные лодки с так называемыми «гранеными» обводами, не требующими сложной гибки стального листа, можно строить в небольшом эллинге практически «на коленке» силами нескольких человек. Великолепные лакокрасочные материалы для стальных корпусов, созданные в мире за последние десятилетия, отлично защищают сталь от ее главного врага — коррозии.

Голландским верфям, строящим яхты, нет числа. Чаще всего это небольшой семейный бизнес, в котором занято от 5 до 20 человек. Количество выпускаемых яхт может варьироваться в среднем от двух-трех до 60–70 в год.

Классическая голландская моторная яхта — это, как правило, стальная лодка длиной 10–14 метров с носовой и кормовой каютами, центральным салоном, в котором находится пост управления, и открытым постом на палубе, защищенным лобовым остеклением. Открытый пост закрывается тентом. Мачта или радарная арка складные — для прохо-



Superior 2400

да под низкими мостами. Зачастую для максимального уменьшения габаритной высоты лодки складным делают и остекление верхнего поста управления. Моторный отсек таких судов располагается под салоном. Устанавливается один, реже два двигателя относительно небольшой мощности. Скорость таких яхт — от 6 до 9 узлов. Лодки строятся в речном, смешанном (река–море), морском и даже океанском исполнении (класс A-Offshore по классификации ЕС). Голландские лодки отличаются экономичностью и, как следствие, большой дальностью плавания.

Все вышесказанное — прелюдия, дающая общее представление о голландских стальных яхтах. Главной задачей этой статьи является описание линейки лодок Van der Heijden известного голландского конструктора Рональда Ван дер Хейдена, которые, по мнению автора, сильно отличаются от основной массы стальных яхт, строящихся в Голландии.

Немного истории. Морской инженер Рональд Ван дер Хейден с юного возраста мечтал строить яхты. Получил специальное образование. Основал одноименную верфь в 1993 году. В течение предшествующих десяти лет занимался проектированием и строительством военных кораблей, что, по мнению автора, и сыграло ключевую роль в его дальнейшей карьере. С тех пор на верфи Рональда Ван дер Хейдена построено более 400 яхт. Для компаний, выпускающих небольшие пластиковые катера и лодки серийно, это не так много, но для верфи, работающей над солидными стальными судами, — показатель весьма внушительный. И это всего за каких-то 19 лет! Одновременно в постройке находится порядка шести судов. Несмотря на затяжной кризис в Европе яхты верфи Van der Heijden пользуются устойчивым

спросом благодаря высочайшему уровню исполнения, великолепным мореходным качествам и индивидуальному подходу к работе с каждым заказчиком. Вот об этом-то и стоит рассказать отдельно.

Существует расхожее мнение, дескать сталь не годится для постройки глиссирующих судов, так как стальной корпус имеет избыточный вес. Традиционными материалами для глиссирующих лодок являются дерево, стеклопластик и алюминий. Корпуса крупных глиссирующих судов (длиной более 20 метров), по сложившейся традиции, строятся из композитов и алюминия. Недостатком стеклопластиковых корпусов является их недолговечность, высокая стоимость материалов и относительная сложность технологии изготовления оснастки, делающая выгодной постройку только достаточно крупных серий.

Алюминий позволяет строить штучные и мелкосерийные суда, но при этом дорог сам материал. Алюминиевый лист не такой прочный, как стальной, и при изготовлении корпуса судна требуются листы большей толщины по сравнению со стальными. И еще есть много всяких «но», которые выходят за рамки настоящей статьи.

Автор не ставил перед собой задачу выяснить, кто первый построил стальное глиссирующее судно. Наверняка у Рональда Ван дер Хейдена были предшественники, да и последователи, скорее всего, тоже есть. Но факт есть факт. Корпуса моторных яхт верхней шкалы линейки Van der Heijden Superior 2000 и Superior 2400 построены из стали. И, что удивительно, при суммарной мощности силовой установки всего 1650 л.с. эти лодки развивают максимальную скорость 25 и 18 уз.

На них устанавливаются хорошо зарекомендовавшие себя морские дизели Caterpillar суммарной мощностью от 1650 до 3200 л.с. При установке более мощных двигателей скорость этих лодок может достигать »

Модельный ряд Van der Heijden Yachts включает 14 моделей моторных яхт длиной от 11 до 24 метров в пяти основных линейках: Exclusive, Elegance, Dynamic, Dynamic Deluxe и Superior. На сегодняшний день под маркой этой голландской верфи построено более 400 судов





Dynamic Deluxe 2100

30 и 25 узлов. Такими показателями обладают стеклопластиковые моторные яхты аналогичных размерений, но имеющие, заметьте, гораздо более мощные силовые установки. И где же тут «собака зарыта»?

А зарыта она в обводах. Корпуса стеклопластиковых яхт известных европейских и американских производителей имеют большую килеватость (так называемое «глубокое V»), которая, как известно, требует большой мощности двигателей для выхода такого судна на режим глиссирования, но при этом создает якобы максимум комфорта при движении с высокой скоростью на волнении. Автор позволит себе с этим не согласиться, так как, на его взгляд, комфортно глиссирования при волнении не бывает... Стиральная доска-с — вот что это такое!

По всей видимости, Рональд Ван дер Хейден при проектировании своих яхт придерживался аналогичного мнения, так как обводы корпусов Superior 2000 и Superior 2400 имеют более «плоскую» форму, что позволяет затрачивать гораздо меньшую мощность и сжигать, кстати, гораздо меньше топлива для выхода на режим глиссирования. Это дает возможность также избавиться от транцевых плит. А в шторм... А что касается шторма — сбрасывай ход, иди в водоизмещающем режиме либо вообще никуда не ходи. Так поступит любой грамотный судоводитель. Все красивые картинки из цветастых рекламных буклетов и динамичные видеоролики с брутальными мачо и полуголыми блондинками — не более чем трюк, «завлекаловка» для неискушенного клиента...

Superior 2000 и Superior 2400 — это достаточно крупные глиссирую-

щие морские моторные яхты длиной 19,3 и 24,3 метра со сплошной главной палубой, на которой расположена алюминиевая «аэродинамическая» надстройка — салон с флайбриджем и радарной аркой (кстати, складной). Экстерьер этих лодок ближе к классическим гли-

ссирующим моторным яхтам, строящимся в Европе. Не буду останавливаться на описании компоновки салона, так как она достаточно традиционна и хорошо видна на фотографиях. Постараюсь более подробно рассказать о компоновке кают, поскольку, как мне кажется, в этом и есть вся «изюминка».

Большинство производителей серийных яхт из стеклопластика предлагают законченную компоновку помещений — как говорится, «ешь, что дают» — и, сделав какое-то незначительное изменение в экстерьере или интерьере (увеличив площадь окон в мастер-каюте, например), начинают позиционировать такое судно как совсем новую модель. С позволения сказать, они лукавят.

Dynamic Deluxe	1500	1700	2100
Длина, м.....	15,50	17,30	21,50
Ширина, м.....	5,00	5,35	6,00
Осадка, м.....	1,30	1,40	1,50
Водоизмещение, т.....	28	35	44
Запас топлива, л.....	2500	3000	6000
Мощность двигателей, л.с.....	2 × 150	2 × 220	2 × 400



Стальные яхты Superior 2000 и Superior 2400 — это нечто более основательное. Они как бы сближают своего хозяина с владельцами судов более высокого ранга. Они ближе к мегаяхтам. А это требует уже совсем другого подхода при проектировании интерьера.

Superior 2000 построена в более голландском стиле, нежели ее старшая «сестра». Мастер-каюта очень большая, находится в корме и имеет огромное панорамное окно, выходящее на кормовой кринолин. Рядом с ней — отдельная двухместная каюта с койками, расположенными одна над другой. Это очень удобно для размещения детей владельца рядом с родителями. В средней части корпуса

Superior	2000	2400
Длина, м.....	19,30	24,10
Ширина, м.....	5,60	5,95
Осадка, м.....	1,45	1,45
Водоизмещение, т.....	38	48
Запас топлива, л.....	4200	7400
Двигатели, л.с.....	2 × 825	2 × 825
Макс. скорость, уз.....	25	18

находится машинное отделение. В носовой части — две гостевые каюты с индивидуальными сануздами, имеющие отдельный вход из салона. По желанию заказчика количество кают может быть уменьшено до трех или увеличено до пяти. Варианты отделки и материалы интерьера согласовываются с заказчиком. Все, как у более высоких классов яхт.

Старшая в линейке Van der Heijden — 24-метровая Superior 2400 — имеет стандартную компоновку для большинства моторных яхт своего класса. Мастер-каюта здесь на миделе, во всю ширину лодки. Большие овальные вертикальные иллюминаторы, выходящие на оба борта (в средиземноморском стиле), далее по коридору в нос — две гостевых каюты с отдельными койками. В носовой части — VIP-каюта с большой двухспальной кроватью на подиуме. Компоновка кают и отделочные материалы могут меняться по согласованию с заказчиком. Машинное отделение смещено ближе к корме. За ним находится двухместная каюта экипажа с санузлом. Вход в нее осуществляется с кормового кринолина (хотя это немного странно для Северной Европы).

Когда смотришь на яхту со стороны, создается полное впечатление, что она сделана из стеклопластика. Стройный силуэт, большой развал бортов в носовой оконечности, «зализанные» обводы надстройки. Транец красиво выгнут, ни одной ломаной линии. У читателя непроизвольно возникнет мысль о десятках килограммов шпательки, которой выравнивали такой корпус. Уверяю вас: это не так. Шпательку, конечно, используют, но в минимальном количестве. Автору не попадались такие места на голландских лодках, где толщина ее слоя превышала бы пару миллиметров. Вся эта стальная красота — результат огромного опыта и высочайшей судостроительной культуры голландских мастеров.

В заключение хотелось бы остановить-ся еще на одной приятной особенности голландских яхт. Эти лодки — очень теплые! Прекрасная теплоизоляция (используется напыляемый пенополиуретан толщиной 30–40 мм) в сочетании с двойными стеклопакетами (стандартное исполнение) дает потрясающий эффект! Мне доводилось подолгу жить на голландских лодках, причем именно в холодное время года (октябрь–ноябрь). Там действительно очень тепло и уютно. При этом стоит вспомнить добрым словом котлы Kabola, которыми оснащаются все достаточно крупные голландские яхты. Ну и, как само собой разумеющееся, на лодках установлены надежные системы кондиционирования, которые обеспечат прохладу в жаркую погоду.

Еще одно огромное достоинство стальных яхт — возможность держать эти лодки на воде круглый год даже при наличии льда. Представляете, какая экономия на ежегодных спусках-подъемах? Действительно, голландцы строят лодки для того, чтобы на них можно было с комфортом жить всей семьей. И это тоже национальная традиция... ❖



Эксклюзивный дистрибьютор в России

Офисы продаж:
Яхт-клуб «Алые Паруса», +7 (495) 995-4333
Яхт-клуб «GM Zavidovo», +7 (919) 995-4333
Яхт-клуб «Crocus City», +7 (985) 995-4333
salon@grandmarine.ru, www.grandmarine.ru