



ТЕПЛАЯ КОМПАНИЯ, ПРОХЛАДНЫЙ ВЕТЕРОК

АРТЁМ ЛИСОЧКИН

Заграничный термин houseboat достаточно четко определяет, что являет собой судно этого класса. Львиную долю обитаемого пространства занимают здесь обычно закрытые помещения. Однако представления о том, каким должен быть образ жизни на воде, отнюдь не везде такие же, как в Америке или Западной Европе. И концепция хаусбота, который мы протестировали в середине мая в Саратове, была продиктована исключительно отечественными реалиями. Наверное, народ у нас все-таки более компанейский...

Напомним, что саратовская компания «Лодка Хаус» уже достаточно давно имеет дело с этим типом судов, пока у нас не особо распространены. До недавних пор она просто экспортировала из США хаусботы производства компании Thoroughbred Houseboats, но, в конце концов, оба партнера совершенно справедливо рассудили, что такие суда желательнее все-таки строить на месте, а не возить в готовом виде из-за океана. На берегу Волги по соседству с «сухой» маринной от «Лодка Хаус» быстро выросли

огромные эллинги, дополненные слипом размером с футбольное поле и непривычно широко расставленными причалами. Речь шла не о банальной «отверточной сборке» — производство в Саратове представляет собой полноценный филиал американской верфи с полным судостроительным циклом, обученными в США специалистами и столь же строгим, как и за океаном, контролем за качеством применяемых материалов и соблюдением технологии.

И первая же полностью отечественная 15,5-метровая «речная яхта», торжественно спущенная на воду в сентябре прошлого

года, показала, что минимизация расходов является отнюдь не единственным плюсом такого решения. Технический директор Thoroughbred Род Пэриш, присутствовавший при первом испытательном выходе, признал, что по уровню исполнения и качеству отделки не сумел бы отличить саратовский хаусбот от построенного в штате Кентукки, но вот сауна, занявшая место «детской» каюты прототипа, вызвала у него нечто вроде восторженного изумления. «Россия — холодная страна!» — произнес он при этом сакраментальную для американца фразу. И оказался не совсем прав. Страна-то, может, и холодная,

да вот народ у нас горячий. Иначе как объяснить тот факт, что реализованная саратовцами на одном из следующих судов компоновка, условно названная ее создателями «открытой», была воспринята отечественным потребителем буквально на ура — судя хотя бы по тем отзывам, которые оставили заинтересованные посетители бот-шоу в Москве, где новинка впервые была представлена широкой публике.

Хотя «Лодка Хаус» строит свои хаусботы в строгом соответствии с требованиями американской компании Thoroughbred Houseboats, специалисты которой осуществляют контроль за производством, у самой американской фирмы такого компоновочного варианта нет. Роднят новинку с заокеанскими образцами только лицензионный 15,5-метровый корпус, а также технологии и общая культура производства.

В отличие от классического хаусбота, действительно представляющего собой закрытый со всех сторон «дом», большая часть

РЕЗУЛЬТАТЫ ИСПЫТАНИЙ

Нагрузка — 8 чел. плюс 800 л бензина, 200 л дизтоплива и 1000 л воды, ПМ — четырехтактные Yamaha F100, ГВ — алюминиевые трехлопастные диаметром 13 и шагом 15 дюймов, скорость ветра — 5–6 м/с, высота волны — 0,0–0,1 м, темп. воздуха — +29 °С, темп. воды — +8 °С, место испытаний — р.Волга в районе Усть-Курдюмского залива, Саратов.

Об/мин	Скорость	
	узлы	км/ч
700	1,6	2,9
1000	2,7	5,0
1500	4,3	7,9
2000	5,2	9,7
2500	6,2	11,4
3000	7,0	12,9
3500	7,6	14,0
4000	8,0	14,8
4200	7,9	14,7



обитаемого пространства отведена здесь не под закрытые жилые помещения, а представляет собой открытую с боков палубу. Сверху она надежно защищена от осадков (или от палящего солнца) жесткой крышей, которая традиционно для судов этого класса играет и роль флайбриджа (впрочем, по причине невиданного для тех же моторных яхт простора его уместнее было бы называть «по-пароходному» — верхней палубой).

Конечно, в холодную ненастную погоду «пространство свежего воздуха» можно закрыть мягкими прозрачными боковинами, но даже в этом случае назначение нижней палубы остается сутобо «прогулочным» (возможность вздремнуть на мягком диване или удобном шезлонге не в счет). Если классический хаусбот предназначен, прежде всего, для жилья (нередко круглогодичного), то этот — скорее для тусовок с большим количеством гостей: сравнительно кратковременного, но насыщенного времяпрепровождения в окружении водной стихии со всеми ее большими и маленькими радостями.

Первое, что обращает на себя внимание на открытой с боков основной палубе, — это невиданный простор, оставляющий впечатление, что находишься на борту большого прогулочного теплохода. Относительно короткая надстройка максимально смещена

в нос, и изнутри к ней органично пристроен полноценный бар со всем необходимым камбузным оборудованием и настоящей барной стойкой с четырьмя стационарными высокими табуретами. Все остальное — свободно. «По-сухопутному» перемещаемая мебель (в нашем случае — диван, пара кресел и столик) раздвинута по бортам, оставляя свободным широченный «танцпол». »





Впрочем, кресел и стульев здесь можно разместить и как минимум втрое больше — да хоть бы из дома принести, и все равно тесно не будет даже очень большой компании. Нас на борту было восемь, что для такого «парохода» — капля в море. Иногда даже возникали ситуации, когда при желании с кем-то пообщаться искомый находился не сразу, ведь наверху-то еще огромная палуба-флай-

бридж, на которую вдобавок ведут два трапа в противоположных концах корпуса...

Жилые помещения здесь тоже есть, но в расчете разве что на хозяев и пару особо близких гостей: кают всего две, и обе расположены под палубой. Они довольно просторны (в одной — широкая двуспальная кровать, в другой — односпальная с возможностью установить дополнительную), благодаря большим прямоугольным иллюминаторам хватает естественного света, но предназначены они в первую очередь для ночлега (высота подволока по причине местоположения кают ограничена, стоять тут не особо-то удобно).

Кстати, упомянутая носовая надстройка, выглядящая со стороны монолитом, на самом деле представляет собой две, разделен-

ные проходом-коридором. В той, что по правому борту, — просторный санузел с душевой кабиной, в левой — столярная в свое время американца сауна. Дверь между надстройками ведет на довольно просторную носовую палубу (тем более что она практически прямоугольной формы), а проход на кормовую палубу осуществляется через «калитку» в фальшборте. В корме пространства несколько меньше — пара «ящиков» по бортам за-

Технические характеристики

Длина, м.....	15,55
Ширина, м.....	4,57
Длина носовой палубы, м.....	2,37
Длина кормовой палубы, м.....	1,94
Запас топлива, л.....	880 + 200
Запас воды, л.....	1000
Объем септика, л.....	500
Количество спальных мест.....	4
Двигатели, л.с.....	2 × 90 – 2 × 150
Дизель-генератор, кВт.....	7–16
Базовая цена, руб.	6 700 000

крывает от посторонних глаз подвесные моторы, так что сразу и не догадаешься, что тут за силовые установки (вместо подвесников, в нашем случае — пары Yamaha 100, здесь можно установить и дизели с угловыми колонками, хотя такой вариант существенно дороже).

На носовой и кормовой палубах, а также ступеньках трапов обратило на себя внимание необычное напольное покрытие — нечто вроде плотно укатанной мелкой, словно рис, разноцветной гальки. Смотрится оригинально и нарядно, да и босиком ходить приятно. На моторной яхте такого, пожалуй, не увидишь — борьба за вес. Тут же этот показатель особой роли не играет.

В отличие от «обычных» хаусботов, нижнего поста управления здесь по вполне понятной причине нет — рулевая консоль с большим штурвалом, приборами, рукоятками газа-реверса и джойстиком носовой и кормовой подрулок установлена на открытой верхней палубе. Рулевой открыт всем ветрам, хотя дождь ему не помеха — носовую треть флайбриджа с запасом накрывает стационарный козырек. Можно снабдить тентовой крышей и оставшуюся его площадь — для этого и предназначена кормовая тарга, на которую также устанавливаются звуковые сигналы, антенны, радар и прочее подобное оборудование. «Тентовым» методом можно защитить от непогоды и рулевого: вокруг поста устанавливается кабинка с прозрачными стенками — этакий мягкий pilothouse.

Условия тестового выхода можно было назвать тепличными разве что с точки зрения воцарившейся в Саратове жары. От зноя спасал довольно сильный ветер, который дал о себе знать еще при отходе от причала — хоть и «продуваемый», но очень высокий хаусбот заметно потащило в сторону. Тут-то я и оценил мощность подрулок: при отклонении джойстика один из стоящих передо мной даже пошатнулся и был вынужден ухватиться за релинг, настолько резво нос дернулся



вбок. Однако, учитывая повышенную парусность судна, запас упора здесь лишним не будет.

С двумя подруливающими устройствами со швартовкой этой махины управится даже ребенок, хотя в большинстве случаев вполне можно обойтись и без них — моторы разнесены на максимальную ширину и при работе враздрай образуют солидный поворачивающий «рычаг». Штурвал можно и вовсе оставить в покое. Правда, чтобы развернуться на месте, газ приходится прибавлять решительно, практически до самого полного.

Поначалу на ходу мы столкнулись с небольшим зарыскиванием, вынуждающим постоянно подруливать штурвалом. После короткого «мозгового штурма» решили немного «раздвинуть» моторы в стороны от ДП, тем более что установленный в систему гидропривода поворотом перепускной клапан позволял привести план в исполнение буквально за одну минуту. Получилось! Хаусбот волшебным образом остепенился, не делая попыток неожиданно улизнуть вбок, и штурвал на прямой можно было символически придерживать коленкой, болтая с коллегами и глазами по сторонам, благо скорость нашего передвижения оставляла уйму времени для обнаружения всяческих препятствий и пространства для маневра.

При всех плюсах прямоугольной в плане платформы с точки зрения обитаемости, обводы подобного корпуса отнюдь не отнесешь



к гидродинамически оптимальным. Несмотря на чересчур «тяжелые» гребные винты (подобрать оптимальные попросту не успели), нам все же удалось развить расчетную крейсерскую скорость порядка 12–14 км/ч. Двигаться быстрее теоретически можно, но нет смысла — значительная часть мощности при этом будет расходоваться на бесполезное волнообразование.

Из личного опыта могу сказать, что на подобных судах запас мощности нужен только для маневрирования без подруливающих устройств, уверенного преодоления порожистых участков с быстрым течением и для того, например, чтобы без проблем «слезть» обратно с полого песчаного бережка, к которому пристаешь широким носом (особенно если за время стоянки вода успела немного упасть, как это у нас сплошь и рядом случается).

Кстати, скорость порядка 12 км/ч оказалась наиболее оптимальной и с точки зрения акустического комфорта — на более быстром ходу уже начинал доминировать шум моторов, особенно заметный в каютах и на кормовой палубе. На флайбридже, впро-

чем, о работе моторов можно было судить только по цифрам на тахометрах. Полная тишина и покой, снизу доносится только еле слышное шипение воды да шуршание шин проносящихся по прибрежному шоссе автомобилей.

РЕЗЮМЕ

В большой и теплой компании — и прохладный ветерок в радость. Теряем полноценный дом, зато приобретаем клуб с открытой террасой. Хотя и в этом случае новинка представляет собой более универсальное средство для отдыха на воде, нежели привычный закрытый хаусбот. Первое назначение, которое приходит в голову, — «площадка» для массовых, хотя и сравнительно непродолжительных тусовок. Впрочем, подобная «открытая» компоновка наверняка найдет и другие варианты использования, например, в качестве плавбазы для компании рыболовов, облавливающих акваторию на небольших скоростных мотолодках и желающих по возвращении расслабиться в комфортных условиях, а то и вовсе самоходного ресторана-«поплавка»... ❏



Вместе с «открытым» хаусботом, с которого, судя по всему, стартует новая серия, компания «Лодка Хаус» для сравнения выкатила на тест еще одну лодку, на сей раз с традиционной для судов такого класса компоновкой, но интересную тем, что она представляет собой самую маленькую «речную яхту» в модельном ряду верфи. Действительно, по сравнению со своими «собратьями» длиной 25–30 метров она смотрелась совсем крохой, но на борту это ощущение пропало напрочь. В конце концов, по размерам это тот же междугородний автобус, только чуть ли не вдвое шире!

Внутри — вполне приличная трехкомнатная квартира, очень богато обставленная и оборудованная: большая хозяйская каюта, гостевая поменьше под палубой, салон-го-



Технические характеристики

Длина, м.....	10,72
Ширина, м.....	3,68
Длина носовой палубы, м.....	1,38
Длина кормовой палубы, м.....	1,03
Запас топлива, л.....	480 + 480
Запас воды, л.....	500
Объем септика, л.....	500
Количество спальных мест.....	4 + 2
Двигатели, л.с.....	2 x 50 – 2 x 100
Дизель-генератор, кВт.....	3–7
Базовая цена, руб.	5 800 000



Судоводительские впечатления примерно те же, что и на более крупном «открытом» хаусботе, а отсутствия кормового подруливающего устройства я даже не заметил — более короткий корпус оказался вполне послушным при управлении одними моторами. Гребные винты и здесь оказались не оптимальными (позже были поставлены винты меньшего шага, с которыми моторы набрали положенные обороты). Рулить тут вольготней сверху — обзор с водительского

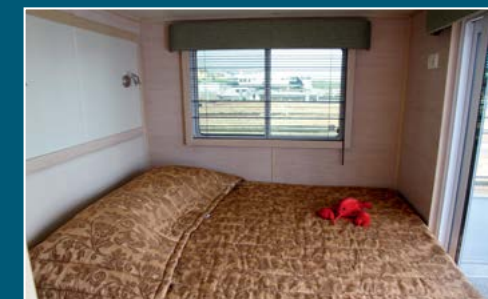
места в салоне оставляет желать лучшего. Да и пассажиры в хорошую погоду наверняка облюбуют именно верхнюю палубу, где лучше всего ощущается основное отличие «речной» яхты от «морской»: просто попробуйте примерить флайбридж подобной площади на традиционный глиссирующий или водоизмещающий корпус... ❏

В жару наконец-то можно было всей компанией укрыться в кондиционированном салоне (единственное, несколько удивило расположение дефлекторов холодного воздуха в полу). В отличие от установленных «в открытую» подвесных моторов, запущенный по этому случаю дизель-генератор не было слышно даже с кормовой палубы, под которой он был установлен. Его работу выдавало только фырканье воды, вылетающей вместе с выхлопом из бортового шпигата.

РЕЗУЛЬТАТЫ ИСПЫТАНИЙ

Нагрузка — 6 чел. плюс 480 л бензина и 80 л дизтоплива, ПМ — четырехтактные Yamaha F70, ГВ — алюминиевые трехлопастные диаметром 13 и шагом 15 дюймов, скорость ветра — 3–4 м/с, высота волны — 0,0–0,1 м, темп. воздуха — +32 °С, темп. воды — +8 °С, место испытаний — р.Волга в районе Усть-Курдюмского залива, Саратов.

Об/мин	Скорость	
	узлы	км/ч
700	1,2	2,3
1000	2,1	3,9
1500	3,4	6,2
2000	4,4	8,1
2500	5,3	9,8
3000	6,1	11,3
3300	6,5	12,1



Компания «Лодка Хаус»
houseboat@lodkaha.us.ru
www.tb-houseboats.ru

+7 (937) 225-80-74
+7 (962) 622-32-60