



«ПИРАТ» XXI ВЕКА

МАКС ЛЕРМАН

С XVI по XIX век на просторах Мирового океана бушевали войны, разбойничали пираты и их легализованные «сородичи» — каперы. Капер — слово голландское, означающее частное судно, имеющее официальное разрешение от своего правительства атаковать суда других стран, с которыми последнее находится в состоянии войны. Но несмотря на голландское происхождение этого слова, впереди планеты всей был каперский флот англичан. Королева Елизавета всячески поощряла каперство на рубеже XVI и XVII веков. Вот только каперы там назывались приватирами.



Владельцы приватиров охотно грабили другие суда, не особо разбираясь, какому государству они принадлежат и воюет ли с ними Англия. А что с них взять? Мир заключался и нарушался чуть ли не еженедельно, Интернета еще не придумали, и следить за новостями было сложно — нужно было деньги зарабатывать.

Но все когда-нибудь кончается, и 16 апреля 1856 года в Париже было подписано соглашение, по которому каперство оказалось вне закона, а немного позже, в прошлом веке, вновь появились настоящие легальные при-

ватиров — голландская верфь Privateer Yachts.

Почему основатель верфи решил назвать свои яхты именно так, мне неизвестно. Может, дед его отличился на этом поприще, а может, просто решил попутить. В любом случае, спросить его об этом лично не представляется возможным, а нынешнее руководство лишь закатывает глаза и говорит, что не знает причин. Вероятно, не я первый задаю этот вопрос. В конце концов, не так уж важно, как называется верфь, — главное, какие суда она строит.

На прошедшей выставке в Дюссельдорфе была представлена новинка — Privateer 49

Flybridge, но уделить ей достаточно времени мне не удалось, зато удалось договориться о тест-драйве, и неделю спустя я прибыл на верфь, которая находится в городке с труднопроизносимым названием Эйтвельингерга.

Это классическая голландская верфь, производящая стальные и алюминиевые водоизмещающие суда. Несмотря на скромные размеры производства, модельный ряд только Privateer насчитывает 32 «боевые единицы». А если включить в этот список яхты Silverline, строящиеся здесь же, то общее количество составит уже 37 моделей. При этом ежегодно из всего этого многообразия со ступеней сходят

всего 3–4 судна. Как объясняет генеральный директор верфи Питер Янсен, у компании нет цели поставить выпуск судов на поток. Напротив, они предпочитают создавать каждый раз действительно уникальные яхты, соответствующие всем требованиям будущих владельцев. Возможно, именно поэтому их практически не видно на вторичном рынке: владельцы ходят на них десятилетиями и не торопятся менять. На производстве я нашел достаточно подтверждений. Например, готовый корпус моторной яхты Privateer 54 Trawler. Тут интерьер целиком и полностью отделан натуральным деревом. Говоря «весь»,

я не лукавлю: здесь вы не найдете ни одного квадратного сантиметра, где видны пластик, сталь или какой-либо другой материал. За исключением гальюна с душем, разумеется. Так захотел будущий владелец. Рядом стояла строящаяся яхта Silverline Trawler 1500, в которой для отделки интерьера был выбран натуральный тик, и только из него сделаны абсолютно все элементы. Сами корпуса, качество исполнения и внимание к деталям — исключительно голландские. Тут даже проводку можно не закрывать — она сама по себе произведение искусства, и ее можно выставить напоказ.

Но довольно лирики. Отправимся на борт нашего «пирата» и посмотрим, чем он нас порадует. Размеры — длина 14,95 м, ширина 4,75 м, и эти цифры не случайность. Как известно, во многих странах (в том числе в Германии, Голландии и США) яхты длиной менее 15 метров не требуют ни дополнительных прав, ни регистраций — вообще ничего. Правда, с оговоркой: судно должно быть исключительно водоизмещающим и тихоходным. Здесь, кстати, установлен двигатель John Deere мощностью 236 л.с. О максимальных скоростях я еще расскажу.

Комплектация новинки более чем бога- ➤



РЕЗУЛЬТАТЫ ИСПЫТАНИЙ
Privateer 49 Flybridge

Нагрузка — 3 чел. плюс 250 л топлива и 600 л воды, силовая установка — дизель John Deere 6068SFM50 с прямым валом и четырехлопастным гребным винтом (236 л.с.), скорость ветра — 10–15 м/с, высота волны — 1,5–2 м, темп. воздуха — +6 °С, темп. воды — +7 °С, акватория — озеро Исо, провинция Фрисланд, Голландия

Об/мин	Скорость		Расход топл., л/ч	Дальность хода	
	узлы	км/ч		мили	км
650	3,0	5,6	2,5	4500	8325
900	4,0	7,4	4,3	3488	6453
1150	5,0	9,3	5,5	3409	6307
1400	6,2	11,5	9,5	2447	4528
1650	7,3	13,5	13	2106	3896
1900	7,9	14,6	17	1743	3224
2150	8,2	15,2	26	1183	2188
2400	8,5	15,7	40	797	1474
2500	8,7	16,1	42	777	1437

тая: генератор мощностью 7,5 кВт, инвертор, водяной обогрев полов, климат-контроль, какие угодно навигационные системы, даже светодиодное освещение. Впрочем, к этому избалованные клиенты уже привыкли. А как насчет гидравлических стабилизаторов, именуемых в народе плавниками? На 15-метровой лодке! Или гидравлических подруливающих устройств? Да уж, такими вещами голландцы удивлять умеют. Как можно догадаться, отделка здесь тоже на высоте, хотя была использована вишня, и сам интерьер явил собой олицетворение голландской классики. О тике в кокпите,

лестнице и прочих местах говорить не стану — все это уже воспринимается как само собой разумеющееся на таких яхтах. Кстати, кокпит изобилует огромным количеством рундуков и отдельным люком в моторный отсек и кладовку.

Салон просторен и светел — сказывается обильное остекление. Обзор с нижнего поста отличный, а две сдвижные двери по бортам позволяют при необходимости быстро выглянуть наружу. Редкий случай, когда удобнее швартоваться именно с нижнего поста, а не с флайбриджа. Немного удивило кресло рулевого: не самое удобное, и на других яхтах стояли модели поинтереснее. Впрочем, наверняка его можно заменить. Камбуз располагает к кулинарным экзерсисам во время длительных переходов, а салон — к душевным посиделкам. Понравилось одно интересное решение: кресла надежно фиксируются в нишах, и на ходу не нужно придумывать, куда их спрятать. А на стоянке их можно придвинуть поближе к столу или вовсе развернуть, чтобы посмотреть что-нибудь по телевизору, который выезжает из ниши по правому борту.

На нижнем уровне две каюты: «мастер» на носу и гостевая на миделе, ближе к правому борту. Кровати в гостевой каюте

сдвигаются и раздвигаются вручную, и там очень просторно. Здесь огромный шкаф, где можно разместить все свои вещи, и два бака для воды по обоим бортам, которые надежно изолируют от внешних шумов. В «мастере» ожидаемо просторно и светло, да и стоять



можно в полный рост. Здесь даже имеется отдельный стол для компьютера, что не может не радовать. На борту два отдельных гальюна с душем — для владельца и гостей, причем в душевых с комфортом примет душ даже человек весьма внушительных габаритов.

Флайбридж порадовал откидной радарной аркой (разумеется, на гидравлике) и обилием места. Хотя я бы, возможно, несколько изменил конфигурацию диванов и сделал ее более функциональной. С другой стороны, такая яхта подразумевает больше семейный отдых, и огромная «поляна» здесь не очень нужна. По правому борту традиционно располагаются гриль, ветбар и раковина. В кормовой части флайбриджа нашлось место для тендера.

Но пора в путь. Мотор тихонько заурчал где-то в недрах судна, мы отдали швартовы и потихоньку тронулись в путь, благо-



получно оторвав кабель берегового питания. Ну забыли, с кем не бывает. Я не виноват, честно. На борту вместе со мной находились «дежурный» капитан верфи (он же — технический директор) и директор по маркетингу. Мы отправились по каналу к озеру, где и планировался тест-драйв. Погода была приличная: 6 градусов тепла, легкий ветерок и, разумеется, зеркальная гладь. Но как только мы высунули нос из канала, нас встретил бодрый 30-узловой ветер с порывами до 35 и рваная волна 1–2 метра. Нас не то чтобы сильно швыряло, но изрядно тормозило ровно до тех пор, пока мы не вспомнили о стабилизаторах. И наступила тишина. Волну можно было



встречать носом, принимать в борт, ловить в корму — нашему «пирату» все это было абсолютно неинтересно. На крейсерской скорости в 7 узлов он совершенно невозмутимо шел туда, куда его направлял автопилот. Уровень шума — нулевой, кофемашина, с помощью которой мы приготовили себе по чашечке ароматного напитка, легко заглушала шум двигателя, а в кокпите(!) были слышны только волны.

Встав за штурвал, я стал гонять (не самое верное определение, но что делать) яхту в разных направлениях и режимах. Подробную таблицу вы найдете в конце статьи, а я могу коротко резюмировать: это классический голландский семейный тихоход. На максимальных оборотах (с расходом топлива 42 л/ч) мы достигли скорости в 8,7 узла. Крейсерская скорость составляет 7,5–8 узлов при благоприятных условиях, но, возможно, вы предпочтете идти 6-узловым ходом в экономичном режи-

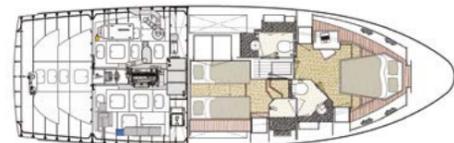
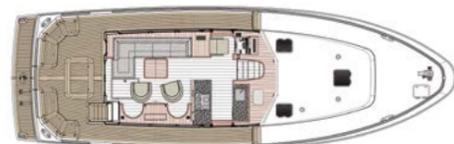
ме. При этом не спешите упрекать течения, ветер, волну и непогоду — с небольшими колебаниями я получал те же результаты любым курсом, при любом ветре, а потом еще и в тихом канале. Более того, даже стабилизаторы давали погрешность в одну десятую узла. У меня создалось впечатление, что эту яхту мало волнует, что происходит за бортом: достаточно задать ей обороты — и она пошла. Данная модель может быть оснащена двумя двигателями, более мощным двигателем, да чем угодно. Максимальная скорость, на которую она рассчитана, — 10–11 узлов, но при этом вы в разы увеличите расход топлива, прибавив узел или два.

С точки зрения управляемости Privateer 49 Flybridge тоже удивила. К ней нужно привыкнуть, чтобы перестать ее «ловить» и бешено крутить штурвал (сказываются 35 тонн веса, парусность и небольшая скорость). Новички, скорее всего, предпочтут «услуги» автопилота — им можно спокойно пользоваться даже в канале, не говоря уже о длительном переходе. Швартовка — песня. Здесь никакой хитрости нет: две мощные подрулки позволяют легко поставить ее «хоть вдоль, хоть поперек», а машиной дать один лишь заключительный аккорд. Ощущения сродни яхтам с днищевыми колонками, вот только подрулки реагируют гораздо быстрее.

Как и следовало ожидать от тяжелой водоизмещающей яхты, рекордов скорости на ней не поставить и от преследования не уйти, но в данном случае это и не нужно. Сей благородный «пират» основательно преобразился

и готов к долгим семейным круизам. Запаслись провизией, залили полные баки, закинули пару лежаков для загара на нос (места более чем достаточно, и загорать можно даже на ходу) — и вы готовы. Широкие потопчины, закрытый кокпит, высокие леера на флайбридже — здесь всем будет удобно и безопасно, а невозмутимость Privateer 49 Flybridge позволит и вам воспринимать окружающую стихию как нечто родное. Если же дух пиратства вам близок, вы вполне можете нацепить повязку на глаз, раскурить любимую трубку и отправиться «грабить» ближайшие яхт-клубы и рестораны на предмет провизии, рома и женщин. ☺

www.privateeryachts.com



Privateer 49 Flybridge

Длина, м.....	14,95
Ширина, м.....	4,75
Осадка, м.....	1,35
Водоизмещение, т.....	35
Запас топлива, л.....	3750
Запас воды, л.....	1000
Объем септика, л.....	400
Мощность двигателя, л.с.....	236



Приглашаем Вас к нашему стенду на Московском Боут Шоу 11-16 марта 2014 (стенд № А365 в холле № 15). Будем рады Вас видеть!



Privateer Trawler 60



Privateer Trawler 54



Privateer Flybridge 49



Silverline Trawler 1500

PRIVATEER  **SILVERLINE**
YACHTS

Leyesleatswei 2 - 8624 HW Uitwellingerga, The Netherlands - Tel: +31 515 559044 - fax: +31 515 559410

info@privateeryachts.com - www.privateeryachts.com - www.silverlineyachts.com

