



силы два-три раза в сезон и при всей любви американцев к путешествиям особо далеко от него не уходят. В принципе, типичный хаусбот даже не обязан быть самоходным — для эпизодической смены «места жительства» порой рациональнее использовать буксир. А в том же Саратове выделенные для хаусботов стояночные места в марине «Лодка Хаус» порой пустуют неделями, а характерный силуэт «плавучего дома» можно встретить в сотне-другой километров от базы.

Кроме того, выявились и определенные различия в представлениях о самом отдыхе на воде и о том, что такое гостеприимство. Ну разве можно сравнить принятое в Америке чинное приглашение соседей на барбекю с отечественным выездом на шашлыки! Принцип «мой дом — моя крепость» тут не особо подходит, требуется больше открытого пространства, пусть и за счет уменьшения объемов закрытых помещений. Впервые представленная в прошлом году концепция «открытого» хаусбота с просторной нижней палубой в дополнение к и без того безразмерному флайбриджу полностью доказала свое право на жизнь, хоть и вызвала в свое время у американских партнеров некоторый скепсис. Кстати, такую «свободную» планировку имеет и объект нашего сегодняшнего теста, хотя от первенца «открытой» серии отличается большим числом кают — помимо хозяйской, здесь имеются еще целых три гостевые, расположенные под палубой. Ну и, конечно, как же без бани, которой все саратовские хаусботы комплектуются, что называется, «по умолчанию»?

Однако ключевым моментом является все же то, что «речная яхта», в отличие от «дома на воде», — это еще и транспортное средство, которое должно быть способно преодолевать значительные расстояния. Отсюда, естественно, и куда более высокие требования к ее ходовым качествам. Испытания очередной новинки убедительно доказали, что при довольно жестких рамках, заданных «понтонными» обводами, решающую роль может сыграть правильная силовая установка.

Конечно, для эпизодических выходов в соответствии с американскими традициями вполне можно обойтись полумерами и пойти по самому простому и недорогому пути — оборудовать лодку подвесными моторами. Два хаусбота, которые мне довелось протестировать в прошлом году, относились как раз к этой категории. Однако оборотистый бензи-

МОБИЛЬНОСТЬ И СТАБИЛЬНОСТЬ

АРТЁМ ЛИСОЧКИН
ФОТО ЕЛЕНА ГРИГОРЬЕВОЙ

Эти необычные суда пришли к нам из-за океана, причем в самом буквальном смысле этого слова: саратовская компания «Лодка Хаус», впервые познакомившая с ними отечественного потребителя, поначалу импортировала готовые хаусботы американской верфи Thoroughbred непосредственно из США. И почти сразу же выяснилось, что соотечественники предпочитают эксплуатировать их в несколько иной манере, нежели это принято у американцев. Так что ряд требований к потребительским качествам этого, казалось бы, давно сложившегося класса судов пришлось довольно основательно пересмотреть.

Короче говоря, открытие саратовцами собственного производства хаусботов (хотя и под неусыпным контролем заокеанских партнеров) объяснялось не одним лишь стремлением сэкономить на доставке готовых лодок и таможенных пошлинах — это позволило внести не только в конструкцию, но и в саму концепцию хаусботов ряд нововведений, продиктованных российскими реалиями.

Хотя большинство сотрудников саратовской верфи по-прежнему используют в быденной речи слово «хаусбот», маркетологи фирмы предпочитают ему термин «речная яхта». Поначалу я принял это просто за некий рекламный изыск, но вскоре получил вполне обоснованное и объективное объяснение. Дело в том, что на родине хаусботов, в США, большинство владельцев таких судов действительно используют их как «плавучие дома», которые покидают место стоянки от



идеал для такого корпуса, в чем участники ходовых испытаний и сумели убедиться. Пара 170-сильных Cummins MerCruiser QSD на полном дросселе исправно выдавали указанные в паспорте 3200 об/мин, без потерь отдавая положенную мощность. Поглядев на экран навигатора, я даже поначалу усомнился, что веду лодку по стоячей воде залива, — 17 км/ч, почти как у «нормального» пассажирского теплоходика! Правда, с точки зрения расхода мощности и топлива полный ход в данном случае далеко не оптимален. Любой водоизмещающий корпус, а тем более «пontonный», по достижении определенной скорости начинает тратить все больше энергии на бесполезное волнообразование, причем в геометрической прогрессии.

Как показывает таблица технических результатов, скорость порядка 10–14 км/ч оказывается наиболее выгодным «крейсерским» диапазоном практически на все случаи жизни. По речным меркам — скорость вполне приличная, и уйти на ней можно ой как далеко, особенно на отечественной «речной яхте» с тремя топливными баками общей вместимостью под полторы тонны (плюс, кстати, в качестве «аварийного резерва» можно рас-

считывать и отдельный 300-литровый танк для дизель-генератора, который мы в своих расчетах дальности не учитывали).

Однако и запас тяги не будет лишним — например, при преодолении порожистых участков или же для того, чтобы уверенно «слезть» с отмелого необорудованного берега, к которому вы пристали носом. Прочный алюминиевый корпус позволяет при этом использовать для такого способа «дикой» стоянки не только песчаный, но и каменистый пляжик, а если берег слишком отмелый даже для 20-метрового корпуса — тоже не беда, ведь у нас колонки, которые можно приподнять, как на обычной лодке!

И еще один важный момент. Возможно, свое действие оказала замена силовой установки на «стационары», но все же у меня есть сильное подозрение, что конструкторы «Лодка Хаус» малость поколдовали и с обводами. Оба хаусбота с подвесниками, протестированных в прошлом году, отличались заметной рыскливостью, вынуждающей постоянно вращать штурвал. Новый 109-й наконец-то пошел, как по нитке. Задав курс, штурвал можно не просто отпустить — временами пост управления у нас на ходу вообще пусто-

вал. Судоводитель может устроиться на диване в кормовой части флайбриджа, болтая с гостями: наблюдать за окружающей обстановкой и остающимся неизменным пеленгом на какой-нибудь береговой ориентир вполне можно с любого места.

РЕЗЮМЕ

Достаточно яркий пример того, как иной потребительский менталитет способен стать двигателем прогресса — даже в такой сложившейся и «обросшей» традициями области, в которой, казалось бы, все уже давно изобретено и до мелочей отработано. Да простят меня маркетологи «Лодка Хаус» — я по-прежнему буду называть такие лодки хаусботами, но слово «яхта» по отношению к ним меня уже ничуть не корбит. ❖

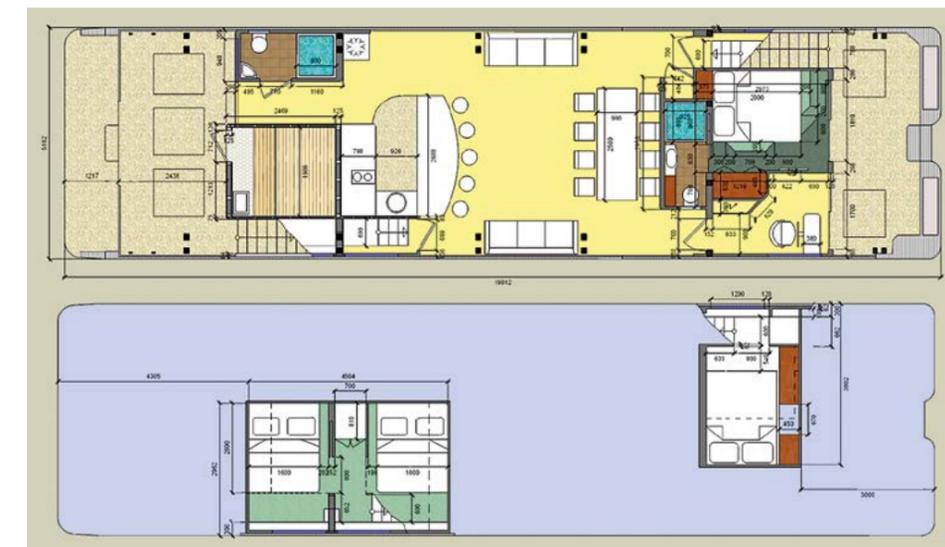
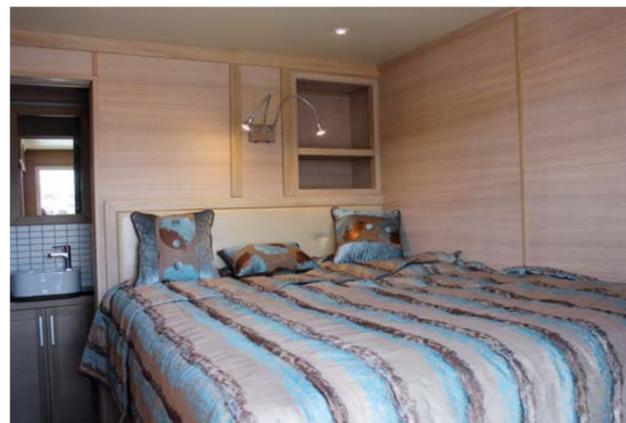
РЕЗУЛЬТАТЫ ИСПЫТАНИЙ Хаусбот LH 109

Нагрузка — 4 чел. плюс 900 л топлива, силовая установка — дизели Cummins MerCruiser QSD 2.0 L (2 × 170 л.с.) с угловыми колонками Bravo II, температура воздуха +26 °С, температура воды +19 °С, скорость ветра 0–2 м/с, высота волны 0,0–0,2 м, акватория Усть-Курдюмский залив р. Волги, Саратов.



новый мотор — и сам по себе далеко не оптимум для неторопливого водоизмещающего корпуса, а уж подвесной, передаточное отношение редуктора которого даже с винтом минимального шага рассчитано в основном на скорости глиссирования, — тем более.

Тягучий атмосферный дизель с ровной характеристикой крутящего момента — вот



Компания «Лодка Хаус»

г. Саратов, ул. Бахметьевская, 49
houseboat@lodkaha.us.ru
www.tb-houseboats.ru

+7 (903) 380-58-56
+7 (962) 622-32-60

Хаусбот LH 109	
Длина, м.....	19,8
Ширина, м.....	5,2
Водоизмещение, т.....	16,5
Запас топлива, л:	
для двигателей.....	3 × 530
для генератора.....	300
Запас воды, л.....	1000
Объем септиков, л.....	2 × 500
Мощность двигателей, л.с.....	2 × 170
Мощность генератора, кВт.....	17,5