



ВТОРАЯ КРЫЛАТАЯ РЕВОЛЮЦИЯ

АРТЁМ ЛИСОЧКИН
ФОТО АНТОНА СЕВАСТЬЯНОВА

Звучит парадоксально, но если для кого-то название бренда и сама по себе более чем оригинальная концепция этих лодок могут оказаться полной неожиданностью, то разве что для наших соотечественников. Ведь и марка, и, что гораздо важнее, концепция — исключительно российские. Так уж сложилось, что лодки Looker на протяжении уже достаточно долгих лет хорошо известны прежде всего за рубежом. А поводом для редакционного теста стало то, что ярославская верфь «Паритет» наконец-то решила освоить и российский рынок, которому адресована новая модель 440S — кстати, уже четвертая в ряду «крылаток» компании.





В ходе беседы с представителями верфи выяснилось, что мое первое знакомство с этими необычными лодками на самом деле состоялось несколько лет назад на Ионике, в районе то ли Закинтоса, то ли Корфу. А может, и там и там, поскольку лодки Looker базируются у каждого из этих островов — как, впрочем, и еще в нескольких десятках морских курортных «адресов» по всему миру: в Египте, Турции, Португалии, Бразилии, Таиланде, на Азорах, Мальдивах, Канарах и даже на побережьях США. «Русский», — произнес при виде пронесшегося мимо аппарата футуристического облика кто-то из моих местных спутников, но тогда я не придал этому особого значения, поскольку так уж исторически сложилось, что словом «Russian» иностранцы нередко называют абсолютно любую «крылатку» вне зависимости от того, где она разработана и построена.



отечественного конструктора Ростислава Алексеева. Ведь одно дело — просто идея, и совсем другое — идея, воплощенная в тысячах жизнеспособных серийных образцов, несущих реальную службу не только в секретных военных областях, но и в мирном гражданском флоте. Рожденные на Волге алексеевские «Ракеты», «Метеоры» и «Кометы» произвели в свое время самую настоящую революцию в судостроении, хотя благодаря своей массовости вскоре стали вполне

**РЕЗУЛЬТАТЫ ИСПЫТАНИЙ
Looker 440S**

Нагрузка — 4 чел. плюс 800 л топлива и 400 л воды, силовая установка — турбодизели Volvo Penta D6-400 (2 x 400 л.с.) с угловыми колонками DuoProp, на максимальной скорости транцевые плиты отклонены на 15%, бимини-тент установлен, температура воздуха +6 °С, температура воды +3 °С, скорость ветра 1–3 м/с, высота волны 0,1–0,2 м, акватория — р. Волга в районе г. Ярославля.

Об/мин	Скорость		Расход топл., л/ч	Дальность хода	
	узлы	км/ч		мили	км
600	0,0	0,0	1,3	—	—
600	4,5	8,3	2,7	—	—
1000	7,1	13,1	9,2	—	—
1500	10,6	19,7	29,0	323	598
2000	20,8	38,4	51,0	358	663
2500	30,4	56,3	78,0	343	635
3000	38,1	70,4	122,0	274	508
3400	44,7	82,7	153,0	257	476

Славу изобретения подводных крыльев оспаривают представители многих стран, тем более что первые попытки создать крылатую лодку относятся еще к концу позапрошлого века. Однако кого ни спроси, скорее всего первым делом услышишь имя



привычными не только на российских, но и на множестве зарубежных акваторий.

А теперь, похоже, в этой области намечился еще один прорыв — пусть и не столь масштабный, но не менее значимый. Мысль оснастить подводными крыльями моторную яхту, может, кому-то и приходила, но только специалисты «Паритета», подобно своему знаменитому соотечественнику,

сумели успешно реализовать ее в десятках серийных образцов (новинка, кстати, тоже запущена в серию и существует уже в нескольких экземплярах). Инновационный подход выразился не только в самой по себе крыльевой схеме. Возможности, которые дарит такой способ передвижения по воде, повлекли за собой коренной пересмотр общепринятых представлений и в такой важной области, как внутренняя компоновка.

Только один пример: на традиционной моторной яхте при движении по непокой-

ной воде носовая часть является наименее комфортабельной зоной, поэтому основные обитаемые пространства и, прежде всего, мастер-каюту здесь стараются размещать на миделе и в корму от него. Носовая каюта на классических яхтах пригодна для обитания разве что при движении в штиль или на стоянке. А теперь посмотрим на привычную пассажирскую «крылатку». Никогда не обращали внимания, куда первым делом устремляются пассажиры при посадке? Правильно, в носовой салон с его великолепным обзором, где и на более чем метровой волне столь же спокойно и комфортно, как в корме. >>>





Да и вообще мягкостью хода при волнении судно на подводных крыльях значительно превосходит подавляющее большинство даже глубококилеватых корпусов — единственно, до определенной высоты волны, которая не должна превышать «клиренс» корпуса в крыльевом режиме. У лодок Looker он несколько меньше, чем у того же «Метеора», и рассчитан на высоту волны не более метра, но нельзя не признать, что при более серьезном волнении владельцы подавляющего большинства 40-футовых моторных яхт классической схемы предпочитают либо отстаиваться в марине, либо двигаться в неторопливом переходном или водоизмещающем режиме. Крылья же при соблюдении упомянутого лимита позволяют реализовать старинный принцип «больше скорость — меньше ям», ведь именно быстрый ход и обеспечивает максимальный подъем корпуса над водой.

А вообще-то крылья заинтересовали ярославскую верфь по несколько иной причине (здесь же и объяснение, почему лодки Looker до недавних пор были известны в основном на зарубежных морских курортах). Изначально затея была в том, чтобы создать лодку с прозрачным дном, позволяющим любоваться подводными красотами. Встроить по-настоящему большой иллюминатор в классический глиссирующий корпус с его сложными обводами практически нереально, но в техническом задании оговаривалась и высокая, порядка 40 узлов, скорость, позволяющая быстро до этих красот добраться.

Блестящим решением этой противоречивой задачи и оказались подводные крылья, на которые было возложено исполнение гидродинамических функций взамен днищевых обводов, которые, учитывая их надводное положение при высокой скорости, могут быть абсолютно любыми, в том числе и дополнен-

ными чемпионских размеров «линзой» подводного обзора.

Естественно, в ходе теста новой модели я не сумел удержаться от сравнений с предыдущими лодками Looker, пусть и чисто умозрительных. Поскольку 440-й нацелен на отечественный рынок, от огромного днищевых иллюминатора было решено отказаться. Увы, на подавляющем числе наших акваторий можно разглядеть сквозь маску для подводного плавания разве что вытянутую руку, да и там, где вода прозрачна, смотреть тоже особенно не на что: ни тебе кораллов, ни разноцветной живности, как в тропиках. Дизайн новинки, хотя и тоже весьма нестандартный и притягивающий взгляд, явно более «спокойный» и с большим уклоном в традиционные и привычные очертания, нежели предыдущие модели. Циклопическое круглое стекло в носу, практически повторяющее по своей конфигурации днищевой иллюминатор, сменил более или менее классического вида «лобовик», навевающий ассоциации с уже не раз упомянутым «Метеором».

Но основное отличие все же в том, что предшественники 440-го представляли собой в первую очередь экскурсионные суда, которые именуют яхтами лишь согласно принятой на многих морских курортах традиции. Новая модель — это яхта в чистом виде, лодка для владельца, его семьи и гостей, хотя, как уже упоминалось, по своим компоновочным решениям совершенно непривычная.

Благодаря подводным крыльям, нивелирующим ходовой комфорт по длине корпуса, основная закрытая обитаемая зона — салон с внутренним постом управления, парой L-образных диванов и большим камбузным блоком — расположена в носовой части корпуса. Но мало того что пост управления здесь в самом носу, а за лобовым стеклом не маячит обширная носовая дека, — обстановка больше напоминает кабину авиалайнера еще и по той причине, что штурвалов здесь два, а рукоятки газа-реверса расположены между креслами, словно самолетные РУДы. Помимо штурвала, у каждого из пилотов свой набор стрелочных приборов, а пара огромных многофункциональных дисплеев — одна на двоих.

Безусловно, учитывая крылья, расположенные прямо под пилотскими сиденьями, стилизация под самолет с дизайнерской точки зрения может быть вполне оправданной, но вот с чисто практической... На мой

взгляд, как говорится, «немного слишком». Оперативное вмешательство «второго пилота» здесь может понадобиться лишь чисто теоретически, а кроме того (опять-таки, мое личное мнение) на лодке штурвал и вообще управление должны находиться в одних руках. Хотя, что греха таить, кто из нас в детстве не наигрался в летчиков?

Мастер-каюту, расположенную по левому борту, я бы назвал довольно скромной, по крайней мере, по сравнению с апартаментами от борта до борта, которые все чаще встречаются и на 40-футовиках. Кровать, однако, — king size, потолок высокий, и имеется свой отдельный санузел с душем. Однако дело отнюдь не в дефиците пространства на борту, просто разработчики предпочли распределить его в пользу «общественных» помещений — прежде всего, широченного носового салона.

Ощущение непривычного для 13-метрового корпуса простора на борту нашло свое подтверждение в таблице технических характеристик: 440-й шире подавляющего большинства лодок условного «40-футового» класса как минимум на 60–70 см. По этому показателю лодка сравнима скорее с 50-футовиком. Вот вам еще один плюс крыльев, не требующих для достижения высоких скоростей значительного относительного удлинения корпуса. Если у классических глиссирующих одноклассников отношение L/B обычно варьируется в пределах 3,3–3,5, то здесь оно составляет всего лишь 2,75, отсюда и обилие пространства.

Новая модель, как уже упоминалось, ориентирована на российского потребителя, однако компоновка лодки по-прежнему со-



храняет ярко выраженные «южные» черты. Соотношение закрытых и открытых обитаемых пространств можно грубо определить как «пятьдесят на пятьдесят». Просторный открытый кокпит, охваченный парой S-образных диванов, я сам для себя назвал заменителем флайбриджа, поскольку здесь имеется еще один пост управления (на сей раз — на одного «пилота»), расположенный «по-катерному» на кормовой переборке надстройки. Обзор поверх крыши салона отсюда прекрасный, единственное, не помешали бы более длинное ограждение справа от водительского кресла, а также ветроотбойный козырек или хотя бы спойлер (впрочем, последнее пожелание, пожалуй, возникло скорее под влиянием минусовой температуры, которой осчастливил нас в день теста прекрасный Ярославль).

Ну а площадь кормовой палубы — по сути, огромной купальной платформы, большая часть которой огорожена могучими релингами, вообще бьет все рекорды. Даже если вытащить сюда все шезлонги, хранящиеся в сложенном виде в обширной кладовке по левому борту (она же — второй галльон), все равно остается уйма свободного пространства. На размере тузика тоже можно не экономить — запросто поместится RIB или надувнушка длиной под 3,5 метра (это вам не обычные для 40-футовиков «два с кепкой»), хотя вместо одной кормовой «калитки» я бы предусмотрел возможность открывать кормовое ограждение целиком, тогда сбрасывать динги на воду с довольно низкой платформы можно будет и без всякой кран-балки.

Закончим экскурсию по лодке, заглянув в гостевую каюту, расположенную по правому борту симметрично относительно кладовки. Тоже довольно скромно (нет даже шкафчика, вещи можно уложить только в рундук под матрасом), но, в конце концов, в двуспальную лежанку легко превратить и один из диванов в салоне, так что выбирайте — приватность или простор.

И, наконец, самое интересное — каков этот нестандартный, нетипичный и непривычный с виду аппарат на ходу.

У техники управления судами на подводных крыльях хватает своей специфики, но 440-й в большинстве



ИСТОРИЯ ВОПРОСА

За пятнадцать с лишним лет ярославская верфь «Паритет» построила более 60 лодок на подводных крыльях, львиная доля которых эксплуатируется за рубежом. Новинка дополнила три существующие экскурсионные модели с индексами 25, 320 и 350, оснащенные прозрачным дном. Кроме того, верфь серийно выпускает скоростные катамараны серии Eclipse того же назначения. Активное участие в разработке корпусов и крыльевых систем принял петербургский конструктор Виктор Всеволодович Вейнберг, хорошо известный не только в узком кругу специалистов-судостроителей, но и среди гонщиков-водномоторников, а также тысяч самоделщиков, которым конструктор адресовал передовые проекты небольших катеров и мотолодок для самостоятельной постройки.



ситуаций вполне позволяет обойтись привычными навыками управления классической глиссирующей лодкой. Машина все-таки компромиссная, подводное крыло здесь только одно, носовое (правда, выполненное по «бипланной» схеме). Это позволило разработчикам не только использовать в качестве приводов угловые колонки, но и сохранить большинство особенностей поведения на воде, присущих традиционным скоростным корпусам. Например, тот же «Метеор» с носовым и кормовым крыльями (приходилось подержаться за баранку пару раз) после резкого сброса газа еще довольно долго продолжает «свистеть» в крыльевом режиме, пока не сядет «на брюхо». Для пассажирского лайнера, который обычно ходит по одному и тому же маршруту, необходимость прибегать к «экстренному торможению» возникает крайне редко, но для моторной яхты в свободном плавании по неосвоенным местам это вполне штатная ситуация. Скорость замедления и остановочный путь 440-го вполне сравнимы с реакцией на сброс газа традиционного глиссирующего корпуса, что при возникновении какого-либо препятствия может быть немаловажно.

Даже при небольшой перекладке штурвала на полном ходу Looker поворачивает «блинчиком» и даже норовит накрениться наружу поворота, но стоит сбросить скорость примерно до 30–32 узлов (55–60 км/ч), которая, собственно, является для этой лодки крейсерской, как появляется привычный

внутренний крен, позволяющий без опаски ввинтить машину в крутую циркуляцию, доступную разве что высококилеватому классическому корпусу. При отсутствии по зимнему времени лодки сопровождения это качество 440-го оказалось очень кстати во время фотосессии у причала Ярославского речного вокзала, на котором расположился фотограф.

К сожалению, один из главных козырей крылатого корпуса практически остался «за кадром» — для оценки мягкости хода по беспокойной воде мне пришлось довольствоваться собственной волной, разведенной после серии крутых виражей. За время,



потребное для отхода в сторону и разгона до максимальной скорости, такая волна, хоть и крутая, успевала немного успокоиться (примерно до 0,5–0,6 м, как показал анализ кадров фотосъемки), но и такой опыт весьма впечатлил: из-за того что располагаешься в самом носу, при подлете к крутым валам инстинктивно ждешь удара или хотя бы осязательного подскока, но ничего такого не происходит — лодка пролетает их столь же ровно, как по штилевой глади.

Максимальная скорость заслуживает отдельного внимания — почти 45 узлов (83 км/ч) при 400-сильных моторах, и это далеко не налегке! Надо сказать, скоростные резервы при поджатых «по умолчанию» колонках отыскать мне все же удалось, только действовать пришлось наоборот. Отключив «автомат», я начал потихоньку опускать транцевые плиты в ручном режиме, приподнимая из воды корму, и был сразу вознагражден довольно внушительной прибавкой примерно в 3–4 км/ч.

Большинство классических корпусов такой длины, вооруженных той же мощностью, успокаиваются обычно на тридцати узлах, особо быстрые — на тридцати пяти. В процентном отношении разница в 10–15 узлов выглядит еще внушительнее — от 30 до 50%, а на крейсерском режиме, при 2500–3000 об/мин становится, как показывает сравнение тестовых данных, даже еще более существенной. В ходе этих расчетов мне заодно пришла в голову еще одна важная вещь: если оценивать расход топлива в относительных величинах (привычных автомобилистам литрах на 100 километров или милях на галлон), то Looker оказывается ровно в той же пропорции экономичнее своих традиционных одноклассников, исключительно за счет более высокой скорости!

Возможность пройти одно и то же расстояние в полтора раза быстрее, а на одном и том же запасе топлива в полтора раза большее расстояние, причем не расплачиваясь за столь кардинальную прибавку потерями в обитаемости или борьбой за каждый килограмм веса — это, согласитесь, наиболее серьезный и совершенно объективный аргумент. В принципе, уже только этого вполне достаточно, чтобы слово «революция», вынесенное в заголовок, не казалось пустым звуком.



РЕЗЮМЕ

При всей нестандартности концепции, за исключением немногих экзотических чудес вроде спаренного управления, способных вызвать у ряда потребителей некоторый скепсис, вполне жизненная лодка. И не просто жизненная, но и по ряду показателей (площадь обитаемого пространства за счет большей ширины, максимальная скорость и относительная экономичность) значительно превосходящая своих размерных одноклассников классической схемы. Платить за все это приходится разве что увеличенной стояночной осадкой носом (уткнуться им даже в отвесный берег вряд ли получится), хотя сам по себе показатель вполне сравним с осадкой традиционных лодок, оборудованных, к

примеру, приводами IPS. Кстати, по словам представителей верфи, при жестком ударе на высокой скорости о подводное препятствие с крылом происходит то же самое, что с упомянутым приводом, — оно попросту целиком отламывается по заранее предусмотренным «слабым местам», оставляя корпус невредимым. Пожалуй, единственным препятствием на пути оригинальной новинки может стать консерватизм мышления, присущий яхтенному рынку. Впрочем, с недоверием консерваторов пришлось столкнуться в свое время и алексеевским «Ракетам» и «Метеорам»... История повторяется? ❖

Компания «Паритет»
+7 (4852) 42-71-71
+7 (910) 662-65-20
+7 (915) 965-65-75
info@paritetboat.com
www.paritetboat.com



Looker 440S

Длина, м.....	13,2
Ширина, м.....	4,80
Осадка, м.....	1,39
Килеватость на транце, град.....	12
Водоизмещение, т.....	9,9
Запас топлива, л.....	880
Запас воды, л.....	600
Объем септика, л.....	100
Кол-во спальных мест.....	4 + 4
Мощность двигателей, л.с.....	640–800
Категория CE.....	«B»