



# ОДНА ЗАДАЧА — ДВА ПОДХОДА

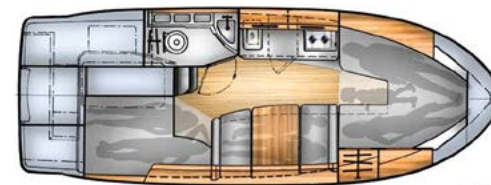
ИГОРЬ НИКОЛАЕВ

Владельцы многих «брендовых» лодок с логотипами прославленных европейских фирм порой даже и не предполагают, что изготовлены те на самом деле в Польше. Однако не стоит считать, что местные судостроители полностью переключились на субподряд, реализуя сторонние проекты. У польских верфей по-прежнему хватает и собственных разработок, нередко весьма оригинальных и практически не имеющих аналогов на современном лодочном рынке.

К таким разработкам можно с полным основанием отнести два моторных круизера верфи Balt-Yacht, базирующейся в известном своими судостроительными традициями Августове, в окружении Мазовецких озер — настоящей мекки польских яхтсменов и

водномоторников. Оба относятся примерно к одной «весовой категории» и призваны решать очень схожие задачи, хотя эта пара наглядно подтверждает тот факт, что в малом судостроении можно обойтись и без типовых решений, а одну и ту же задачу решить абсолютно разными способами.

При длине чуть больше восьми метров Balt 818 Tytan скорее напоминает серьезную моторную яхту — при отсутствии «размерных» ориентиров, да еще и издалека, вполне можно принять ее и за куда более крупную лодку (тем более



Balt 818 Tytan	
Длина, м.....	8,18
Ширина, м.....	2,70
Осадка, м.....	0,40
Сухой вес, кг.....	1800
Пассажиروместимость, чел.....	6–8
Кол-во спальных мест.....	6
Запас топлива, л.....	100
Запас воды, л.....	100
Мощность двигателя, л.с.:	
подвесного.....	50–90
стационарного.....	60
Категория СЕ.....	«С»

что с недавних пор на нее можно установить не только подвесной мотор, но и дизельный «стационар», что придало облику Tytan окончательную стилистическую завершенность). Это ощущение усиливается огромным бортовым окном — атрибутом куда более крупных судов. Однако и вблизи это чувство не рассеивается, особенно когда выясняешь, что на борту имеется целых шесть стационарных спальных мест. В творениях польских конструкторов обычно хорошо прослеживается влияние «парусной школы» (местные верфи традиционно сильны в разработке в первую очередь парусных яхт) — вот и в интерьере Tytan основное обитаемое пространство расположено внутри высокобортного корпуса с типично «яхтенной» однообъемной планировкой, обеспечивающей невиданный простор.



SunCamper 30	
Длина, м.....	10,20
Ширина, м.....	2,98
Осадка, м.....	0,45
Водоизмещение, т.....	3,5
Пассажиروместимость, чел.....	10
Кол-во спальных мест.....	6
Запас топлива, л.....	85
Запас воды, л.....	200–400
Мощность двигателя, л.с.:	
подвесного.....	20–60
стационарного.....	20–40
Категория СЕ.....	«С»

Силуэт лодки наводит на мысли о высоких скоростях и чистом глиссировании, однако хитрые обводы корпуса позволяют обойтись более чем скромной мощностью 50–90 л.с., обеспечивающей, тем не менее, вполне достойные скорости порядка 25–30 км/ч в полуглиссирующем режиме. Надо сказать, что ставку на подобный компромиссный ход, нередко считающийся эталом «побочным продуктом» скорости на воде, разработчики делают довольно редко, тем более что типовые решения тут неприменимы, но автору обводов Tytan явно удалось добиться успеха.

Хорошо знакомый многим российским потребителям SunCamper 30 — один из главных бестселлеров Balt-Yacht — тоже представляет собой полноценный круизер с шестью спальными местами, но воплощает собой совсем иную концепцию. Название модели говорит само за себя — и по наружному дизайну, и по внутренней компоновке лодка действительно сродни автомобилю-кемперу, построенному на базе фургона или микроавтобуса. Если на Tytan все берет на себя объемистый высокобортный корпус, то главный акцент создатели SunCamper сделали на высокой светлой

надстройке-салоне с «автобусной» площадью остекления. Дом на воде — и только, так что вполне подойдет и более привычный термин «хаусбот».

С точки зрения круизного комфорта лодка, пожалуй, предоставляет несколько больше возможностей по сравнению с Tytan (даже если не принимать во внимание ее более крупные размеры), однако скорее ориентирована на внутренние водные пути с относительно спокойной водой. Да и обводы здесь — классические водоизмещающие, что в данном случае вполне оправданно: на большинстве рек, каналов и озерных систем, особенно при наличии многочисленных шлюзов, выжимать скорость просто нет смысла — равно как и беспокоить окружающих высокой кильватерной волной, характерной для глиссирующего или полуглиссирующего корпуса. ❏

**POLBOAT**  
г. Химки, Коммунальный проезд, 2.  
+7 (495) 509-4193, +7 (495) 778-6722  
[www.polboat.ru](http://www.polboat.ru)

