



Тест-группа «Капитан-Клуба»
выражает искреннюю признательность
Александру Дорошенко (Санкт-Петербург)
за дружескую помощь в проведении
фотосъемки на воде.

НАШ ВАМ RESPECT

АРТЁМ ЛИСОЧКИН
ФОТО ДМИТРИЯ СЕМЁНОВА

Опознать на воде или в тесноте марины голландскую моторную яхту легко сможет даже полный профан: уже сама по себе концепция «типичного голландца» слишком сильна и узнаваема, чтобы ее сумели спрятать любые размерные или даже «архитектурные» различия. Хотя теперь, пожалуй, этот постулат будет справедлив лишь при построении фразы в прошедшем времени, а в роли профанов могут оказаться и прожженные спецы. Ведь при всех своих бросающихся в глаза голландских корнях объект нашего нынешнего теста — целиком и полностью российский.



Эту лодку мы «взяли на контроль», когда ее еще и в проекте не было. Точнее, был замысел, а вот собственно проект, начиная от теоретического чертежа и заканчивая проработкой мелких деталей, тогда только разрабатывался совместно с известным голландским конструктором Яном Виссером. Особый интерес редакции был вполне объясним: калининградская компания «Ушаковские верфи» задумала не просто перенести производство существующих

стальных голландских яхт на отечественную почву, по примеру того, как в том же Калининграде собирают автомобили BMW. Хотя лицензионное копирование — тоже дело вполне почтенное, задача ставилась куда более глобальная: создать собственный модельный ряд под собственным же брендом Real Ships, объединенный с классическими «голландцами» лишь общей концепцией и применяемыми технологиями.

Все проекты каждой торговой линейки — Courage, Respect, Tridente и Rubicon — были

созданы с нуля и, что называется, вышли «из-под одного карандаша», поэтому полных аналогов ни одной из 18 моделей производственной программы «Ушаковских верфей» вы нигде не найдете.

До сих пор хорошо помню, как почти пятнадцать лет назад впервые оказался за штурвалом «типичного голландца» (если не ошибаюсь, это был Pedro 32 ОК). В тестовой запарке, стремясь поскорей отдать швартовы и покинуть гавань одного из подмосковных яхт-клубов, поначалу я вообще принял лод-

ку за пластиковую и лишь через некоторое время начал ощущать какие-то нестыковки, намекающие на то, что на самом деле я имею дело с металлом.

Неужели нечто подобное технически осуществимо? Предположим, стальные листы еще можно какими-то понятными ухищрениями вывести «в ноль», обеспечив идеально гладкие поверхности, но каким образом здесь добились не менее идеального глянца? После более пристального осмотра сравнение оказалось даже не в пользу пластика: и са-

мый качественный гелькоут из новехонькой матрицы все равно не дает той сияющей поверхности, благодаря которой темно-синий борт можно запросто использовать как зеркало для бритвы. Понятно, что это не просто краска, а некая хитрая эмаль вроде той, что придает блеск качественной металлической посуде, но это ведь не какой-нибудь там тазик, а многометровый яхтенный корпус!

Потом мне рассказали, что это действительно специальная эмаль горячей сушки, не боящаяся ни абразивного воздействия, ни

морской воды, и что секретами подобной покраски владеют исключительно голландцы — мол, кто ни пробовал повторить, ни у кого даже и близко похожего не получилось.

А теперь, видать, устарело и это расхожее утверждение. Подходя по причалу к калининградскому «Респекту», я сразу припомнил то самое смешанное чувство пятнадцатилетней давности: с одной стороны, восхищение качественной работой, а с другой, полное непонимание того, как этого удалось добиться. Безупречные поверхности и все тот же



АЭРОФОТО. НИКОЛАЙ ИВАНОВ



РЕЗУЛЬТАТЫ ИСПЫТАНИЙ
Respect 1300 AK

Нагрузка — 12 чел. плюс 740 л топлива и 370 л воды, силовая установка — турбодизель Vetus Deutz DTA 44 (140 л.с.) с прямым валом, кормовой ходовой тент установлен, температура воздуха +18 °С, температура воды +14 °С, скорость ветра 3–5 м/с, высота волны 0,3–0,5 м, акватория — Невская губа Финского залива, Санкт-Петербург.

Об/ мин	Скорость		Расход топл., * л/ч	Дальность хода *	
	узлы	км/ч		мили	км
800	3,6	6,7	—	—	—
1000	4,5	8,3	—	—	—
1500	5,9	11,0	7,6	618	1144
1600	6,4	11,8	7,9	638	1180
2000	7,3	13,5	14,5	398	736
2500	8,5	15,8	26,5	255	471

*На основе данных предприятия-изготовителя двигателя

завораживающий эмалевый глянец — и это при том, что сразу после спуска на воду первенец программы Real Ships своим ходом преодолел почти 700 морских миль от Калининграда до Питера, где не только попробовал морскую воду (даже в шторм попадал), но и потерял о стенки различных причалов по маршруту — ни царапинки! Конечно, голландским мастерам, сотрудничающим с «Ушаковскими верфями», пришлось поделиться своими секретами, но одних секретов мало: в дополнение к технологии нужны соответствующие материалы, довольно сложное оборудование и, конечно же, умелые руки, способные свести все эти факторы воедино.

Кстати, речь идет не только о корпусе с надстройкой. Взгляните на стильную тумбу поста управления со штурвалом. Вы удивитесь, но она тоже «эмалевая». Хотя в остальном интерьере металл во многом уступает место деревянной отделке, придающей внутренним помещениям тепло и уют, — замечательный контраст! В этой области, на мой взгляд, калининградские мастера даже в чем-то переоплюнули своих голландских учителей, частенько рассматривающих внутренние помещения лишь как основу для творчества самого будущего владельца — наподобие пустой квартиры с минимальной меблировкой. Здесь же все «под ключ», и сколько ни лазали по лодке,

ни одного «косяка», пусть даже и стыдливо прикрытого, обнаружить не сумели.

Голландские проекты вообще отличаются вместимостью и простором — за счет не только значительной ширины корпуса, особенно по сравнению с глиссирующими «спортсменами», но и многоуровневой компоновки, позволяющей наиболее рационально использовать и без того немаленькое пространство. В этом смысле очень



понравилось решение кормовой части, где расположилась полноразмерная хозяйская каюта с отдельным санузлом (еще один, совмещенный, имеется в носу). На ее крыше, приподнятой над основным уровнем палубы, и устроен пост управления с великолепным

обзором во все стороны. За счет его высокого кормового расположения отсюда прекрасно видно не только окружающую обстановку, но и практически все судно целиком, что очень удобно при маневрировании в узкостях.

В общем, если это и не флайбридж, то

вполне достойная ему замена, тем более что «мостик» изначально открытый (хотя и закрывается по мере необходимости высоким тентом), а места здесь хватает не только для вахтенного судоводителя, но и для многочисленных гостей, решивших составить ему





компанию или подменить за штурвалом. Ход у лодки по-голландски неспешный, так что доверить управление на безопасном перегоне можно практически любому желающему.

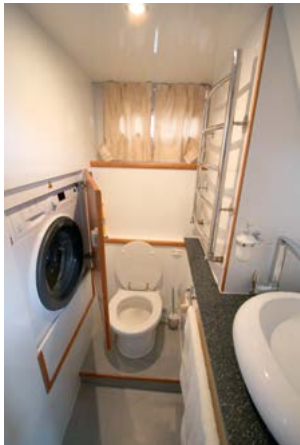
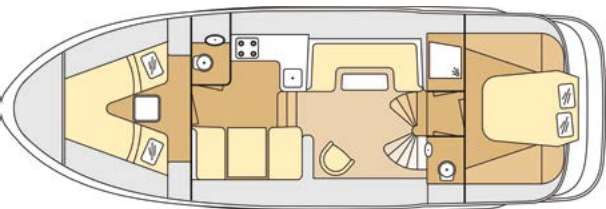
Впрочем, честно признаюсь, что многие из таких «волонтеров» на тестовом переходе из Питера в Кронштадт по Финскому заливу даже и не подозревали, что на самом деле управляет лодкой автопилот, который я оставил включенным. Штука, кстати, действительно очень нужная именно на такой неспешной лодке — хотя бы потому, что за-

ставляет ее перемещаться по кратчайшему пути, изображенному на карте-тачскрине. Поправка на боковой снос делается автоматически — при ручном управлении по магнитному компасу или даже береговому ориентиру мы неизбежно двигались бы по дуге, увеличивая расстояние и время перехода.

Водоизмещающие корпуса нередко отличаются рыскливостью, особенно под влиянием волны, но Respect, проявляя завидную прямоу и стальную негибкость характера, шел как по нитке. Впрочем, ничего удивительного: помимо длинного плоского киля, днище лодки дополнено еще и парой довольно больших плавников-стабилизаторов по бокам. Проверить их работу в каче-

стве успокоителей качки в тихую погоду нам не довелось, зато при резком развороте с полного хода они проявили себя в полной мере — Respect описал при этом циркуляцию от силы в одну длину корпуса, словно парусная яхта вокруг «кинжального» фальшкиля.

Маневр, кстати, не вызвал ровно никакой паники среди собравшихся — наружный крен оказался чисто символическим, а посуда осталась стоять на столах. Странно, но символическим оказался и «заброс» кормы влево при переводе машины на реверс, нередко используемый при швартовках левым бортом на лодках с одним винтом правого вращения. Однако при наличии сразу двух подрулков (носовой и кормовой), да еще довольно мощных, можно и вовсе не знать, в какую сторону



вращается винт. Больше того, когда во время одной из заправок по пути из Калининграда некие добрые люди осчастливили экипаж «Ресpekта» некачественным топливом, то в гавань Вентспилса лодку завели на одних только подрулках, не говоря уже о собственно швартовке...

РЕЗЮМЕ

Конечно, в выражениях типа «такое умеют только голландцы» (американцы, папуасы, индийские йоги и т. д.) есть определенная доля лукавства, но все же яхтенных знатоков ожидает некоторый культурный шок.

Реализовать ту или иную вариацию на тему «типичной голландской яхты» в плане чисто компоновочных решений — задача, пожалуй, не настолько уж сложная, но с точки зрения истинных ценителей результаты таких попыток так и останутся подделками, пока им не придадут окончательный блеск.

Тот самый непостижимый эмалевый блеск, который до недавних пор оставался визитной карточкой яхт, построенных исключительно в стране тюльпанов, каналов и ветряных мельниц. Еще одной монополией стало меньше, но не думаю, что это кого-то особо печалит. ❖

Respect 1300 AK	
Длина, м.....	12,89
Ширина, м.....	4,25
Осадка, м.....	1,15
Сухой вес, т.....	15,3
Запас топлива, л.....	780
Запас воды, л.....	500
Объем септика, л.....	250
Пассажировместимость, чел.....	8
Кол-во спальных мест.....	4 + 3
Мощность двигателя, л.с.....	140
Категория CE.....	«B»



54°36'43"N 20°14'34"E
000 «Ушаковские верфи»
Россия, Калининградская область,
236000, п. Ушаково, ул. Победы, 1.
Тел. +7 (4012) 507-528
Моб. тел. +7 (967) 226-1926
Моб. тел. +7 (963) 350-7528
E-mail: info@real-ships.ru
www.real-ships.ru

