

ДВИЖИМАЯ НЕДВИЖИМОСТЬ

АРТЁМ ЛИСОЧКИН

В отчетах об испытаниях саратовских хаусботов (а этот тест уже четвертый по счету) мы не раз упоминали, чем эксплуатация судов такого типа в Америке, откуда, собственно, они и пришли на отечественные акватории, отличается от российской и почему маркетологи компании «Лодка Хаус» вместо исконного термина «houseboat» предпочитают именовать эти суда речными яхтами. Однако на сей раз мне все же показалось, что наиболее полную оценку новому флагману саратовской верфи способен дать скорее грамотный риелтор, нежели яхтенный тест-пилот.





РЕЗУЛЬТАТЫ ИСПЫТАНИЙ
Хаусбот LH 111

Об/ мин	Скорость		Расход топл., л/ч	Дальность хода	
	узлы	км/ч		мили	км
650	1,5	2,8	3,5	—	—
1000	1,7	3,1	7,1	—	—
1500	2,6	4,9	12,9	193	357
2000	3,9	7,3	16,6	223	413
2500	5,0	9,3	25,8	183	339
3000	5,5	10,2	36,3	143	264
3500	6,4	11,9	47,2	128	237
4000	6,7	12,4	66,0	95	177
4500	7,3	13,5	92,1	74	138
5000	7,9	14,6	102,0	73	135
5500	8,1	15,0	144,0	53	98

Нагрузка — 12 чел. плюс 850 л бензина, 450 л дизтоплива и 1500 л воды, ПМ — два Suzuki DF 250, температура воздуха +18 °С, температура воды +9 °С, скорость ветра 4–6 м/с, высота волны 0,1–0,2 м, акватория — Усть-Курдюмский залив р. Волги, Саратов.

Напомню, что изначально «Лодка Хаус» лишь продавала хаусботы американской компании Thoroughbred, доставляя их из-за океана, но вскоре стало ясно, что гораздо выгодней строить их на месте. (Особенно это актуально в нынешние непростые времена, когда более чем привлекательная

рублевая цена судов саратовской постройки стала едва ли не решающим фактором для потенциальных покупателей.) И первое же созданное здесь судно уже не было зеркальным отражением американского проекта — изучив опыт эксплуатации импортных образцов, российские инженеры внесли в него ряд корректив с учетом местных реа-



лий. И дело даже не в обязательной для нашего соотечественника сауне, на которую американские контролеры немало подивились: «Ну как же, здесь ведь еще одну каюту можно было сделать!» Это так, в некотором роде культовый символ. Главное заключалось в том, что плавучий дом был рассчитан не на эпизодические переезды, а на Путешествие с большой буквы. Видите разницу?

Расхожее мнение гласит, что американцы — вовсе не домоседы во всех смыслах этого слова. Касается это и весьма легкого отношения к смене места жительства. Переезд

со всем домашним скарбом в другой штат, за многие мили от насиженного места, — здесь вполне обычное дело. Нередко и вместе с домом (неважно, идет ли речь о слоноподобном жилом прицепе-«караване» или хаусботе). Но именно переезд. Обосновавшись на новом месте, мобильный дом обычно не движется с места месяцами и, как и дом обычный, используется в качестве постоянного жилья.

Другое дело у нас. Как показывает опыт, в хаусботах в России постоянно не живут, но если уж хозяин вместе с семьей и гостями поднялся на борт, то «плавучий дом» боль-



шую часть времени находится в движении, преодолевая сотни километров, а стоит на месте в основном во время ночевки в попавшихся по пути живописных местах. Согласитесь, что при таком формате использования судна к нему предъявляются совсем иные требования. И «архитектору» такого «дома» приходится примерять все свои решения к динамике, а не к спокойной и безопасной статике. В этом, собственно, и заключается основное отличие саратовских хаусботов от их американских прототипов с технической точки зрения. ➤





Хотя внешне подобные тонкости не особо заметны даже профессиональному глазу. Тем более, что, в отличие от испытанной в прошлом году модели LH 109 с «полукрытой» прогулочной компоновкой (см. раздел «Тесты» нашего веб-сайта или №87 журнала), объект нашего нынешнего теста представлял собой на первый взгляд самый что ни на есть классический хаусбот, львиная доля обитаемого пространства которого упрятана под крышей, или, вернее, крышами.

Да и вообще на борту 111-го волей-неволей начинаешь путаться в привычных терминах: вместо «палуба» почему-то хочется сказать «этаж», а вместо «каюта» — «комната» или даже «квартира», поскольку планировка обеспечивает несколько больший уровень приватности отдельных помещений по сравнению с традиционной яхтой.

Кают (будем все же называть их так) в общей сложности семь. Мастер-каюты как таковой формально нет — владелец может расположиться в любых из трех практически равнозначных VIP-апартаментов либо на первой палубе (где их два), либо на второй. Лично я предпочел бы более обособленный последний вариант, соседствующий с просторной, открытой с боков палубой. Тем более что с нее, не поднимаясь по трапам, можно пройти прямо в рулевую рубку, к которой пристроена комфортабельная каюта для экипажа. Все под контролем! Ну а если есть желание позагорать, можно подняться еще выше — на крышу, которую на сей раз палубой я бы называть не стал. Под сандек, надежно огороженный фальшбортами, отведена только ее кормовая треть, остальное — стерильно пустое (если не считать установленных по бокам кондиционеров) пространство. Действительно, надо все-таки и меру знать — превращать хаусбот в многоэтажный небоскреб было бы неразумно сразу со многих точек зрения.

Кстати, по площади этот сандек мало чем уступает основному пространству открытой «прогулочно-барной» палубы, но и это не единственные места общих сборищ: огромная закрытая кают-компания, где можно собраться в холодную погоду, расположена в кормовой части нижней палубы, на уровне которой находятся две VIP-каюты и одна гостевая, чуть поскромнее. После спуска по небольшому трапу попадаешь еще в две трюмные каюты, разделенные санузелом и предназначенные для обслуживающего персонала. Как ни крути, в доме такого размера — что на воде, что на суше — без прислуги не обойтись.

Автономность по топливу, как показали наши ходовые испытания, вполне укладывается в среднестатистические яхтенные показатели, хоть моторы тут не просто бензиновые, а еще и подвесные. Подобный выбор был продиктован условиями эксплуатации в астраханских реалиях — в частности, с под-

весников гораздо проще снять рыболовные сети, часто попадающие на гребные винты. Кроме того, учитывая, что 111-я модель предназначена для круглогодичной эксплуатации на воде, при зимней консервации моторов их можно не только полностью поднять из воды, но и просто снять для берегового хранения. Решить все эти задачи без существенного ущерба для динамики и расхода топлива относительно стационарного двигателя удалось при помощи Suzuki DF 250 APXX.

Два двигателя по 250 л.с. — много это или мало для самого большого (по габаритам и весу) судна, которое можно зарегистрировать в ГИМС?

Хотя удачно подобранные гребные винты позволяли моторам полностью выдавать все предписанные паспортом обороты, для обычного плавания вполне хватило бы и вдвое меньшей мощности — оптимальная для простеньких понтонных обводов скорость порядка 10–11 км/ч достигается уже примерно на »





3000–3600 об/мин. Дальнейший ее рост приводит к увеличенному волнообразованию, на которое бесполезно тратится львиная доля мощности моторов и потребляемого топлива. Однако это вовсе не значит, что запас мощности только карман тянет. Например, на реке может встретиться порожи́стый уча-

сток, который волей-неволей придется преодолевать на полном газу, наплевав на волнообразование и повышенный расход. Тогда решающей может оказаться прибавка и в 3–4 км/ч (напомним, что в таблице технических результатов теста традиционно приводятся показатели скорости относительно воды, сня-



тые в несколько проходов, чтобы исключить влияние течения и ветра). Очень пригодятся дополнительные лошадиные силы и при обратном отходе от пологого дикого пляжика, залезть на который широким носом хаусбота, как известно, очень просто... Сдать же обратно на чистую воду может стать проблемой, особенно если за время стоянки уровень воды успел незаметно упасть.

Интересно, насколько заботят такие вещи заокеанских владельцев хаусботов при их «переездах» от одной цивилизованной точки до другой? Кстати, едва успев опробовать воду, новенький LH 111 буквально через день отправился из Саратова в Астрахань, к своему владельцу. Расстояние в 940 км было преодолено без единого нарекания к работе судна всего за трое суток — и это с учетом прохождения шлюзов в Волгограде. Не сидится нашим «домам» на одном месте... ☺



Компания «Лодка Хаус»
г. Саратов, ул. Бахметьевская, 49
houseboat@lodkaha.us.ru
www.tb-houseboats.ru

+7 (903) 380-58-56
+7 (937) 225-69-90

Хаусбот LH 111

Длина, м	19,98
Ширина, м	6,10
Водоизмещение полное, т	53
Запас топлива, л:	
бензин	940
дизтопливо	450
Запас воды, л	2000
Объем септика, л	3000
Мощность ПМ, л.с.	2 × 250
Мощность генератора, кВт	35

УНИВЕРСАЛЬНЫЙ САМОХОДНЫЙ ПАРОМ



Эксклюзивный представитель на территории России
Компания «Гранд Марин»
Тел. +7 (495) 995-4-333
www.grandmarine.ru

ПАРОМ МОЖЕТ ИСПОЛЬЗОВАТЬСЯ:

- Для охоты, рыбалки и путешествий
- Как многофункциональное техническое судно
- Для перевозки людей, техники, различных грузов
- В качестве рекламной плавучей платформы