



Павел Багров

# Переходим на "Еуро"?!

*Европейская валюта последовательно теснит доллар. Многие страны постепенно переводят в евро золотовалютные запасы. В России европейские стандарты получили настолько широкое распространение, что слово "евроремонт", исчерпывающим образом характеризующее состояние помещений, стало расхожим. В общем, тенденция. Ее проявления наметились и в малотоннажном судостроении.*



В конце лета в переполненной гостевой гавани Речного яхт-клуба Санкт-Петербурга среди моторных и парусных яхт, катеров и других плавсредств мужественным архитектурным обликом выделялась моторная яхта "Еуро-12". В ней чувствовалось влияние здорового голландского консерватизма и обстоятельности. Степенные суда с осанкой "памятника полководцу" – стальные голландские лодки "Kent", "Linssen", "Pedro" и пр. – все больше привлекают внимание любителей отдыха на воде. Солидность, суровая классика, мощь и надежность – несомненные козыри судов этого конструктивного типа. Продолжительный опыт их эксплуатации в различных условиях, включая наши акватории с их спецификой, полностью подтвердил ожидания клиентов.

Эти обстоятельства не могли не привлечь внимание руководителей "ОХТИНСКОЙ ВЕРФИ" – молодого, динамично развивающегося предприятия, известного широким спектром выпускаемых судов. Не без осно-



ваний полагая, что моторные яхты подобного типа будут иметь в России устойчивый спрос, они обратились в компанию "BRUCE ROBERTS DESIGN" (США), которая разработала концептуальный архитектурный облик судна. Интерьерные решения и рабочий проект яхты выполнили специалисты верфи.

Ко времени нашего визита на лодку она уже успешно завершила швартовные и ходовые испытания. Капитан и сдаточная команда наводили лоск для представления яхты заказчику, но время для теста, тем не менее, нашлось.



Что привлекательного в “Еуго-12”?

Стальной корпус (толщина днища 5 мм, бортов и палубы – 4 мм) гарантирует многолетнюю безопасную эксплуатацию яхты. Такой корпус долговечен, ремонтпригоден, требует минимального ухода (кроме восстановления лакокрасочного покрытия). Высокий надводный борт, мореходные обводы корпуса и немалое водоизмещение обеспечили судну возможность плавать при состоянии моря 5 баллов. Мощный плавниковый киль служит хорошей защитой винторулевого комплексу и дает дополнительную устойчивость на курсе.

Солідные размеры корпуса – это еще и удобные проходы по судну, а также простор в помещениях. Распо-

ложенная в носу каюта владельца отвечает всем требованиям, предъявляемым к VIP-каютам моторных яхт такого класса. Это касается и ее размеров, и оборудования, и отделки. Туалетная комната оснащена душем и другим оборудованием, позволяющим комфортно осуществлять длительное плавание. Проектом предусмотрен вариант размещения второй каюты с двухъярусным расположением коек.

Компактная кухня предоставляет широкие возможности для приготовления разнообразной пищи. Просторный салон позволяет пригласить на борт хоть дюжину гостей. Для них же предусмотрены места на мягких диванах в кокпите и на флайбридже; его размеры таковы, что там не будет тесно даже большой компании. Должный уровень комфорта на лодке поддерживают и системы горячего водоснабжения и кондиционирования, позволяющие в плавании не зависеть от капризов погоды. В целом отделка помещений, оборудование и оснащение близки к европейским стандартам для моторных яхт такого класса. Так, на-

пример, телевизор с ЖК-экраном в 21” органично вписан в интерьер салона. Это касается и многочисленных светильников, заливающих мягким светом помещения, и изящных дельных вещей.

В кокпите между диванами организован проход на кормовую платформу. Она, как и вся палуба, покрыта тиком, что украшает лодку. Вообще обилие дерева ценных пород на борту подчеркивает статус настоящей моторной яхты.

Навигационное оборудование выбрано для плавания на реке и на море. Есть навигационная РЛС, автопилот, GPS, эхолот. Яхта оснащена УКВ-радиостанцией. Все репитеры присутствуют как на внутреннем посту управления в салоне, так и на выносном на флайбридже.

Итальянский дизель “Ivesco N 60E NTM 37” мощностью 370 л.с. на максимальных оборотах (4000 об/мин.) позволяет судну развивать скорость до 13 уз. На 2000 об/мин. скорость составляет 9–10 уз. Расход топлива на этом режиме всего 5 л на милю. Наличие больших топливных баков обес-







печивает дальность плавания 500 миль. На яхте установлен дизель-генератор мощностью 5 кВт.

С верхнего поста управления яхтой открывается отличный обзор, что способствует уверенному маневрированию. Маневренные характеристики “Euro-12” характеризует красноречивый показатель – циркуляция на ходу 7 уз составляет немногим более трех корпусов. Благодаря тому, что осадка в носу не превышает полуметра, а прочность корпуса не вызывает опасений, возможна швартовка и у необорудованного берега. Как и многие современные суда, “Euro-12” имеет носовое подруливающее устройство, необходимое одновальному судну для маневрирования в стесненных акваториях. С его помощью лодка уверенно швартуется даже в “густонаселенной” марине. Отметим также, что на заднем ходу судно ведет себя довольно устойчиво.

Волновая система, создаваемая судном на ходу, свидетельствует о его избыточной мощности. Но эта мощность окажется полезной в условиях волнения и на течении, что было отмечено на заводских испытаниях яхты.

Еще одна деталь: наличие сточной цистерны дает возможность эксплуатировать судно в акваториях европейских государств. При желании заказ-



боль для строителей: что-то не стыкуется, требует доработки и переделок. Но, разрешив эти задачи, фирма может спокойно перейти к серии.

Учитывая, что “Euro-12” – первый опыт корабелов “ОХТИНСКОЙ ВЕРФИ” в таком щепетильном деле, как постройка моторных яхт, вполне естественно, что на головном судне выявились некоторые недоработки. Например, наличие только одной каюты на борту создает определенные неудобства при продолжительном плавании, так как организация спальных мест в салоне пока не идеальна. Спальные места, образованные с помощью столов, коротковаты. Сами столы не складываются и занимают много места; демонтировать их можно только целиком. Отсутствие ветрового стекла на флайбридже затрудняет работу капитана в свежую погоду. Трап, соединяющий флайбридж с кокпитом, крутоват. Расположение кормовых кнехтов не



очень удобно при швартовке, а носовые слишком смещены к миделю. Есть отдельные замечания и по расположению оборудования.

Но все эти огрехи устранимы. Важно, что создана хорошая база для развития перспективного конструктивного типа яхт. Подводя итоги знакомства с яхтой “Euro-12”, можно сказать, что корабелы “ОХТИНСКОЙ ВЕРФИ” с задачей справились и судно в целом получилось вполне европейским. ⚓

#### Технические характеристики

Длина, м	11,95
Ширина, м	4,10
Осадка, м	1,20
Водоизмещение, т	17,7
Запас топлива, л	2400
Мощность двигателя, л.с.	370
Скорость хода, уз	12–13
Мореходность, баллов	5
Дальность плавания, миль	500



**“Охтинская верфь”**  
Тел./факс: (812) 431-1152, 380-9277  
E-mail: spb@oxta.ru  
www.oxta.ru