

емейство российских речных яхт проекта «Отрада» пополнилось новым судном: в мае 2012 года на Ярославском судостроительном заводе на воду спустили «Забаву». Успешно завершив испытания и отходив свою первую навигацию, судно в конце октября отправилось из Москвы на зимовку, а мы решили составить ему компанию на отрезке пути из столицы в Ярославль. Казалось бы, какой резон писать про очередной корпус известной серии? Предыдущие яхты проекта «Отрада» уже примелькались в наших внутренних акваториях, благо спутать их ни с чем невозможно. Катамаранный корпус и стилизация под колесные пароходы XIX века (совместный проект ЯСЗ и нижегородского КБ Sea Tech) делают их весьма заметными на фоне остального яхтенного флота. На самом деле при едином дизайне отличий много, и отличия эти принципиальные, начиная с размеров и материала корпуса и заканчивая требованиями к постройке.

Принципиальное отличие «Забавы» — постройка под Российский Речной Регистр

Дебютная «Отрада» длиной 23,85 м была построена в 2008 году в соответствии с прежними требованиями ГИМС (с учетом требований Регистра к судам класса «Р 1,2»), а вот чуть более крупную «Забаву» (24,56 м) создавали уже в соответствии с правилами Российского Речного Регистра, что автоматически переводит ее в другой класс судов. Зачем это было сделано, учитывая, что строить под Регистр гораздо сложнее? Вопрос прояснили в компании «Финсудпром» — управляющей компании ЯСЗ, инициаторе проекта «Отрада». Во-первых, это дает возможность эксплуатировать лодку в куда более сложных в навигационном отношении акваториях, например, на Ладоге, в дельте Волги, Дона или крупных водохранилищах. «Забава» классифицирована по разряду «О 2,0», то есть является озерным судном, способным выдерживать волну высотой 2 м. Во-вторых, по новым правилам надзор ГИМС распространяется только на суда длиной до 20 м и вместимостью не более 12 человек (это далеко не все ограничения). Учитывая, что «Финсудпром» никогда не рассматривал строительство судов меньших размеров и сейчас работает над проектами речных яхт длиной 42 м и более, о ГИМС пришлось забыть.

Наконец, в-третьих, строительство под Речной Регистр дает возможность коммерческой эксплуатации судна, и вот тут мы вплотную подходим к главному вопросу: для кого (и чего), собственно, создавалась «Забава»? Конечно, как и всякая яхта, она в первую очередь ориентирована на частного









владельца, однако «Финсудпром» серьезно рассматривает этот проект и для целей яхтенного чартера, который как явление в наших акваториях пока отсутствует. Да, можно арендовать на выходные небольшую моторную яхту, катер или парусник, который упрется мачтой в ближайший мост. Тем же, кто интересуется долгими круизами по рекам России, приходится рассчитывать только на «массовый извоз» со всеми сопутствующими прелестями: толпы туристов, строго определенный маршрут и весьма ненавязчивый комфорт (как выглядят речные пассажирские суда, бороздящие наши воды со времен СССР, напоминать, думаю, не нужно). Сейчас как раз идет работа над упрощенными вариантами «Забавы» — с более простыми и практичными интерьерами (но с теми же мореходными возможностями) специально для массового чартера. Сама же «Забава» по части интерьера и оснащения производит сильное впечатление, причем безо всякой

ИНТЕРЬЕР И ПЛАНИРОВКА

скидки на российское происхождение судна.

В России давно умеют делать хорошие интерьеры, как морские, так и «сухопутные», но, увы,

преимущественно из импортных материалов. «Забава» в этом смысле — явление на российском яхтенном рынке пока уникальное. По словам создателей лодки, доля зарубежных комплектующих в ее интерьере составляет около 15%; основные поставщики и изготовители — российские и белорусские компании. Мы не поленились даже перевернуть кресла, чтобы посмотреть маркировку заводаизготовителя, и придирчиво изучить всю деревянную отделку (орех и различные виды корневой древесины с красивой фактурой) — придраться абсолютно не к чему. Для снижения веса использован шпон в сочетании с сотовыми панелями. Стиль — спокойная и уютная классика, без излишней строгости или имперской помпезности. Здесь приятно находиться, интерьер не начнет раздражать во время долгих переходов, для которых эту лодку и создавали.

Пассажирских кают на борту четыре, при этом мастер-каюта и VIP имеют отдельные выходы на главную палубу (на нос и корму соответственно). Санузлы в них просторные, с большими выделенными душевыми кабинами. В двух обычных гостевых каютах в санузлах использованы шторы для душевых кабин, но отделка всех кают и ванных комнат одинаково



МАЧТА
падывающаяся при помощи
равлического привода мачта
воляет проходить даже под
низкими мостами

Салон-столовая на верхней

Салон-столовая на верхней палубе. Отсюда открывается роскошный вид, а в случае ветра или холода можно закрыть сдвижные панели панорамного остекления.

На странице справа: Вверху: Много открытого палубного пространства для отдыха на свежем воздухе плюс масса возможностей для хранения водных «игрушек».

В центре, слева направо: Палубные проходы шириной более метра, а высота релинга — 1,10 м согласно требованиям

Зона отдыха на носу, примыкающая к мастер-каюте.

Регистра.

Российского Речного

Среди речных судов «Забава» выделяется принципиально иным уровнем комфорта

безукоризненна. Благодаря катамаранному корпусу объем помещений здесь существенно больше, чем на однокорпусных яхтах той же длины (общая полезная площадь более $300~\text{m}^2$); по этой же причине удалось спланировать все помещения палубы на одном уровне, без ступеней и перепадов высоты подволока (везде более 2~m).

На главной палубе также предусмотрены большой «официальный» салон и сервировочная — вспомогательный мини-камбуз для обслуживания гостей, в котором есть дополнительные холодильники, кладовая и упрощенный вариант рабочей зоны (мойка и духовка/СВЧ). Основной камбуз помещен уровнем выше и примыкает к салону верхней палубы — в качестве столовой это место будет явно популярнее, поскольку отобедать здесь можно в любую погоду. Панорамное остекление состоит из сдвижных панелей, которые, скользя по направляющим, собираются в две

компактные «стопки» по краям, обеспечивая в хорошую погоду полностью открытую террасу, а в плохую — изолированное теплое помещение. На «Отраде» между камбузом и сервировочной «курсировал» специальный кухонный лифт; на «Забаве» от него отказались: как показала практика, при обслуживании гостей стюарду удобнее пользоваться находящимся буквально в шаге трапом. Оснащение камбуза — на зависть: два холодильника, льдогенератор, морозильник, посудомоечная машина, кладовые; есть такая полезная вещь, как мацератор, который решает проблему утилизации пищевых отходов (на лодке установлена система очистки фановых вод, что позволяет сбрасывать их, не нарушая санитарных правил).

В качестве постоянного экипажа с лодкой легко справляются двое: капитан и механик. При этом отсек команды рассчитан на четверых — пригодится для размещения приглашенного кока и стюарда. Расположено это помещение между камбузом и рубкой, что позволяет не пересекаться с пассажирами, снабжено собственным санузлом с душем, а за соседней дверью — еще один санузел, который используется в качестве дневного для пассажиров.









УПРАВЛЕНИЕ И ДВИГАТЕЛИ

Рубка — одно из интересных помещений на «Забаве». Поскольку лодка построена в соответствии с требованиями Речного Регистра, то компоновка и оснащение поста управления значительно отличаются от того, что мы привыкли видеть на зарубежных морских яхтах. Во-первых, все обозначено по-русски, что, конечно, удобнее для наших капитанов. Во-вторых, наряду с привычным оборудованием (вроде GPS/картплоттера Furuno), здесь масса незнакомой мне прежде техники. Например, СКУТС (Система Комплексного Управления Техническими Средствами) родом из Петербурга, так же, как и авторулевой. Более того, яхта, в соответствии с требованиями, снабжена... машинным телеграфом! Несмотря на свой немного архаичный вид (для того он и спрятан в специальный шкафчик), этот телеграф — штука весьма полезная, поскольку остается автономным средством связи между рубкой и моторным отсеком даже в случае полного обесточивания судна. Бортовая система

Лвигатели на «Забаве» экономичные — ниже обороты, больше ресурс

аэрозольного пожаротушения здесь тоже гораздо серьезнее, чем обычно на прогулочных судах. Для контроля за происходящим на борту установлено шесть камер слежения на палубах (картинка выводится на пост управления). Лодка оснащена как речной, так и морской радиостанциями. Двигатели на «Забаве» экономичные (обороты ниже, но больше ресурс) — пара Deutz DTA44 по 140 л.с. На спокойной воде при ветре силой 3 балла на максимальном режиме (2500 об/мин) лодка показала 19 км/ч (10,3 узла). Загрузка — 60% топлива, 100% воды, 4 человека на борту. Если бы ветер отсутствовал, наверняка получилось бы более 20 км/ч. Отдельно стоит отметить, что уровень шума практически не зависит от оборотов двигателей. «Забава» — очень тихая лодка: на протяжении всего тест-драйва уровень шума в рубке не превышал 50 дБА (соответствует негромкой беседе). Чуть больший уровень шума за весь переход был зарегистрирован в VIP-каюте, находящейся прямо над моторным отсеком; он составил 63 дБА, что можно оценить как «фоновый» уровень в офисе. На тестовой лодке не было датчиков расхода топлива, но по результатам стендовых испытаний расход на максимальных оборотах составляет 202 г/кВт ч. По данным верфи, при емкости топливных танков 3000 л дальность хода составит 1900 км, или 3,5 суток непрерывного хода с учетом 10% штормового

Интерьер салона главной

На странице справа:

Огромная мастер-каюта на носовую палубу и сообщается с главны

В центре, слева направо: Одна из двух «обычных»

VIP-каюта с отдельным выходом на палубу, в кормовой

Санузел гостевой каюты.



Стилизация под колесные пароходы XIX века делает яхты этой серии очень заметными на фоне обычного яхтенного пота. Однако внутри у них —

запаса — и это на максимальной скорости. Управлять судном катамаранного типа с парой двигателей само по себе несложно, однако «Забава» еще и оснащена четырьмя (!) подрульками мощностью 9 кВт каждая — по две на «поплавок», в носу и корме. Мы красиво отошли от причала лагом, но еще более красивой вышла операция импровизированной швартовки в не самом приспособленном для этого месте. Дело в том, что покинуть лодку я собиралась на канале им. Москвы сразу после 6-го шлюза, где причала нет вовсе, только высокая стенка набережной. Поскольку действовать нужно было быстро, лодку решили не швартовать и обойтись без трапа: просто вывесили на борт кранцы и на подрульках прижались к стенке — лодка встала как прибитая, что позволило мне вполне изящно сойти на берег прямо с верхней палубы.

ОБОРУДОВАНИЕ

В не столь экстремальных ситуациях высаживаться на берег лучше все-таки традиционным способом. Если яхта пришвартована лагом, то через лацпорт с главной палубы; если причал очень высокий, можно подать трап с прогулочной палубы. Судно также оборудовано гидравлической кран-балкой для спуска и подъема тендера и гидроцикла. В остальных ситуациях пригодятся выдвижные, управляемые







САУНА

Отделанная липои сауна расположена на корме: удобно после парилки прыгнуть в воду и по трапу подняться обратно с пульта гидравлические трапы Besenzoni в носу и корме. Они позволяют сходить как на берег, так и в воду: удобно, учитывая, что на корме есть сауна с электрической каменкой — можно искупаться после парилки и по трапику подняться обратно. Кстати, весь блок сауны специалисты Регистра «трясли» на испытаниях около месяца, дабы убедиться, что с ней ничего не произойдет из-за вибрации (которая, впрочем, на судне практически отсутствует).

Вообще список оборудования, всевозможных систем и устройств на «Забаве» настолько внушительный, что упомянуть все в одной статье невозможно, поэтому остановимся лишь на главном. Мачта на флайбридже складывается гидравлическим приводом, что позволяет лодке проходить под городскими мостами. Все палубные механизмы также на гидравлике. Пара генераторов по 27 кВт с лихвой обеспечивают все энергетические потребности лодки (а потребителей здесь достаточно). Опреснительная система позволяет брать для бытовых нужд забортную воду, причем уровень ее очистки таков, что снимает все вопросы даже у самых ярых поборников чистоты (мембранный фильтр, ультразвук и ультрафиолет). Кроме того, в корпусах яхты имеются два отдельных помещения, оборудованных под кладовую и прачечную.

Это не просто речная яхта, а серьезное пассажирское судно

ВЕРДИКТ

«Забава» — не просто речная яхта, а вполне серьезное пассажирское судно с соответствующими параметрами безопасности и мореходности. Но, в отличие от существующего флота для речного туризма, уровень бытового комфорта на борту принципиально иной. И даже среди частных яхт в наших водах конкурентов ей найдется немного, в первую очередь из-за размеров: на наших ВВП мало крупных прогулочных судов подобного класса — большие яхты из-за ущербной инфраструктуры чаще держат на море. «Забава» же, спроектированная с учетом эксплуатации именно в России, способна и удовлетворить потребности взыскательного частного владельца, и «ответить» на уже назревшую необходимость во внутреннем чартерном флоте. Оказаться в нужное время и в нужном месте, как известно, — уже половина успеха. Вторая половина — это продуманный проект и тщательное исполнение, и с этим у «Забавы» также нет проблем: удобная планировка, отличный интерьер и высокий уровень технического оснащения. ШУ





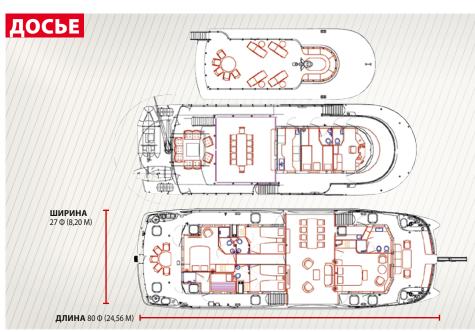
На странице слева:

Максимальная скорость 20 км/ч и круизная 16 км/ч — более чем достаточно для спокойных и комфортабельных речных круизов. Уровень шума и вибрации от двигателей на «Забаве» беспрецедентно низкий.

На странице справа: Пост управления, удобный

и с отличным обзором, укомплектован в соответствии с требованиями РРР: все обозначения — на русском языке, что удобно для капитана.

Моторный отсек просторный, с хорошим доступом ко всему оборудованию.



ШИРИНА 27 Ф (8,20 M) ОСАДКА 4 Ф (1,25 M) ВЫСОТА НАД ВЛ (СО СЛОЖЕННОЙ МАЧТОЙ) 8,20 I ВОДОИЗМЕЩЕНИЕ 75,9 Т ЗАПАС ТОПЛИВА 3000 Л

ДЛИНА 80 Ф (24,56 M)

ЗАПАС ВОДЫ 800 Л ДВИГАТЕЛИ 2 × DEUTZ DTA 44 (140 Л.С.)

МАКСИМАЛЬНАЯ СКОРОСТЬ 20 КМ/Ч МАТЕРИАЛ КОРПУСА И НАДСТРОЙКИ АЛЮМИНИЕВЫЙ СПЛАВ ПАССАЖИРЫ 8 ЭКИПАЖ 4

СТОИМОСТЬ В РОССИИ ОТ 130 000 000 РУБ.