



Крепкий орешек

Чтобы создать успешную лодку, недостаточно просто сделать ее хорошо. Люди любят «фишки», и чем они необычнее, тем лучше.

Текст Ольга Селезнева Фото Pioneer Motor Yachts

У каждого времени свои лозунги, но все они призваны «давить» на одни и те же «психологические кнопки». В этом смысле «Даешь Магнитку!» (или Днепрогэс), по сути, мало чем отличается от современных мантр на тему Сколкова, модернизации и нанотехнологий. Нефть и газ сами по себе — отличный повод для гордости и ресурса благосостояния, но хорошо, когда этот повод не единственный. В общем и целом любому здравомыслящему гражданину уже давно понятно: пора больше заниматься реальным производством.

Тому же самому здравомыслящему человеку ясно, что начинать разумнее не в чистом поле: лучше использовать то, что умеешь делать хорошо. Вот ракеты, например, у нас отлично получались, а яхты не очень. В СССР эти буржуазные штучки как-то не вписывались в принятую концепцию. Особо желающие могли купить что-нибудь парусное по цене нескольких «жигулей» или катер для рыбалки. Неудивительно, что до сих пор реакция на слова «моторная яхта российского производства» часто довольно осторожная. С этим сталкиваются все немногочисленные отечественные производители подобных судов, и практически все признают, что строить яхты в расчете только на голый патриотизм и отсутствие таможенных обременений — дело гиблое. Даже если клиент патриот в квадрате, готовый собственным кошельком поддерживать модернизацию страны.

Так вот о ракетах. Наверное, только российскому руководителю производства могла прийти в голову мысль использовать при строительстве яхт ракетные технологии. Но мысль, надо признать, здравая, ибо стыдиться за наши ракеты не приходится.

На такой лодке можно догнать любого браконьера или контрабандиста

Когда речь заходит о молодой московской компании Pioneer Motor Yachts, можно услышать любопытную «новость», что их первая яхта «спроектирована ракетчиками». Ракетчики должны делать ракеты, так же как соответствующие специалисты — проектировать суда. Но в чем корни подобных умозаключений, в принципе, понятно. Скоростная моторная яхта «Пионер» — совместная разработка ЦМКБ «Алмаз» (его роль в обеспечении ВМФ боевыми катерами известна) и Института специального машиностроения (одного из ведущих предприятий военно-космической отрасли). Не будем придирается: «ракетчики» здесь действительно сделали многое. Они отвечали за материал корпуса — многомерный композит сэндвичного типа. В его основе технология бронезилета, гасящего энергию удара, применяемая и в космических аппаратах.

Концепция корпуса в том, что конструктивные элементы (стрингеры и флоры) не приформованы изнутри к оболочке корпуса, но силовая рама введена непосредственно в сэндвич со сложной гофрой, которая воспринимает все нагрузки. В большинстве современных яхт из стеклопластика конструктивные элементы «протягивают» через весь корпус, усиливая днище, но борта нередко оставляют ослабленными



Интерьер салона главной палубы



Даже на скорости, когда лодка «задирает нос», сохраняется отличный обзор



Пульт управления напоминает кабину сверхзвукового самолета



«Пляж» в носовой части палубы

в отношении общей и местной прочности. А у «Пионера» корпус — как цельная скорлупа хорошо высушенного грецкого ореха: легкий и прочный одновременно.

«Да мы воевать можем на этом катере!» — заявляют в Pioneer Motor Yachts на полном серьезе. А нужно ли воевать на яхте? Иногда, конечно, приходится — с топляком и прочим мусором, плавающим в наших водах и способным нанести корпусу серьезный урон при столкновении на большой скорости. А если серьезно, то «Пионер» создавали не только для развлечений. На его основе можно строить спасательные, патрульные, пограничные суда. На такой лодке можно догнать и «притереть» браконьера или контрабандиста — «Пионеру» ничего не станет. В планах компании довести конструкцию до пуленепробиваемости.

Скорости у контрабандистов и прочих нарушителей довольно приличные, да и в лодке для отдыха многие ищут гоночный потенциал. Пилотная яхта этого проекта показала на испытаниях честные 40 узлов, в чем я имела возможность убедиться лично. В Pioneer Motor Yachts почему-то считают, что это вовсе не много, поэтому проект решили доработать. Так на свет появилась лодка следующего поколения — «Пионер С54». По сравнению с «первой ласточкой» изменений много, и коснулись они не только скорости.

Первый «Пионер» был оснащен спаренными двигателями Caterpillar C15 суммарной мощностью 1730 л. с. и водометами Castoldi Turbo Drive. Как признают в компании, Castoldi все-таки «эконом-вариант»: КПД у них пониже, чем, например, у Rolls-Royce Kamewa. Но Kamewa и стоит гораздо дороже, что в итоге дает большие и неоправданные затраты —

Внутреннее пространство яхты допускает свободную планировку в зависимости от пожеланий заказчика

у нас нет оффшорных гонок, как в Америке, и профессионально этим спортом никто не занимается. Конечно, в Pioneer Motor Yachts готовы сделать и такой вариант по желанию заказчика, но получится он весьма недешевым. Гораздо разумнее пойти другим путем.

После долгих размышлений в компании решили остановиться на газотурбинных установках (ГТУ). Пара ГТУ по 1400 л. с. с Mercury Six Drive (специальные гоночные приводы с суперкавитирующими винтами специальной профилировки) способны разогнать эту 54-футовую лодку до 70 узлов. Такие скорости обычно подразумевают сумасшедший расход топлива, однако самое интересное заключается в том, что современные турбины по экономичности уже вплотную приблизились к дизельным двигателям — разница минимальна. Учитывая, что на просторах нашей необъятной Родины заправить яхту можно не всегда и не везде да и к качеству топлива часто возникают претензии, турбина имеет еще один плюс. Она абсолютно нетребовательна к тому, чем вы ее «кормите»: заливайте хоть авиационный керосин, хоть дешевый мазут — турбина переварит все, что горит, разве что мощность на топливе разного качества будет разной. Наконец, турбина



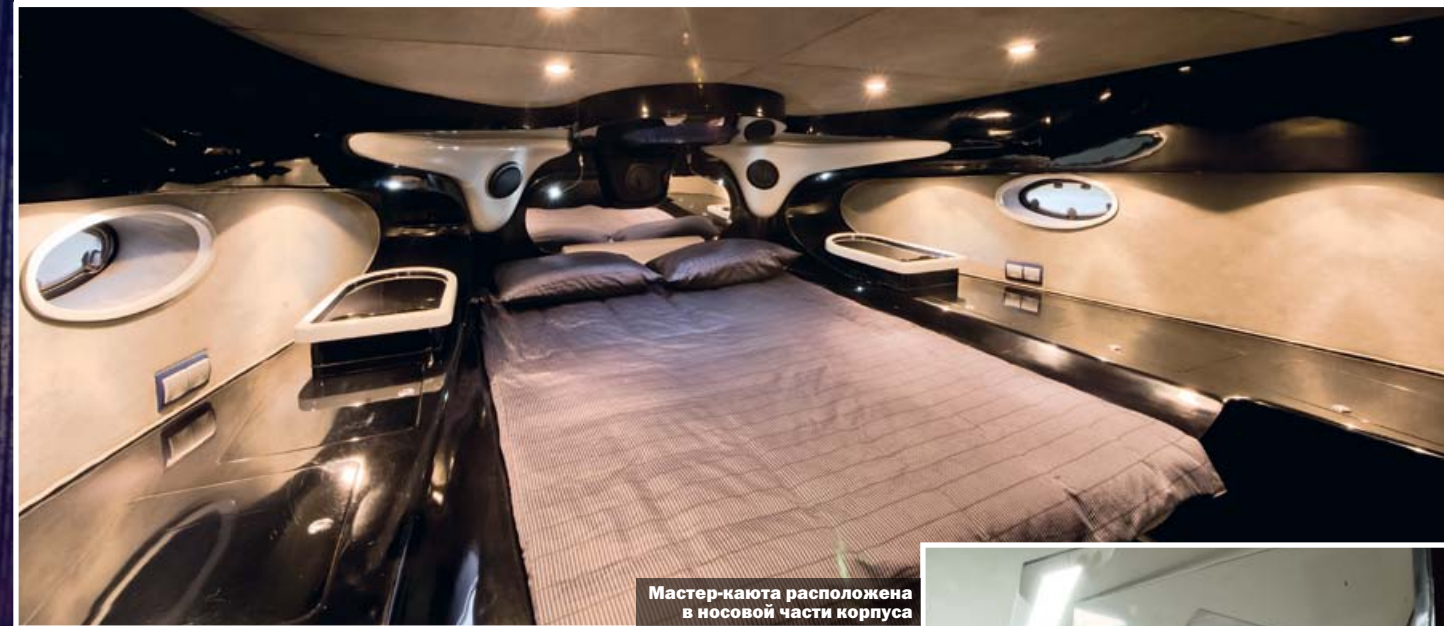
Приборы

Плотная компоновка приборной панели здесь скорее плюс





Камбуз размещен на нижней палубе



Мастер-каюта расположена в носовой части корпуса



Каюта для гостей серьезно увеличили

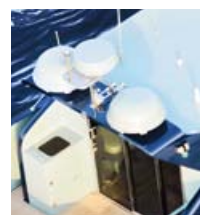


Оба санузла никак не назовешь тесными

не нуждается в водяном охлаждении, а значит, не зависит от качества воды в наших речках и озерах, где фильтры быстро забиваются песком. Но и в турбины упираться совершенно не обязательно: проект «Пионер С54» предусматривает обширный список двигателей и движителей (включая IPS), позволяющий выбирать приоритеты: скорость (от 30 до 70 узлов), моторесурс, возможность сервиса... «Пионер С54» — лодка в полном смысле semi-custom, и касается это не только моторного отсека, но и всей начинки. Планировка новой С54 тоже подверглась серьезной доработке. Если пилотный вариант наделили двумя каютами, то теперь их уже три. Помимо носовой мастер-каюты за счет уменьшения моторного отсека удалось прилично расширить двухместную гостевую каюту и добавить еще одну для шкипера (если вы не собираетесь управлять лодкой сами). Также на нижней палубе разместились салон с камбузом и два санузла. На главной палубе — большой основной салон и пост управления с анатомическими креслами Rescao. В кокпите за сдвижными стеклянными дверями — диван и бар с грилем. Здесь можно установить интегрированную судовую систему навигации и мониторинга. Она не только включает собственную навигационное оборудование, но и обеспечивает контроль всех бортовых систем. Для того чтобы, например, оценить состояние двигателей, вам больше не понадобятся аналоговые приборы — все данные выводятся на единый монитор. Отсюда же можно управлять всеми электрическими цепями (освещение,

Обширный список двигателей и движителей позволяет выбирать приоритеты: скорость, моторесурс, сервис

кондиционирование и т. д.), поскольку система выполняет еще и функции ГРЩ (главного распределительного щита). Впрочем, внутреннее пространство «Пионера» допускает свободную планировку: можно менять конфигурацию помещений под конкретные задачи. То же относится и к формированию интерьера: у Pioneer Motor Yachts есть собственное производство, позволяющее создавать любые детали интерьера в индивидуальном порядке. Это не просто мебель: все элементы почти невесомы, так как выполняются с применением сотовых конструкций. Вообще у лодки огромный потенциал «облегчения», введение в конструкцию корпуса карбона (по желанию заказчика) позволяет превратить «Пионер С54» в почти гоночную яхту. Такой вот многоплановый проект, рассказывать о котором можно очень долго и отнюдь не все: часть своих технологий производитель не раскрывает, ссылаясь на коммерческую тайну. Кстати, у Pioneer Motor Yachts кроме «Пионера» есть еще и «пионерка» — так в компании называют «Пионер К40». Это совершенно другое, хотя и не менее интересное судно, о котором мы вам еще обязательно расскажем. MBV



Антенны
Лодка оснащена электронной навигацией не хуже боевого корабля

СРАВНИТЕЛЬНАЯ ТАБЛИЦА ДВИГАТЕЛЕЙ И ДВИЖИТЕЛЕЙ

Двигатель	Движитель	Скорость, уз	Примечания
2xMAN V8 900*	Castoldi TD 400	42	дизель+водомер
2xMAN V8 1000	Castoldi TD 400	45	дизель+водомер
2xVolvo D13-900	Castoldi TD 400	42	дизель+водомер
2xCAT C15 865	Castoldi TD 400	41.5	дизель+водомер
2xVolvo IPS 900 (700)**		40	дизель+дниц, колонки
Rolls-Royce T53 1400	Dry Sump Six Drive	50	газ, турбина+колонки
2xRolls-Royce T53 1400	Dry Sump Six Drive	70	газ, турбина+колонки
2xRolls-Royce C30-650	Dry Sump NXT® Drive	48	газ, турбина+колонки
2xRolls-Royce T53 1400	MiniRex 80****	56	газ, турбина+ЧПВ***
2xMAN V8 1000	TS 75 Pleasure	45	дизель+ЧПВ
2xRolls-Royce T53 1400	TS 75 Pleasure	60	газ, турбина+ЧПВ

В ТАБЛИЦЕ ПРИВЕДЕНЫ предусмотренные в проекте «Пионер С54» возможные сочетания двигателей (одного или двух) и приводов (движителей).

* ПОСЛЕДНИЕ ЦИФРЫ в обозначении марки двигателя указывают на мощность в л.с.
 ** МОЩНОСТЬ установки Volvo Penta IPS900 — 700 л.с.
 *** ЧПВ — частично-погруженные гребные винты
 **** MINIREX 80 — приводы типа Арнесона

ДОСЬЕ

ДЛИНА 54 ф (16,50 м) ШИРИНА 14 ф (4,40 м) ВОДОИЗМЕЩЕНИЕ 18 т (порожнем); 22 т (полное) ЗАПАС ТОПЛИВА 2400 л ЗАПАС ВОДЫ 600 л
 МАКСИМАЛЬНАЯ СКОРОСТЬ до 70 узлов КАТЕГОРИЯ СЕ В
 СТОИМОСТЬ от 24 000 000 руб.

