



“Swift Trawler 42”.

Быстрый траулер.

Необходимое и достаточное

Александр Петровский



Недавно мне довелось совершить путешествие из Финляндии в Петербург на круизере “Swift 42” компании “BENETEAU”. Эту лодку я впервые увидел на выставке в Дюссельдорфе года два назад. Уже тогда, осматривая ее, я думал о том, что этот популярный в мире класс прогулочных судов почему-то не пользуется особым успехом в России. Солидные суда с выраженной седловатостью палубы, развитым ютом, осанистой рубкой-цитаделью, излучающие мощь и надежность... Но с тех пор многое изменилось, на наших акваториях постепенно стали появляться водоизмещающие яхты-траулеры. А теперь вот “траулерный” флот пополнился и быстроходным экземпляром. Кстати, для “BENETEAU” этот тип судов

имеет особое значение: именно с рыболовных траулеров в 1884 г. начинал нынешний мировой лидер.

Знакомство

Привычный маршрут по утреннему шоссе, но теперь сквозь туман и дым лесных пожаров, таможня – и вот мы в яхт-клубе Котки осматриваем только что спущенный на воду катер. Стеклопластиковый корпус благородного темно-синего цвета и высокая белая надстройка с круговым остеклением – катер уже начинает нравиться. Бюро Мишеля Жубера и Бернара Ниве (Michel Joubert & Bernard Nivelte), известному интересными проектами парусных и моторных яхт и катамаранов, за дизайн особый респект.

Через дверцу в полуметровом фальшборте правого борта прохожу на палубу. Отделанная тиком, она опоясывает надстройку с бортов, образуя проходы шириной чуть больше метра со ступенями на полубак, а в корме переходя в кокпит. Над ним – развитый козырек, защищающий от дождя и солнца, под “крышей” оказываются и бортовые проходы. Дизайн, свойственный скорее большим теплоходам, чем катерам.

Полубак огражден нержавеющей трубчатый релингом, посередине – диван-лежанка для загорания, в носу – электрический брашпиль с якорем “Delta” и небольшая бушприт-площадка, где, подставив лицо ветру, можно бесконечно любоваться убегающими под ноги волнами. На каждом борту стоят три массивные швартовные утки (за переход мы не раз швартовались разными способами, и уток всегда хватало). Дверца в корме для выхода на площадку-кринолин, снабженную откидным трапом, вместительный актерпик для шкиперского имущества под кормовым кокпитом... Отсутствие лишнего при наличии достаточного прослеживается не только здесь, и это еще один плюс конструкторам.

В рубку-салон можно пройти через стеклянную дверь с кормы или через боковые сдвижные двери. Высота более 2 м, нигде не приходится нагибаться. Справа – пост управления с



креслом рулевого; bolstera нет, но подушка отодвигается, и можно рулить стоя. На пульте (он продублирован на флайбридже) стоит навигация “Raymarine” (радар, картплоттер, автопилот, эхолот), работающая с картами “Navionics”. Наклонные лобовые стекла оснащены широкими “дворниками” с омывателем, снизу в рамы встроены воздухопроводы обогрева (про обзор я скажу позже).

За спиной рулевого по правому борту стоит диван со столом, напро-

тив – камбуз: стол вдоль борта, газовая плита с духовкой, холодильник. Мойка расположена на консоли и в закрытом состоянии увеличивает рабочую поверхность; она также может служить столиком для атласа, большие карты можно разложить на столе в салоне (при хорошем картплоттере пользоваться ими придется не часто).

Из салона трап ведет в носовую каюту с большой кроватью “king size” и вторую каюту, чуть меньшего размера, по правому борту. На лодке 4 спаль-





ных места (плюс два дополнительных на салонном диване). Каждая каюта имеет отдельную туалетную комнату с душем; обе расположены по левому борту и соединены дверью, что необычно, но удобно. Все интерьеры отделаны теплым деревом (это может быть даже африканское моаби), достаточно платяных шкафов, много шкафчиков, ящиков. Световые и вентиляционные люки закрываются шторками и москитными сетками.

Из кокпита трап с гнутыми тиковыми ступеньками ведет на верхний мостик. Проход закрывает большой люк на гидравлических амортизаторах (хорошо бы дополнить их жестким фиксатором в открытом положении – в море люк норовил захлопнуться). В носовой части у пульта управления стоит поворотное кресло рулевого, диван и стол (левый борт) и небольшое сиденье (правый). В корме – место для спасательного плота и тендера; для его спуска на воду есть грузовая стрела. Справа в углу – ветбар. Над всем этим возвышается мачта, складывающаяся для прохода под мостами. Тик на палубе предусмотрен дополнительной комплектацией.

Моторная установка этого “Swift Trawler 42” состоит из двух дизельных

“Yanmar-6LYA-STP” по 370 л.с. с турбонаддувом. Они стоят в просторном моторном отсеке под полом салона. Звукоизоляция такая, что люк в машину без подсказки я не нашел. Передача классическая: реверс-редукторы с гидроуправлением, наклонные валы, работающие на два бронзовых винта. Возможен также экономичный вариант с двумя “Volvo Penta D6” по 310 л.с. с электронным впрыском.

В море

Баки заправлены топливом, оформлены необходимые бумаги. Отчаливаем. Два винта плюс носовое подруливающее устройство позволили, несмотря на большую парусность, отходить (а позже и подходить к причалу) при навальном ветре без затруднений. Выходим на простор. Солнечный августовский денек; довольно свежий зюйд-вест (5–7 м/с) раскатал пологую встречную волну высотой 0,5–0,7 м. Брызги долетали до мостика. То, что надо: меня более всего интересовало поведение траулера на волне и способность держать скорость в свежую погоду. Примерно за 20 с разгоняемся до 21–22 уз (3000 об/мин.). Выход на глиссирование проходит плав-





но, без заметного “горба” и дифферента. По мере нажатия на рукоятки скорость нарастает равномерно, дифферент не превышает 4–6°. Ударов о волну нет. Килеватый корпус не бьет, а плавно покачивает. Ощущения, скорее, как на парусной яхте.

Короткая стоянка у таможни на о.Хаапасаари, в компании с двумя “Принцессами”, возвращавшимися из финских шхер, – и курс на Питер. Чтобы успеть на таможенный пост на Морском вокзале до его закрытия, пришлось “утопить гашетку”. Регулируем транцевые плиты. На 3400 об/мин. разгоняемся до 26 уз. Это максимум. Возможно, после обкатки двигателей этот показатель станет чуть выше. За собой катер поднимает довольно высокую волну, и мимо яхт-клубов и марин со стоящими яхтами надо ходить осторожно, соблюдая приличия и знаки...

Из рубки почти круговой обзор. При дифференте 5° на нос высокий полубак закрывает обзорность примерно на 5–7° по курсу на каждый борт, “мертвую зону” дают и пилоны надстройки; при подходе правым бортом удобно рулить, высунувшись в сдвижную дверь. При швартовке кормой обзор “зарезает” высокий фальшборт (я бы поставил на корму телекамеру).

При закрытых боковых дверях и большой площади остекления в рубке на солнце становится душновато, недостает форточек или приточных вентиляторов; впрочем, можно открыть двери или включить климат-контроль. Но я по яхтенной привычке предпочитаю рулить на свежем воздухе и поднимаюсь на флайбридж. Отсюда обзор на все 360°. Куртка не понадобилась: ветровой козырек полностью отводит поток от рулевого и пассажиров; кепку с головы не сдувает, несмотря на прохладный вечер, рулю в легком свитере и веду лодку на восток, навстречу сгущающейся тьме.

Выводы

В технике чудес не бывает, любое отдельное качество достигается в ущерб остальным. Плоскодонные обводы – быстрый разгон, малое волнообразование и высокая скорость на гладкой воде, килеватые – мореходность. На мой взгляд, возможность держать крейсерскую скорость 20–22 уз на волне гораздо важнее для комфортного плавания, безопасного и своевременного возвращения к причалу, чем способность “летать” по гладкой воде, если это оборачивается необходимостью сбавлять ход до 7–9 уз или вовсе укрываться в гавани, пережидая свежую погоду. Мощность двигателей не избыточна, что снижает расходы на топливо и, самое приятное, – позволяет далеко ходить без дозаправки. На крейсерской скорости 21 уз под двумя “Volvo Penta D6” дальность плавания составляет до 400 миль, а на малых ходах – существенно больше. Уровень комфорта, качество отделки достаточно высокие.

Этот катер – для моря, для просторных акваторий нашего Северо-Запада с обилием ненастных и штормовых дней. Разрешенный район плавания “В” согласно сертификату ЕС открывает для него всю Балтику, Белое и Северное моря. Хотя и на Волге или больших водохранилищах “Swift Trawler 42” не будет чужим.

Как говорили в древности понимающие люди, “Плывать по морям необходимо”. И для этого совсем не обязательно иметь мегаяхту. Вполне достаточно такого траулера. Если я когда-нибудь решу сменить парус на мотор, то обязательно рассмотрю этот тип судов. В них есть все, что необходимо для безопасности и комфорта в море. Полагаю, этого достаточно. ☸

Технические характеристики

Длина, м	13,50
Ширина, м	4,25
Осадка, м	1,05
Водоизмещение, т	10
Запас топлива, л	1500
Запас воды, л	640
Мощность двигателей, л.с.	2x310 – 2x370
Спальных мест	4 (6)
Категория СЕ	“В”



“Трейд Марин”
Официальный импортер

Тел. (812) 331-0055
www.trademarine.com

