

ТРАУЛЕРЫ *без трала*





Дискуссию о том, что считать траулерной яхтой, что — эксплорером, а что — экспедиционным судном, нынче услышишь практически на любой крупной европейской яхтенной выставке. Чем же различаются эти суда и какими вообще бывают траулерные яхты?

Текст Михаил Романов
Фото Corbis, MBY

Хорошо, когда каждый термин имеет точную дефиницию: проще общаться с коллегами и легче понимать смысл написанного и сказанного, удобнее излагать свои мысли. Увы, в яхтенной теме так не всегда. Иногда это связано с особенностями иностранного языка, английского или голландского, откуда вместе с лодками к нам пришли многие слова и претерпели трансформацию. Бывает и так: термин приживается, а определение ему появляется позже, причем у каждого свое.

Любопытная ситуация сложилась с терминами «траулерная яхта», «экспедиционная яхта» и «яхта-эксплорер». Полистав специальную литературу, проведя в общей сложности не один месяц в интернете и собрав кипу материалов, я не нашел четкого определения типу таких судов и в чем их различия. Так возникло желание поговорить об этом с читателем: следуя студенческому анекдоту, надо начать объяснять непонятное другим, и тогда понимание приходит к тебе.

ПРОИСХОЖДЕНИЕ

До определенного времени моторные яхты если и строили специально, то исключительно для венценосных особ. Не вдаваясь глубоко в историю и особенности этих яхт, скажу только, что еще в середине XX века даже очень состоятельным людям приходилось довольствоваться переделкой в яхты существующих судов и кораблей. Так, «Кристина О», любимая яхта миллиардера Аристотеля Онассиса, в прошлой жизни была... фрегатом ВМС Канады. Похожую биографию можно проследить и у траулеров.

Траулер (англ. trawler, от trawl — трал, невод) — промысловое судно для лова рыбы. До середины прошлого века строили в основном однопалубные траулеры, на которых трал опускали и поднимали с борта. Позже получили распространение двухпалубные суда

(понадобилась свободная палуба) с кормовым устройством для спуска, подъема и буксировки трала; при этом надстройку сдвигали в нос.

После Второй мировой войны люди по обе стороны Атлантического океана начали переоборудовать такие рыболовные суда, отслужившие свой срок, в моторные яхты. Некоторые эксперты считают, что движение возглавили бывшие капитаны, не желавшие на пенсии расставаться с морем и любимым кораблем. Они покупали списанное судно, снимали лишнее оборудование, ремонтировали корпус, в трюмах обустроили жилые помещения: комфортабельные каюты и салоны (машинное отделение и надстройку практически не трогали) — и получалась... яхта-траулер. В переделку чаще всего попадали суда длиной до 50 метров. Они сохраняли свои высокие мореходные качества: плавучесть, остойчивость, способность сохранять ход на высокой волне. При этом назначение судна как прогулочного, компоновка помещений и новые интерьеры переводили его в новое качество без сильного изменения внешнего вида.

А может быть, таких упертых энтузиастов, шкиперов-ветеранов был всего десяток-другой, а реальный толчок развитию типа дали все же заказчики вроде Онассиса, уже созревшие, чтобы стать владельцами подобных надежных и мореходных яхт для своих путешествий? Сами они сумели оценить кораблестроительные качества траулеров или их надоумили судостроители и брокеры — не суть важно, главное, что процесс пошел!

АКТ

Раз уж есть такая категория судов — траулерные яхты, то попробуем разобраться с их архитектурно-конструктивным типом (АКТ) и определить характерные черты.

Под АКТ судна понимают совокупность специфических черт

«Предками» современных траулерных яхт были, естественно, классические рыболовные траулеры

архитектуры, конструкции и других особенностей (к примеру, оборудования), подчиненных его основному назначению. К ним относятся: размеры, расположение и форма; количество палуб; форма корпуса — штевней и мидель-шпангоута; высота надводного борта; организация палубного пространства в носу и корме; внутренняя компоновка, включающая расположение жилых помещений и моторного отсека; усиление корпуса и характеристика пропульсивной установки (число двигателей, тип движителей и пр.), от которой не в последнюю очередь зависят технические данные судна.

КЛАССИФИКАЦИЯ № 1

Устоявшейся классификации траулеров нет, хотя существует условное их деление на «подвиды».

Classic

Яхты-траулеры, появившиеся первыми (отчего и названы классическими), имеют палубу walk around, бортовые двери в надстройку, флайбридж, куда ведут ступени из кокпита, и даже рудиментарную мачту, гик которой служит для спуска и подъема шлюпки. Компоновка предусматривает кормовую и носовую каюты на нижней

Sedan

Траулеры-седаны выделяются тем, что имеют меньше различных уровней в организации внутреннего пространства. Каюты (обычно их две, с общим гальюном) находятся в носовой части, и они несколько меньше; за ними располагается салон с камбузом и динеттой (она может быть приподнята). Небольшой кокпит в корме иногда бывает закрытым. Седаны бывают и с флайбриджем.

Pilothouse

Этот тип лодок более приспособлен для северных широт. Чаще они имеют один пост управления в ходовой рубке, которая фактически находится в общем с салоном пространстве, но зрительно выделена благодаря тому, что поднята относительно палубы салона для улучшения обзора. Камбуз может располагаться на уровне рубки или в салоне. Иногда мастер-каюту помещают под рубкой,

гостевую каюту также в носу. Флайбридж, где может стоять тендер, нависает над кормовым кокпитом и бортовыми проходами. На таких лодках часто встречается португальский мостик — проход перед рубкой, ведущий с борта на борт и отгороженный от носовой палубы внутренним фальшбортом. Он защищает рубку

Мореходные качества траулеров всегда ценили настоящие моряки



Kadey Kroger 42 (США)

American Tug 395 (США)



Almtrawler 1600AD (Нидерланды)



палубе и салон между ними (главная палуба); камбуз, как и динетта, может располагаться на уровне салона или внизу. Бывает, что кормовой кокпит делают еще уровнем выше и там находится пост управления.

Sundeck

Этот тип появился в середине 1980-х годов. Отличие от классики состоит в протяженной и высокой верхней палубе, где, помимо открытого поста управления, может находиться тендер, ветбар и еще остается достаточно места для пребывания пассажиров. Проход на эту палубу-флайбридж часто организуют из салона. Такая архитектура позволяет увеличить объем мастер-каюты в корме.

от заливания, когда высокие волны обрушиваются на носовую палубу, и дает относительно защищенное пространство, если надо на ходу выйти на палубу.

КЛАССИФИКАЦИЯ № 2

Не оспаривая такую классификацию, заметим, что она почти не затрагивает мореходные качества траулерных яхт. Поэтому можно воспользоваться

паллиативом — разбить группу траулерных яхт на две подгруппы: Recreational Trawlers (прогулочные траулеры) и Passagemakers. Простого перевода у этого слова с жаргонными корнями нет — подразумевается судно высокой мореходности и автономности, этакий «дальнобойщик».

RECREATIONAL TRAWLERS — это круизные прогулочные суда с корпусами водоизмещающего или переходного типа (в отличие от всегда водоизмещающих рыболовных траулеров). Скорость таких судов с экономичным двигателем (обычно одним, хотя бывают и двухмоторные установки) не превышает 10–12 узлов, что благоприятно в отношении расхода





Grand Banks 47
Heritage EU (США)



Nordhavn 47 (США)



топлива и запаса хода. Корпуса переходного режима сочетают круглоскулые обводы в районе миделя и плоские участки днища в корме; они могут развивать до 20 узлов — скорость в ущерб плавному ходу. Все эти суда предназначены для внутренних и внешних акваторий и способны на короткие и дальние (около 2000 миль) переходы, но с ограничением по погоде.

PASSAGEMAKERS — подгруппа траулерных яхт с исключительно водоизмещающими корпусами, которые, помимо своих особенностей архитектуры и компоновки, отличает способность совершать весьма длительные, в том числе океанские

Passagemakers — траулерные яхты, способные совершать трансатлантические плавания

переходы. Их длина обычно свыше 45–50 футов, они уже оснащены более серьезным оборудованием. Если типы Classic, Sundeck и Sedan в большей степени принадлежат к первой подгруппе, то Pilothouse относится как к первой, так и ко второй.

КЛАССИФИКАЦИЯ № 3

Осмелюсь предложить и другой подход к анализу типов. По устоявшейся еще в советские времена классификации рыбопромысловые траулеры

подразделяют на малые, средние и большие. Есть и другие кластерные группы, но они связаны скорее с технологией добычи и переработки рыбы и здесь не важны. Думаю, такой «размерный» подход вполне применим и к траулерным яхтам. Для ясности определим реперы: 30 и 100 футов. Уточню: яхты траулерного типа выпускают сотни компаний (только в США их более 70), и приведенные в статье примеры выбраны как наиболее характерные и знакомые автору.

МНЕНИЕ

**КЕВИН
ДИБЛИ,
яхтенный
дизайнер,
Новая
Зеландия**

Термин Explorer подразумевает экспедиционное судно, а под траулером следует понимать Offshore Passagemaker.

В траулерные яхты изначально перестраивали рыболовные суда тихоокеанского побережья Северной Америки. Они были легче и экономичнее «рыбаков», но сохраняли присущую тем высокую

мореходность. По мере роста популярности этих лодок появился термин «круизные траулеры». Яхты типа Explorer первоначально были переделанными буксирами, коммерческими или даже военными судами с большим запасом хода. Их проектировали для продолжительных и безопасных плаваний в любую точку планеты и в любых условиях.

Постепенно они, как и вновь построенные суда, становились все более комфортабельными, но по-прежнему сохраняли ту же форму корпуса. Так появился тип яхт Explorer/Expedition. Различие между траулерными яхтами и яхтами типа Explorer состояло в том, что траулеры имели меньшее водоизмещение и автономность — во всех ее аспектах, включая дальность плавания, хотя и те и другие могли пересекать океаны в суровых условиях. Разница между этими двумя типами яхт постепенно нивелируется, и оба типа, пожалуй, уже можно называть Offshore Passagemakers.

Траулерные яхты Nordhavn 40 и 43 в начале этого века совершили плавание вокруг света — рекорд, пока не побитый другими брендами

Ranger Tug 29 (США)



«Мини-траулеры» (длина до 30 футов)

Эти небольшие круизеры и вправду называют «мини-траулерами» и даже «карманными буксирами». Почему «траулеры», мы уже знаем, «буксиры» появились из-за некоторого внешнего сходстве с буксирами-тягачами (не толкачами), хотя представить, чтобы эти кораблики буксировали серьезное судно (впрочем, как и трал), трудно.

Если сравнить несколько близких по длине представителей подгруппы: Nordic Tugs 26, Ranger Tugs 27 и North Pacific 28 Pilothouse — можно увидеть как сходства, так и различия. Общее — относительно высокий борт корпуса из стеклопластика и седловатость палубы, высокая ходовая рубка, расположенный за ней салон с хорошим остеклением, открытый кормовой кокпит, носовая каюта, срединное расположение двигателя, соединенного с гребным валом... Различия — в компоновке салона, но идеология у всех одна: сиденья или диваны здесь трансформируются в дополнительные спальные места. Дальнейшие различия определяются мощностью двигателя и топливным танком: NT 26 с мотором Cummins QSD 115 л.с. на 8 узлов имеет запас хода до 200 миль, а NP 28 PH при 150 л.с. — 400 миль. Но максимальная скорость у них близкая (около 14 узлов).

Ranger Tugs 27 больше выделяется в подгруппе. Не столько внешне (здесь разница высоты рубки и салона не так очевидна), но скоростью. RT 27 — двухрежимное судно, способное глиссировать. С мотором Yanmar 4BY2 мощностью 180 л.с. оно может идти со скоростью 21 узел, на круизной скорости около 9 узлов запас хода превышает 270 миль.

Продолжая тему двухрежимных судов, скажем об отдельном кластере быстроходных траулеров компании Beneteau (Франция). Она предложила рынку необычные лодки под названием Swift Trawler. Линейка включает модели длиной от 34 до 52 футов (о самой новой ST44 см. статью на стр. 98).

Поднятая ходовая рубка улучшает обзор, но с флайбриджа он просто великолепный



Swift Trawler 34 (Франция)



«Середняки» (от 30 до 100 футов)

В этой категории тоже немало брендов из США и Европы: Nordhavn, North Pacific, Kadey Kroger, Grand Banks, De Alm... Внутри каждой линейки присутствуют разные архитектурно-конструктивные типы. Тем не менее их объединяет не только специфическая морская внешность. Надстройки щеголяют большой площадью остекления. Стеклопластиковые корпуса выклеивают преимущественно с применением полиэфирных смол и стекломатов: «монолит» ниже ватерлинии, «сэндвич» выше ватерлинии, днищевые конструкции в носу и корме усиливают. Развитый приподнятый полубак, смещенная в нос надстройка и относительно небольшая площадь носовой палубы, мощный португальский мостик (там, где он есть), продольная погреб палубы, высокий



Lewingston 88'7
Trawler (США, 1945 г.)

Рубка траулерных яхт может быть смещена как в нос, так и в корму

надводный борт и хорошо защищенный кокпит указывают на то, что лодки эти справятся со сложными погодными условиями. У корпусов появляется длинный плавниковый киль, дающий защиту винто-рулевого комплекса при наезде на подводное препятствие и устойчивость на курсе, активные успокоители качки. В основном низкооборотные дизели умеренной мощности (160–520 л.с.) обеспечивают скорость до 10–12 узлов, но не очень «прожорливы» и обладают ресурсом 10 000 часов до капремонта. Против мини-траулеров увеличен запас воды и топлива, а дальность плавания достигает уже 3000–4000 миль.

Компоновка также предусматривает две-три каюты, салон, камбуз и динетту, и все это существенно объемнее, чем на мини-траулерах. По мере роста длины растут помещения и уровень комфорта в салонах и каютах: на таких лодках видишь обилие тика в отделке, ковры в интерьерах и даже библиотеку с морской литературой.

Nordhavn 62 (США)



Как считают некоторые эксперты, у яхт Nordhavn наиболее явно заметны различия между прогулочным траулером и океанским ходокон-*passagemaker*. Если для старших моделей Nordhavn способность пересекать моря-океаны выглядит вполне очевидной, то кому-то, полагаю, будет любопытно узнать, что в 2001 году Nordhavn 40, а в 2002 году — Nordhavn 43 совершили кругосветные плавания. Первое заняло 27 недель, второе — на неделю меньше,

и эти достижения пока не побиты.

Интересно, что после 60 футов в линейке Nordhavn (и не только) появляются модели с кормовым расположением надстройки. Корпуса с высоким баком еще «траулерные», а вот облик яхт в целом теряет сходство с траулерами, несмотря на обратный наклон лобового остекления. Кстати, при всей полезности такой конструкции признак этот не первостепенный: рубки многих траулерных яхт имеют обычную



Nordic Tag 37 (США)

Рыболовный траулер (1960 г.). Они похожи, не правда ли?



форму остекления, но на отдельных быстроходных круизерах (Minor, Nord Star, Targa) можно видеть именно такое стекло. Поэтому иногда их называют «траулерами», что не вполне корректно.

Тут хочу напомнить о причине, побудившей меня взяться за эту тему: есть ли разница между эксплорерами, траулерными и экспедиционными яхтами? Так вот, создатели траулерных яхт Kadey Krogen 55-футовую модель назвали Expedition, а в описании судна отмечают, что этот готовый к океанским плаваниям эксплорер хорош также для прогулок по выходным. В большом моторном отсеке яхты стоят два двигателя всего по 158 л.с., и почти 40-тонная яхта развивает более 10 узлов; на скорости 7 узлов дальность плавания превышает 4300 миль. Выходит, что траулерная яхта получает право именоваться экспедиционной или эксплорером при определенных мореходных кондициях, в частности, запасе хода. Полагаю, он всяко должен быть больше 4000 миль при, конечно, неограниченном районе плавания.

Супертраулеры (свыше 100 футов)

Наконец мы добрались до самых крупных траулеров. Они же — большие Passagemakers и мегаяхты Explorer или Expedition. Если и не вполне так, то обязательно найдется что-то, что их объединяет. Начать хотя бы с истории: у всех в пародителях

числятся рабочие суда — траулеры, океанские буксиры, ледоколы, суда-снабженцы. Как мы уже знаем, архитектурно-конструктивный тип судна определяется назначением, а назначение всех этих судов — удовлетворение желания их владельцев путешествовать по нехоженным морям, посещать «необитаемые» острова, забираться в такие глухие точки Мирового океана, где до них никого не было, да и после не сразу появятся. То есть ходить куда угодно, когда угодно и как угодно далеко. Там, на удаленных маршрутах, манящих природной красотой и удивительными приключениями, есть шанс увидеть собственными глазами то, что однажды может попросту исчезнуть с лица земли, почувствовать себя Магелланом и Колумбом, ощутить фантастическую свободу, которую предоставляют эти мощные и надежные суда, очень подходящие для таких путешествий. Вот об этом стоит сказать подробнее.

Заявленные ключевые особенности суперяхт типа Explorer и Expedition:

- неограниченный район плавания

Эксплореры строят в соответствии со строгими правилами национальных классификационных обществ

МНЕНИЕ



ХУАН КАРЛОС ЭСПИНОЗА, проектировщик и дизайнер яхт, США

Рыболовные траулеры обычно

имеют большую открытую палубу в носу или корме, для выборки трала или крабовых ловушек, и современные траулерные яхты в известной степени повторяют такую архитектуру. Они способны пересекать океан. Они ходят в водоизмещающем режиме, имеют круглоскулые корпуса с носовым бульбом, а некоторые — ледовый класс. Сегодня заказчики таких яхт, отличающихся великим разнообразием дизайна, желают иметь возможность путешествовать вокруг света в любую погоду.

HORIZON 148 EXPLORER

СОВРЕМЕННАЯ СУПЕРЯХТА-ЭКСПЛОРЕР

ГОД ПОСТРОЙКИ:	2012
ВЕРФЬ:	Horizon (Тайвань)
ПРОЕКТАНТ И ДИЗАЙНЕР	Хуан Карлос Эспиноза, США
КОРПУС	сталь,
НАДСТРОЙКА	композит
ДЛИНА	148 футов (45 м)
ДЛИНА ПО ВЛ	119 футов (39,2 м)
ШИРИНА	29 футов (8,8 м)
ОСАДКА	8 футов (2,6 м)
ДВИГАТЕЛИ	2xMTU 12V4000M60, 1800 л.с.
ГЕНЕРАТОР	2xCAT, 150 кВт
ЗАПАС ТОПЛИВА	60 000 л
ЗАПАС ВОДЫ	10 000 л
БАЛЛАСТНЫЙ ТАНК	30 000 л

- независимость от погоды (времени года, текущего состояния моря)
- предельно высокая автономность (по топливу, другим запасам)
- высокая вместимость и грузоподъемность
- максимальный уровень комфорта

По сути, первые две позиции относятся к мореходности судна и определяются его размерами, водоизмещением, формой корпуса и рядом других важных качеств, включая характеристики остойчивости и непотопляемости. Важно и другое: если небольшие мореходные траулерные яхты соответствуют категории «А» (океан) по RCD (Recreational Craft Directive — правила, разработанные комиссией Совета Европы), то экспедиционные яхты обычно отвечают требованиям национальных классификационных обществ. У всех таких яхт: и новых, и переделанных из коммерческих судов, — как правило, особенно прочный стальной корпус (надстройка

По сравнению с другими суперяхтами, эксплореры имеют большую ширину и осадку, что увеличивает внутренний объем



На яхтах Explorer можно смело идти в любую экспедицию

из легкого сплава), рассчитанный на серьезное волнение, иногда с ледовым усилением и бульбом в носу. Большая дальность плавания, помимо оптимальных обводов корпуса, обеспечена малым расходом топлива (и здесь двигатели умеренной мощности) и большим объемом танков, так что переход через Атлантику для них не составляет проблемы. Запас хода таких судов достигает 4000–6000 и более миль, а некоторые особенно крупные экспедиционные яхты могут пройти без дозаправки от Берингова пролива и обогнуть мыс Горн — 13 000 миль на скорости 11 узлов.

По сравнению с другими суперяхтами, эксплореры обладают большей шириной и осадкой, что дает больший внутренний объем. И больше

места для любого оборудования, в том числе развлекательного (аквабайки, мини-субмарины, тендеры, вертолеты).

Большие яхты типа Explorer или Expedition не только предельно самостоятельны, но и предоставляют своим владельцам в путешествиях максимально комфортную обстановку прекрасно оборудованных салонов и кают. Часто их апартаменты устроены на главной палубе, отдельно от прочих кают, и включают, помимо спальни и неперемных удобств, кабинет-офис и личный салон. Интерьеры не менее роскошные, стильные и изысканные, чем у прочих дорогих суперяхт.

Что в итоге? Мы в очередной раз увидели большое многообразие судов, столкнулись с размытыми границами между их категориями. Я уже смирился с тем, что не могу определить, где кончаются круизеры и начинаются моторные яхты. И вот опять незадача: в какой момент судно теряет «рабочее» имя «траулер» и обретает звучный «титул» Explorer? Притом что внешние

изменения минимальны? Понятно, что дело в мореходности и дальности плавания. И если расчеты и документы подтверждают всепогодные качества, то какой запас хода считать Рубиконом? Пересечение Атлантики не подходит: такое по силам и оффшорным круизерам с бочками топлива в кокпите, которые отношения к экспедиционным яхтам не имеют. Переход глубоко на Север или в Антарктиду вызывает вопросы: откуда, каким маршрутом и т. д. Кругосветка на одной заправке — это чересчур. Предлагаю вариант: через Атлантику, но туда и обратно non stop! Как мальчишки через речку, на спор. Все же 5500 миль — серьезный экзамен на звание экспедиционной яхты.

А если вам нравится, можете считать, что ваш катер или даже надувная лодка, на которой вы путешествуете по озерам в ближайшей округе и исследуете заповедные рыбные места, — Explorer. Потому как слово это и означает в точности «путешественник» и «исследователь». **MBY**