

# В гостях у корабелов Голландии

**Андрей Великанов** Из учебников истории хорошо известно, что именно в стране тюльпанов молодой Петр I набирался уму-разуму – немного поработал плотником, постигал основы корабельного дела, обучался навыкам навигации. Много воды утекло с тех пор, но и сегодня по части рекреационного судостроения и активного отдыха на воде Нидерланды стоят впереди планеты всей.



**Н**а 17 млн населения тут 12 000 хорошо оборудованных марин и примерно 450 000 маломерных судов (средней длины 10–12 м), из которых только 180 000 зарегистрировано! Столь малая цифра учета объясняется тем, что в Голландии не требуется ни судоводительских удостоверений, ни государственной регистрации на корпуса



меньше 15 м и развивающих скорость не больше 20 км/ч. Забегая несколько вперед, дополню картину еще одной удивительностью – за два дневных теста мне ни разу не попались на глаза спасательные жилеты, поскольку на борту их можно не иметь, это дело исключительно добровольное. Также нет у подданных короля Виллема-Александра и четкой цифры работающих в стране верфей, ибо многие фирмы выпускают лишь по один-два катера в год и известны только узкому кругу ценителей прекрасного.

Впрочем, в отличие от России, где как ни привлекай иностранцев к автопрому, а все одно на выходе



получаются «Жигули», те суда, что мне нынче довелось протестировать в Амстердаме, без всяких подмалювок потянули бы на очень высокие оценки от самых строгих и придирчивых экспертов. Пусть не обижаются отечественные судостроители, но по критерию «цена/качество» в мировой конюшне жестких корпусов нам еще ой как далеко до этих самых голландцев.

Журналистские тесты голландских лодок организовала ассоциация боутинговой индустрии Нидерландов HISWA. По ее приглашению в начале сентября представители профильных изданий Европы смогли лично протестировать около десяти судов и поговорить с их создателями.

Прежде чем приступить к подробному повествованию о последующих событиях, хочется сделать еще три добавления к общей картине судостроения и боутинга Голландии. Процентом на 50% это яхтенная страна – в том смысле, что парус, ветер и шкоты. И многие пожилые яхтсмены уже не могут активно работать с такелажом, что приводит их к мысли о приобретении моторного судна с яхтенной душой. Второй важный момент – экономия и экология. То есть здесь мы увидим много электрических силовых агрегатов, а устанавливаемые на суда движки порою расходуют пол-литра топлива на час работы и пахнут исключительно соляной. Ну и последнее – хранение и обслуживание судна длиной 10 м в

Голландии не столь обременительно, как в других странах (для корпуса 10 м годовая швартовка в яхт-клубе обойдется в 2000 евро), что сразу переводит это дело из эксклюзивной забавы богатеньких Буратино в очень разумную статью расходов семейного бюджета.



А теперь плавно переходим к водным процедурам, где я опишу катера и все, что с ними связано, в хронологическом тестовом порядке, не останавливаясь при этом на качестве всего и вся – во всех нижеперечисленных случаях оно было безупречным.

**Dutchcat**  
([www.dutchcat.nl](http://www.dutchcat.nl))

Бывший полицейский и госчиновник 60-летний Ян ван Эйк постарался в

одном корпусе соединить катамаран, яхту и стильный хаусбот. И это ему удалось! Правда, для полной реализации проекта потребовалось четыре года и миллион евро, но на только что прошедшей Амстердамской выставке его катамаран был номинирован на Европейскую моторную яхту года. А на тестах 12.5-метрового судна яркого померанцевого цвета к нему записались 33 потенциальных покупателя. И это в сытой-пресытой Голландии!

Такой успех можно объяснить не только вместимостью (катамаран может взять на борт 12 человек), высотой кают и салона (2.2 и 2.5 м), но и возможным набором силовых установок: их предлагается аж шесть вариантов, от чисто электрического (2 10 кВт, максимальная скорость 16 км/ч) до гибридно-дизельного (2 132 кВт + 2 10 кВт, максимальная скорость 40 км/ч). Причем на самых больших оборотах шум двигателя не превышает 77 dba.

**Interboat**  
([www.interboat.com](http://www.interboat.com))

Верфь Interboat площадью 7000 кв. м существует с 1994 г. и за это время выпустила более 3000 корпусов длиной от 17 до 35 футов. В выпускаемой линейке судов три бренда и 18 моделей: Interboat, Intender, Intercruiser. Первые два имени предназначены исключительно для отдыха на воде большой компанией в режиме одного дня. Например, 17-футовая модель Intender с 18-сильным солярочным





Sossego Comfort 22

движком (стоит 28 000 евро) очень популярна у чартерных компаний, сдающих катер за 200 евро в день.

Мы же вышли в море на 2-тонном Intender 820 с дизельным Volvo Penta. При 1200 об/мин катер развивает скорость в 7 узлов и кушает всего 1.5 л соляры в час. Весь тик в кокпите заменен пластиком, хотя даже на ощупь отличить эту обманку довольно сложно, зато ухаживать за таким покрытием гораздо проще и дешевле. Пост управления смещен в корму, и на борту есть и холодильник, и раковина с краном, под всеми сиденьями располагаются достаточно вместительные рундуки. В носовой части катера сделан довольно оригинальный гальюн (три варианта – сливной, химический или ведро). В общем, все и вся тут предназначено для беспечного отдыха разноликой веселой компании. Видимо, поэтому и клиенты у верфи самых разных возрастов – от 35 до 70 лет.

А вот Intercruiser 34 – уже классическое прогулочное судно для длительных переходов, тут есть широкая кают-компания и отделанная светлым дубом каюта. Ходовая рубка закрыта складным тентом, убрав который можно получить приличных размеров солярий для трех поколений одной семьи. Силовая установка также дизельная Volvo Penta (110 л.с. – 20 км/ч, 250 – 35).

Отличительной чертой корпусов от верфи семьи Шутен (Schuiten) яв-

ляется привальный брус, выполненный из красивейшим образом заплетенного морского каната.

### Sossego Comfort 22 (www.gebrvanenkhuisen.nl)

Когда попадаешь на 22-метровую алюминиевую яхту стоимостью 4 млн евро и весом 48 т, то невольно начинаешь искать глазами что-то действительно необычное. В случае с детищем Гебродера ван Энхузена приятные неожиданности начинаются прямо с кринолина, где гидравлическая купальная платформа может поднять вас на 90 градусов вверх или же опуститься ниже уровня воды.

Полностью звукоизолированное машинное отделение, находящееся в задней части судна, представляет из себя в буквальном смысле произведение инженерного искусства. Там расположены два цилиндрических дизельных двигателя Man мощностью по 1500 л.с. каждый. Такая спарка позволяет яхте развить до 39 узлов. Скорость действительно приличная, особенно если управляешь яхтой с открытого всем ветрам флайбриджа. Учитывая возможные желания потенциальных владельцев погонять, объем топливного бака тут увеличен до 7000 л (запасы воды – 1800 л).

Дизайн яхты выполнен известной голландской фирмой Mulder Design, с 1980 г. создавшей уже более 500

корпусов в люксово-скоростном сегменте. Отделанные тиком внутренние интерьеры органично сочетаются с убранством кают-компаний и кают, где особым лоском выделяется хозяйская. Там можно найти просто громадную ванную комнату с полным набором опций для удовлетворения запросов хоть самой Аллы Борисовны.

Верфь из Маккума строит одну такую яхту в год, бизнес исключительно семейный, и тут нечему удивляться – качество изделия будет самого высочайшего ранга.

### Linssen (www.linssenyachts.com)

Эта семейная верфь с 65-летней историей считается крупнейшей в Голландии по количеству выпускаемых стальных корпусов размером от 29 до 60 футов. Здесь работает чуть более 10 человек.

Посмотрим на цифры и увидим, что в 2008 г. со стапелей в Маасбрахте было спущено на воду 100 катеров, в прошлом и нынешнем годах по 60. Если очень примерно, то 29-футовый катер стоит у них 200 тыс. евро, 40-футовый – 400 тыс., а 60-футовый – 1 млн. Для тиковых и вишневого салонов это, в общем-то, не так и дорого. 30% катеров покупают немцы, 20 остаются на родине, остальные разлетаются по всему свету.

Все суда этой верфи водоизмеща-



North-Line 42

ющие с круизной скоростью в районе 7 узлов. Они оборудованы дизельными движками Volvo Penta мощностью 75 и 110 л.с. На такой скорости начинаешь всерьез задумываться над главным лозунгом этой верфи «Сбавь скорость и начни жить!».

У семейства Линссен также есть чартерная компания (www.rentalinssen.com) с отделениями во многих странах Европы. За штурвалом нашего катера стоял сам седой Ян Линссен, представитель третьего поколения судостроительной семьи.

### Dutchman 52 (www.sturier.com)

Верфь Sturier известна на рынке с 1918 г., когда Аук ван дер Верфф в городке Ставорен начал строить рыболовные суда. Сейчас верфью руководит его внук, тоже Аук, хотя предприятие с 25 сотрудниками нынче строит уже на «рыбаков», а элитные яхты размерами от 52 до 67 футов. Не более пяти люксовых корпусов в год, так что если хотите купить здесь судно, то, заказав его в сентябре текущего года, запаситесь терпением – заказ начнут выполнять только в ноябре 2017! И это несмотря на цену – не менее полутора миллионов евро за борт. Яхты строятся около года, и за это время клиент согласно договору делает 8–10 платежей.

Основные клиенты компании – это бывшие яхтсмены, которым перешло за шестьдесят лет. Среди

покупателей на первом месте стоят швейцарцы, на втором – немцы.

Dutchman 52 оборудован двумя дизелями Deutz DT 66 мощностью 170 л.с. Это позволяет разогнать 33-тонное судно до 11 узлов (крейсерская скорость – 9). Яхта сертифицирована на категорию А и с запасом топлива в 2500 л может в автономном плавании пройти 1000 мор. миль.



Privateer Trawler 52

На этом судне были установлены довольно оригинальные транцевые стабилизаторы, работающие по принципу вращающейся турбины (www.antiroll.com). Они могут выполнять свою функцию даже при скоростях близких к нулю. Правда, цена комплекта вместе с установкой для этой яхты составила 60 000 евро. Но эти цифры, видимо, не отпугивают морских волков – на про-

шедшей в Амстердаме выставке было продано 14 таких комплектов.

### North-Line 42 (www.north-line.nl)

North-Line Yachts – совсем небольшое семейное предприятие из 15 работников, которое было основано в 2007 г. С того момента верфь продала всего 25 композитных судна размером от 34 до 60 футов. Все они строились только под конкретного клиента.

На борту катера этого производителя журналистов принимал молодой владелиц и он же исполнительный директор предприятия, 44-летний Сипко ван Слусис. Похвастаться ему было чем – буквально месяц назад именно на этом катере он за четыре недели совершил поход из Нидерландов до Исландии и обратно. Катер оказался самым маленьким моторным судном, что проделало этот путь из Европы.

В данной комплектации судно стоит 900 000 евро и весит 13 т, с

двумя стационарами мощностью по 480 л.с развивает скорость до 30 узлов. При скорости 17 узлов без дозаправки катер может пройти 440 миль, при 7 узлах – 2000.

– Я с 4 лет помогал отцу строить лодки, – говорит Сипко, – даже мама смеялась, что у меня вместо крови в организме морская вода. В молодости я регулярно гонял моторные яхты из Голландии в Норвегию и





Сипко ван Слуйс

хорошо помню: когда волна 6–8 м, то может сломаться все что угодно. Поэтому у меня везде тройной запас прочности, например, толщина бортового композита 38 мм.

– Можно ли сравнить ваши проекты с катерами финской Targa?

– Если волна до 2 м, то бесспорно, а вот когда 4 и более, то в финском салоне будет не так комфортно, как у меня на борту.

По мнению Сипко, его клиенты – это люди, любящие суровые морские реалии и вместе с тем не пренебрегающие комфортом. В этом можно убедиться, заглянув в главную каюту с громадной постелью посередине или же в гостевую, где между койками в лакированном шкафчике установлена полноразмерная стиральная машина!

### Privateer Trawler 52

([www.privateeryachts.com](http://www.privateeryachts.com))

С 1997 г. эта верфь спустила на воду сотню моторных стальных яхт размером от 37 до 84 футов. Большинство из моделей предназначено для длительных океанических плаваний. Мы идем в море на 35-тонном катере с двигателем John Deere мощностью 236 л.с. Запас топлива – 5500 л, то есть с круизной скоростью 7.5 узлов мы можем пройти до следующей заправки 2500–3000 мор. миль. Цена этого шедевра судостроения чуть больше миллиона евро.

Пару лет назад такой 60-футовый траулер заказал один наш соотечественник, правда, установил он туда гораздо более мощную силовую установку и нафаршировал корпус на 2.5



Марсель Ботман и его диваны

млн. Катер дошел своим ходом до Испании, а клиент из США собственноручно перегнал такую же покупку из Амстердама в Нью-Джерси.

По словам менеджера верфи Йохана ван дер Линдена, когда работаешь в сегменте премиум-класса, спешка совершенно ни к чему. Сварка одного подобного катера занимает около пяти месяцев. Через каждые 40 см в корпусе идет ребро жесткости, а для звукоизоляции под палубой проложен 4-сантиметровый слой каучука. Релинги из нержавеющей стали приварены к стали так лихо, что ровность лака над швом не отличается от покрытия капота Porsche. Внутренняя отделка салона и кают оформлена тиком или вишней. И каюты, и ходовая рубка, и кают-компания внушают чувство полной уверенности в завтрашнем дне.

### Neptune

([www.neptune.nl](http://www.neptune.nl))

На десерт голландцы пригласили нас на фабрику, где изготавливают матрасы и подушки для люксовых яхт.

За швейными машинками сидят исключительно местные рабочие.

– Почему не в Китае? – тут же спрашивают журналисты.

– Да вы с ума сошли! – энергично машет обеими руками директор фабрики Марсель Ботман. – Для сегмента «люкс» китайское качество совершенно не подходит. Ведь 80% времени на борту судна ты сидишь

или лежишь! Кто-то закажет слоновую кожу, а кто-то леопарда. Я ведь могу контролировать качество изделия только лично потрогав его руками. Наверное, поэтому уже 18 лет с момента основания фирмы количество заказов ежегодно увеличивается как минимум на 10%, а в 2015 г. мы реализовали продукции на 3.5 млн евро.

Казалось бы, что сложного в спальном матрасе? Оказывается – не тут то было, на «Нептуне» для их изготовления используют 40 типов наполнителей.

Впрочем, из гусиного пуха матрасы тут не делаются, ибо стоимость такого раритета превысила бы 4000 евро. У Ботмана разброс цен от 400 до 1500 евро, учитывая тот факт, что он реализует продукцию напрямую клиенту.

«Сто евро за матрас – это не ко мне, ведь получится исковерканный позвоночник!» – проводил нас широченной улыбкой директор Ботман.

Интересно, что думают по этому поводу российские судостроители, ведь им обычно некогда размышлять о таких мелочах *✍*