

КОЗЫРИ И СОБЛАЗНЫ

БОГДАН ПАРФЕНЮК

Невозможно не заметить влияния на эту славянскую страну ее западного соседа. В Словении сплошь и рядом слышна итальянская речь, в архитектуре доминируют апеннинские нотки, а в ресторанах подают блюда итальянской кухни. Яхты тут строят тоже по-итальянски изящные: гармоничных пропорций, с плавными очертаниями надстроек и грамотно вписанными в общий дизайн элементами. Именно об этом я подумал, увидев новенький Elan 494 в Портороже, на официальной презентации для дилеров и журналистов.



Н о яхту эту спроектировал вовсе не итальянец. Ее конструктор англичанин Роб Хамфрис не поддержал мировой тренд в мейнстриме последних лет — прямые штевни и широченные транцы. И лично мне импонирует его умеренный консерватизм: во-первых, так просто красивее, во-вторых, наклонный форштевень меньше бьет раскачивающимся якорем, в-третьих, не слишком широкая округлая корма лучше противостоит попутному волнению.

Парусное вооружение — дробное, с тремя парами заваленных в корму краспиц и автоматическим стакселем (стандарт на круизере). На палубе достаточно просторно, хватает места и для работы, и для

отдыха. Обращаю внимание на многочисленные кипы для страховочных лицей. Единственное, что здесь не понравилось, так это несоразмерные для такой яхты швартовные утки с короткими рогами.

КОРМОВЫЕ ПОЛЕЗНОСТИ

Откидная (электроприводом) кормовая платформа в поднятом положении служит транцем, а в опущенном — «пляжем». Под рукой душ, в кокпит ведет лесенка — удобно. Платформа открывает здоровенный актерник; здесь, кроме динги, еще много чего поместится. При закрытой платформе доступ в актерник возможен через люк в кокпите.

Кстати, доступны два варианта устройства платформы: она может

перекрывать транец до настила кокпита (как у нас), а может и до палубы. В первом случае кокпит открыт с кормы (гонщики это любят), во втором закрыт (так безопаснее).

На кормовых релингах у бортов сделаны тиковые сиденья — девушки любят здесь сидеть.

Наша лодка — первенец серии. Это значит, что на уровне деталей еще будут доделки и переделки. К примеру, конструкции трапа-сходни. Задумка прекрасная: сходня интегрирована в настил, на ходу не загромождает палубу, а на стоянке разворачивается в сторону понтона, заодно открывая кокпит в корму (для выхода на купальную платформу). Но пользоваться им пока слишком сложно: выкрутить руко-

яткой от лебедки, которая при этом конфликтует с леерной стойкой, фиксирующей «червяк», перецепить топенанты, развернутую сходню раскрепить в стороны... Сами словенцы, которые взялись мне помочь, резюмировали: надо переделать.

КОКПИТ

В его корме пара угловых сидений рулевого, которые просто «нависают» над палубой. Под правым закреплен спасательный плот, и это хорошо: в случае (не дай Бог!) аварии его тяжелый контейнер не надо вытаскивать из рундука, как на большинстве яхт. Но остаток объема под правым и все пространство под левым рундуком «гуляют»: все, »



что туда положишь, «выедет» при крене. С моей точки зрения, не очень хорошо, тем более что для ходовых концов шкотов выведенных к штурвалу рундуков не предусмотрено. А еще смутило, что сиденья плоские и упоров для ног нет (впрочем, их наверняка еще установят).

На яхте применена «немецкая» (на оба борта) разводка гика-шкота, ходовые концы выведены на лебедки у рулевых постов. Вторая пара лебедок (здесь же) обслуживает стаксель-шкоты. Это означает, что рулевой может в одиночку настраивать паруса, не бегая по кокпиту и не сгоняя с мест гостей. Такое расположение не мешает и командной работе (правда, матросу придется работать спиной к парусу). Непонятно лишь, почему при этом шкот автоматического стакселя все же выведен на рубку.

Штурвалы удобные, «ухватистые», между ними — широкий проход. Приборы (включая небольшие картплоттеры) продублированы на оба борта, справа под сиденьем — гнездо дублирующего переговорного устройства. И самое любопытное, в рулевые тумбы встроены ветбар! Раковина, небольшой холодильник



ник, продуктовые рундучки в круизе очень кстати. Но! На ходу под парусами крышки ниш (с мойкой и рундуком) заблокированы гика-шкотами.

Сиденья кокпита охватывают привычный раскладной стол буквой «П». Да, за столом можно сидеть и с торца! Это позволяет разместить за ним восемь человек! Сам стол может



быть облегченной конструкции (чтобы перед гонкой быстро убрать), или, как у нас, с солидной пластиковой основой и емкими рундуками под крышками.

И еще. Все знают, насколько душно бывает летом в каютах и как приятно спать на сиденьях кокпита — под звездами и на ветерке. Только обычно коротковаты эти сиденья — ноги и голова упрутся. Но не на Elan 494, где их длина составляет 2,1 м! Действительно, словенцы сделали очень просторный, практичный и интересный кокпит.

САЛОН

Говоря о салоне парусной яхты, мы всегда рассказываем о камбузе и штурманском столе у входа, обеденном уголке дальше в нос, ведь так? Казалось бы, незыблемый стандарт еще с XIX столетия. А вот дизайнеры Elan смело распрощались с ним: их кают-компания «переехала» к входу, а кок и штурман работают у мачтовой переборки. Логика в том, чтобы собирать людей в самой широкой части яхты. Дополнительно расширила эту зону концепция «дек-салона»: пайол поднят так, чтобы взрослый свободно обозревал горизонт в большие окна рубки. И, знаете, впечатляет. Стол такой площади я на 50-футовиках еще не видел. И экипаж на диванах рассаживается вольготно, не толкаясь плечами. Тем более что со стороны прохода к столу придвигается табуретка — секция из дивана напротив. Упомянутый диван (по правому борту, на троих) дополняет обеденную группу до функциональности кают-компании. Все сидят лицом

друг к другу, стол складывается пополам (теперь он журнально-кофейный), в его тумбе обнаруживается бар, а рядом с диваном — шкаф винного охладителя и даже кофемашина. А из ниши за диваном поднимается приличных размеров панель телевизора...

Словом, плюсы в новом концепте очень весомы. Что в минусах?

Первый: штурмана и кока будет больше качать (их рабочие места сдвинуты к мачте). Впрочем, тут словенцы не первые: в мире уже хватает яхт с аналогичным «грехом» — вполне прижились.

Второй: в шторм в зоне вокруг трапа неизбежно все будет мокрым, а значит будут влажными и матрасы дивана, что неприятно.

Третий: удаленность штурманского стола от рулевого и кокпита. Частично компенсируется внутренней радиосвязью.

Кстати, с развитием картплоттеров (и навигационных программ на ноутбуках) значимость классического места штурмана сильно упала. По крайней мере, так считает большинство производителей яхт, размещая их по «остаточному» принципу, минимизируя оборудование и площадь штурманского стола. И здесь мы видим свидетельство этому: на столе не поместится даже сложенная вдвое карта, объем под столешницей достаточен разве что для лощи, перед глазами только пульт бортовой электросети, а радиостанция вообще «спряталась» в шкафчик. Впрочем, это причуды заказчика: его супруга настояла, чтобы по возможности все оборудование было скрыто мебельными фасадами.

Камбуз П-образной конфигурации, с большими столешницами, выдвижными секциями, парой раковин и ящиком для овощей. Оборудование: плита с духовкой, электровытяжка, микроволновка, холодильник. Последний, увы, один (по-моему, маловато), второй предусмотрен опционально.

Отделка минималистическая: шпон на плоскостях и торцах, без обвязок из массива дерева. Понравилась фурнитура: вместо не слишком удобных и часто заедающих кнопок здесь вверху в дверцы врезаны клавиши (нажимаешь пальцем и тянешь на себя, а закрываются дверцы одним движением). На выдвижных ящиках стоят доводчики. Кроме привычных осветительных плафонов, есть и мягкая фоновая подсветка.

Обрамление столов (кают-компания, камбузного, тумбы за штурманским местом) выполняет функцию поручней. А вот еще один поручень не помешал бы в проходе у дивана правого борта.

Ламинированные ступени входного трапа практически «висят в воздухе», его нержавеющей основе совсем не видно. А за трапом — проход к кормовым каютам и зеркало на переборке, расширяющее объем. Решение необычное, я нашел его красивым.

КАЮТЫ

Верфь предусмотрела одну или две каюты в носу и до трех в корме. Широкий выбор: от 2-каютной планировки с очень большими жилыми объемами и индивидуальными санузлами до откровенно чартерной — 5 кают (одна 2-ярусная) и 2 санузла. Плюс шкиперская кладовая или отдельная каюта капитана в самом носу.

На представленном первенце 3 каюты с санузлом в каждой. Кормовые — практически симметричные, по левому борту чуть просторнее при входе. Все как обычно: двойная кровать, пара иллюминаторов плюс люк в подволоке, платяные шкафы и полки. Объемы для личных вещей, считаю, достаточные, как для гостевых кают.

Санузел в левой каюте небольшой, совмещенный с душем, зато индивидуальный — вход из каюты. По правому борту помещение просторнее и душевая кабина отдельно. Но вход туда из салона (гостевой туалет). В обоих очень высоко, что может быть проблемой: не легко дотянуться до люка в подволоке.

Передняя каюта принадлежит владельцу. Большая двойная кровать на подиуме, »

сиденья у бортов, платяной шкаф и полки, выдвижные постельные ящики, два палубных люка, небольшие иллюминаторы в бортах, санузел с отдельной душевой кабиной — апартаменты вполне уютные. Лично я настороженно отношусь к жилищу в носу — в шторм там находиться невозможно. С другой стороны, в спокойном круизе чем дальше от двигателя, тем комфортнее.

НА ХОДУ

Еще при спуске яхты на воду я обратил внимание на близкое расположение гребного винта к фальшкилю. Да, здесь есть свои плюсы: масса мотора смещена к центру тяжести яхты (плюс на волнении), и нет эффекта заброса винта, столь пугающего новичков. Проверил — лодка вперед-назад движется, как по рельсам. Доступ к двигателю под пайлоами салона (люк большой, точки контроля масла/воды расположены удобно, правда, не представляю, как ковыряться в нижней части агрегата).

Кстати, двинул ручку газа вперед и впал в ступор — яхта назад пошла. Капитан улыбается: «Мы развернули рукоятку, считаем, что так удобнее». Ну, кому как... В конце концов, привыкается быстро.

Рядом с рукояткой газа-реверса — пара джойстиков подруливающего устройства. Приводы и в носу, и в корме (выдвигаются при активации), можно разворачивать судно, а можно двигаться в сторону. Петтер Антонсен, представитель норвежского производителя Sleipner Motor AS: «Мы не пошли по пути вращающейся колонки — если ее заклинит в повернутом состоянии, яхта окажется обездвиженной. А наша система независима от мотора и руля, если выйдет из строя — судном можно управлять, как обычно. Приводы выносливые: на 50% мощности можно непрерывно работать до 10 минут (а не 8 секунд, как обычно! — Прим. авт.). Джойстики «умные»: чем сильнее отклоняете, тем больше приложенная мощность. Есть функция «прижим»: ее активируют при подходе бортом к стенке, чтобы спокойно завести швартовы зафиксированной лодки». Впечатляет. Особенно последняя функция — мечта капитана-одиночки.

Под парусами лодка резвая, в ней не ощущается «вальжажности» большого круизера, ускорение и отклик на руль выше всяких похвал. Обзор, контроль парусов (от обоих штурвалов), работа на лебедках, контроль приборов, комфорт для сидящих в кокпите — по крайней мере при наших условиях (ветер



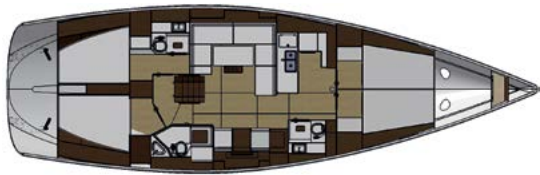
10–14 узлов, волна незначительная) — у меня нареканий не вызвал. Особо порадовала стабильность управления на больших кренах: нет ощущения, что вот-вот кинет в бродчинг, сказывается наличие двух рулей.

Наша яхта укомплектована автоматическим стакселем. Он тянет хуже обычного (ибо твист неизбежно больше), но просто незаметным при лавировке короткими галсами. И вот с этим скрученным по высоте парусом яхта резво бежит в бейдевинд с почти 8-узловой скоростью! Не очень круто, градусов 50 (истинного ветра), но в круизе этого достаточно. Геную (107%), увы, к испытаниям не подготовили, а жаль. Но что яхта быстрая — однозначно. Накануне приезжал сам Роб Хамфрис, чтобы лично обкатать лодку. Уехал довольный.

РЕЗЮМЕ

У словенских яхтостроителей репутация неустанных новаторов. Очередное тому подтверждение — новый Elan Impression 494. Просторный кокпит с ветбаром, оптимизация под одиночное управление, огромная кают-компания, широкий выбор планировок — вот козыри круизера. В то же время яхта весьма резвая, в ее гардеробе предусмотрен геннакер, шкоты выведены на оба борта, а кокпит можно «очистить» по-гоночному — вот соблазны спортсмена. Добавлю, что по обстановке судно гораздо понятнее для новичков с моторных яхт, при постройке словенцы допускают небольшие отклонения от проекта (преиму-

щество небольшой компании), а цену держат агрессивно низкой (несмотря на «инфузионные» корпуса). Словом, лодка действительно интереснейшая. ❖



Elan Impression 494	
Длина наибольшая, м	14,85
Ширина, м	4,65
Осадка, м	2,23
Водоизмещение, т	14
Вес балласта, т	4,50
Площадь парусов, м²	
со 107% генуей	119
Мощность двигателя, л.с.	75
Запас топлива, л	290
Запас воды, л	650

TIME 4 leisure

Россия, 123317 Москва,
Шмитовский проезд, 31/2, стр.1
Тел. +7 (495) 507-9802

LUXMEDIAGROUP

представляет
версию журнала «Капитан-Клуб»
для iPhone и iPad



Тем, у кого всегда под рукой iPhone и iPad, теперь доступна электронная версия журнала «Капитан-Клуб». Современный вид, интерактивные статьи с красочными иллюстрациями, HD-видео, новые возможности.

Скачайте бесплатно новый номер прямо сейчас. Для этого просто перейдите по QR-коду или по ссылке из браузера вашего iPad/iPhone.

<http://itunes.apple.com/us/app/kapitan-klub-zurnal-dla-ludej/id505980405>



Available on the
App Store