



Польские яхты в свое время были хорошо знакомы советским яхтсменам – большое количество их в относительно неплохом состоянии сохранилось и сегодня в наших яхт-клубах. Тогда они поставлялись к нам через внешнеторговую организацию «Навимор». С той поры минуло много лет, нет уже ни «Навимора», ни самого Советского Союза, да и Польша теперь уже не та. Но яхты строить она не перестала, и вот с одной из них – новейшей «Delphia 33» – мы и познакомимся буквально на днях.

Прекрасная «полячка»



Артур Гроховский, Денис Денисов. Фото Артура Гроховского

«Delphia 33» – это последнее по времени творение крупнейшей польской верфи «Delphia Yachts» (вкратце о ней мы рассказывали в № 207). Новая яхта заполнила собой «просвет» в модельном ряду между двумя уже хорошо известными в мире лодками «Delphia 29» и «Delphia 37». Мировая премьера «33-й» состоялась зимой этого года в Лондоне, так что даже в Дюссельдорфе мы еще были лишены возможности познакомиться с новой лодкой лично. Тем не менее один из петербургских энтузиастов паруса рискнул (при некотором посредничестве «Кия») приобрести «Delphia 33» – и, похоже, не прогадал.

Первый взгляд на яхту не разочаровал: как и подобает коренной полячке, она красива, более того – нестандартна, со своим «лица необщим выражением». Высокий корпус и элегантный изгиб рубки, подчеркиваемый другими деталями: формой иллюминаторов и погребью рубочных поручней, вкупе с необычным цветом фирменных надписей и логотипов на борту (вишневый вместо традиционного синего) обращают на себя внимание, радуя душу владельца. В любой гавани такая лодка не затеряется!

Внешность, однако, далеко не самое главное для яхты: как точно подметил еще Юрий Визбор, «есть разрыв большой меж внутренним содержанием и внешней красотой». Содержание «Delphia 33», однако, вполне под стать внешнему виду яхты: хорошо оборудованный и просторный салон отделан, к примеру, даже не красноедеревофанеровкой, а массивом светлого красного дерева! Это решение, безусловно, неде-

шево и по статусу соответствует куда более дорогим лодкам, представляющим собой элиту сегодняшнего яхтостроения – таким как, к примеру, «Oyster». Высокая себестоимость подобной отделки, впрочем, вполне компенсируется сравнительно низкой стоимостью рабочей силы в сегодняшней Польше.

Планировка лодки вполне стереотипна для нынешних тридцатифутовиков: в носу находится удачно спланированная каюта с V-образной койкой (койка поднята, имеется нечто типа мягкой ступени, которая может использоваться и как кресло), затем идет просторный салон с раскладывающимся столом, далее расположены: по правому борту – небольшой камбуз (мойка, холодильник, двухконфорочная газовая плита с духовкой (!) в кардановом подвесе), а по левому – выделенный штурманский стол, за которым находится галюн с умывальником и душем. Отметим, что создатели «Delphia 33» не пошли на поводу у новомодных тенден-

ций и не стали совмещать штурманский стол с общей зоной кают-компания. По правому борту под кокпитом расположена кормовая двухместная каюта.

Стол в салоне заслуживает того, чтобы о нем сказать отдельно – такого большого (в разложенном виде) на яхтах подобной длины встречать пока не доводилось. Внизу размещена стойка для бутылок, в торце – небольшой закрывающийся ящик для утвари. Пожалуй, единственным недостатком можно считать его большую длину – из-за левого торца неудобно вылезать. Зато накрыть такой стол можно на славу, равно как и легко рассадить за ним человек восемь.

Салон очень светлый благодаря четырем иллюминаторам по борту и пяти – на крыше рубки. Правда, нельзя не отметить то, что красивые снаружи боковые иллюминаторы не открываются изнутри, так что в жаркую погоду проветрить подпалубные помещения на «Delphia 33» с их помощью не уда-





тся – в отличие от яхт с менее броскими внешне, но более функциональными иллюминаторами. Большая высота (свыше 190 см) делает пребывание внутри салона удобным даже для рослых людей (конечно же, высота подволока в носовой каюте меньше – всего 175 см). В целом же можно сказать, что внутренняя планировка и отделка «Delphia 33» находятся на современном уровне и особенно придется по душе тем, кто ценит классические яхтенные интерьеры, с недоверием относясь к новейшим вариациям на тему модерна (как, к примеру, у яхт «Hanse») или к популярному сегодня минимализму. Завершая рассказ об интерьере, отметим еще, что на выходе из салона по обе стороны от трапа есть две массивные деревянные ручки, форма и месторасположение которых говорят о том, что над деталями отделки яхты работали с душой.

Первый (если не считать перегона яхты своим ходом из Польши в Петербург) выход «Delphia 33» в море при-

шелся на июньскую гонку на призы «Ленэкспо» в рамках проходившей ботшоу. К сожалению, при покупке яхта не была укомплектована спинакером (равно, как и оковкой на мачте для установки спинакер-гика, а ее надо включать в комплектацию обязательно!), поэтому в срочном порядке пришлось придумывать на мачте «приспособу» для установки взятого в долг спинакер-гика. С поворотами намечались явные проблемы, что, к сожалению, и подтвердилось самым неприятным для экипажа образом (впрочем, это уже не относится к нашему тесту, равно как и не умаляет достоинств яхты).

Итак, мы вышли в море при оптимистическом прогнозе: «северо-восточный ветер скоростью 3-6 м/с», который упорно расходился с показаниями калиброванного ручного анемометра, настойчиво показывавшего скорость означенного ветра не выше 2 м/с. Кстати сказать, поляки штатно расположили все приборы на неширокой рулевой

колонке, при этом индикатор анемометра оказался закрыт смонтированным позднее кольцом привода неудачно выбранной конструкции авторулевого: настраивать прибор можно было только неестественно изогнувшись. В этих условиях мы, выйдя из гавани Речного яхт-клуба (который вскорости опять может стать Центральным) под мотором, медленно побрели к предполагаемому месту старта, попутно знакомясь с особенностями парусного вооружения яхты. Под мотором (дизелем «Volvo Penta D30», очень неприятно вибрировавшим на холостых и близких к ним оборотах) корпус довольно заметно тянул кормой воду, создавая хорошо видимую на гладкой воде поперечную волну в кильватерной струе (здесь явно чувствуется некоторый избыток мощности двигателя для такой небольшой яхты, но вибрации в любом случае настораживают), так что экипаж стал заранее готовиться к необходимости сильнее загрузить нос. Лодка была вооружена



«мягкими» дакроновыми круизными парусами польского пошива, причем грот имел сквозные латы и свободную нижнюю шкаторину. При слабом ветре мне его форма очень понравилась, хотя при усилении ветра у него, как показалось, излишне сильно открывается задняя шкаторина, что чрезмерно смещает максимальное пузо вперед к самой мачте. Тем самым самая эффективная с точки зрения созда-

ния тяги часть паруса (а она находится в точке его максимальной кривизны – иными словами, в точке с наибольшим пузом) сдвигается туда, где находятся аэродинамическая тень от достаточно массивной мачты и вызванные ею завихрения. Это, безусловно, снижает тягу паруса. Но не исключено, что данную проблему можно будет решить тщательными на-

стройками рангоута и такелажа, а о том, что мачта совершенно точно не была настроена как надо, говорит простой факт: для того чтобы правильно настроить стаксель, экипажу на разных галсах следовало по-разному размещать кипу стаксель-шкота на погонах (версию об асимметричности расположения погон относительно ДП мы после тщательного осмотра отвергли). Никаких закруток для грота не предусмотрено – убирается он традиционным образом при помощи системы lazy jack. Для аэродинамической эффективности грота такое решение, разумеется, только в плюс – закрутка в гик ухудшает профиль паруса, а закрутка в мачту вынуждает отказаться от горизонтальных лат и сильно уменьшить горб паруса (а то и вообще привести к отрицательному серпу), но вот «воскресным яхтсменам» оно, возможно, и не понравится. Погон гика-шкота размещен на крыше рубки, а его ходовой конец проведен на левую рубочную лебедку (надо отметить, что на две рубочные лебедки выведены ходовые концы всех снастей яхты, за исключением, естественно, стаксель-шкотов и закрутки стакселя, которая идет отдельно через собственный стопор к левой кормовой лебедке).

Ожидание старта и самого судейского судна сильно затянулось – уже минуло назначенное время, а о нем не было ни слуху, ни духу. Лишь примерно на полчаса позднее указанного в гоночной инструкции времени старта судейская яхта соизволила заявить о себе, сообщив, что стоит несколько западнее намеченной точки старта, ближе к о.Верперлуда. Потихоньку побрели туда, по пути «прикидываясь» с другими лодками. Ветер в это самое время начал «дурить», постоянно меняя скорость и направление. Вышло, что в очень слабый ветер (1–2 м/с) «Delphia» идет не очень охотно, уступая практически всем вышедшим на дистанцию яхтам, но после усиления ветра до 3 м/с и выше ведет себя более чем достойно, уступая по абсолютной скорости только более крупным яхтам – «шестеркам» и «цитрусовым». К немалому нашему удивлению оказалось, что не только яхты проекта «ЛЭС 35», но и такой ходок, как «Кураж» («Open 800»), в этот ветер не могут обойти «Delphia 33» – при этом соперники находились под угольными гоночными ламинатами (однако у некоторых «лысок» были даже не приклеены колдунчики!) против польских туристских «тряпок»! Это, признаюсь, внушило в нас некоторые надежды на удачное выступление.

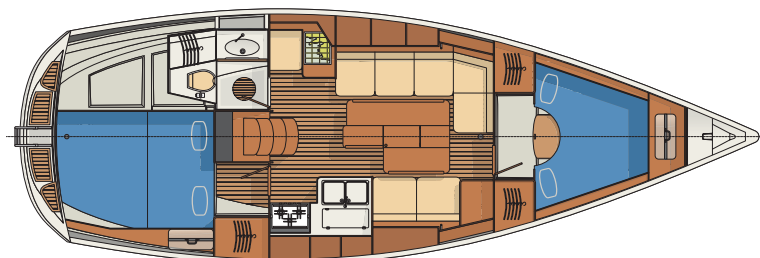
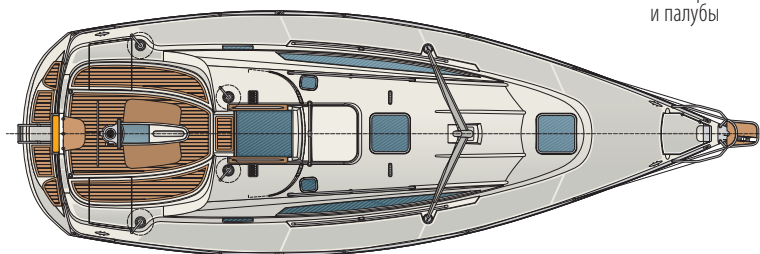
Первые впечатления оказались вполне оправданными – со старта

Основные данные яхты «Delphia 33»

Длина, м	9.95
Ширина, м	3.47
Осадка, м	1.80
Площадь парусности, м ² :	
– гюня	21.3
– грот	29.0
Высота мачты над КВЛ, м	15.4
Водоизмещение, кг	5200
Масса балласта, кг	1330
Емкость цистерн, л:	
– топливной	125
– пресной воды	210
Цена без таможи и НДС, евро	82 180
Конструктор	Андрей Сжжат



Общий вид, планировка салона и палубы



«Delphia» ушла пятой в группе под кормой у «Марии» (с самой выгодной стороны стартовой линии!), но уже на верхнем «гвозде» стала первой (собственно говоря, «верхним» первый знак можно было назвать лишь с некоторой натяжкой – яхты спокойно выходили на него одним галсом). Соперников мы взяли именно ходом, пройдя мимо части из них даже с подветра, а все потому, что сразу после старта начали делать тонкие настройки – в то время как владельцы угольно-кевларовых ламинатов сидели на пятой точке ровно. И результат не заставил себя ждать! Прекрасный ход для абсолютно ненастроенной лодки под обычным дакроном, да еще с собранным с бору по сосенке экипажем!

Надо отметить, что кокпит яхты очень удобен для работы и рулевого, и шкотовых – он просторен, пожалуй, как ни один из кокпитов на виденных мной яхтах сравнимой длины (просто танцплощадка!), а по его середине проходит отформованная из стеклопластика нескользящая выпуклость, на крене служащая превосходным упором для ног. Простейшая вещь, а как рационально! Отмечу, что и так часто встречающийся вариант работы матросов со стаксельшкотами с наветренной стороны (с переносом ходового конца через весь кокпит) на «Delphia 33» может быть реализован без малейших затруднений – кстати, именно в этом случае означенный упор особенно полезен.

Сказанное не означает, что кокпит яхты, как и ее палубное оборудование, лишены недостатков. Свисающие с рубочных лебедок ходовые концы можно удобно закрепить на утках, снабженных к тому же упругими петельками, но зато совершенно некуда приткнуть ручки лебедок. Кстати, и выбранный типоразмер лебедок мне показался маловат: вместо установленных на крыше рубки «Lewmar 12» разумнее смонтировать лебедки 16-го типоразмера – усилия на снастях при усилении ветра могут быть слишком велики для 12-го размера и семейного экипажа. Конечно, это несколько скажется на окончательной цене яхты.

Для тех, кто захочет часто гоняться, возможно, есть смысл поставить на рубку не две, а четыре лебедки, но в любом случае обязательно надо промаркировать стопора и нанести на грот цветные линии для контроля его формы!

На втором отрезке дистанции «Delphia» по-прежнему продолжала отрываться от конкуренток в лице «ЛЭС 35», но заметно проигрывала им по крутизне хода – одним галсом на знак мы выйти не смогли. Виной тому, возможно, стал перетравленный фал



«Delphia» легко обгоняла «ЛЭС 35» под угольными парусами

грота, ну и за повышенную ширину корпуса пришлось платить остротой хода, вернее, ее отсутствием. Впрочем, неизвестно, как бы все сложилось, будь у нас выхоженная и настроенная лодка с гоночными ламинатами, как у наших соперниц. Нельзя не сказать, что при ходе под парусами яхта совершенно «забыла» о своем стремлении тянуть воду за кормой и шла очень хорошо – с ровным обтеканием транца, мягко встречая волну острым носом, правда, больших волн не было. По итогам гонки мы, к сожалению, не заняли высокого места – доморощенная «приспособа» для несения гика не позволила нам, как мы и предчувствовали, вовремя сделать поворот...

Но в целом, взвешивая опыт первого

выхода, можно сказать, что «Delphia 33» представляет собой очень удачный вариант небольшой парусной яхты, пригодной как для туризма и отдыха, так и для азартных клубных гонок (отсутствие в штатной комплектации столика в кокпите прозрачно намекает именно на «клубно-гоночную» ориентацию, хотя опускаемый столик с прижимом к колонке можно и нужно самостоятельно установить – не помешает). Ряд особенностей лодки – таких, как высокие ходовые качества, очень просторный кокпит и хорошая отделка салона – выгодно отличает ее от многих сравнимых по длине и цене одноклассниц. Неудивительно, что уже нашлись заинтересованные люди, готовые стать дилерами польской верфи в нашем регионе.

Редакция «Кия» благодарит Виктора Онищенко и Дениса Денисова за предоставленную яхту и организацию тестового выхода.

Плюсы:

- > отличный внешний вид;
- > просторный кокпит;
- > комфортабельный салон;
- > удобно организованная работа со снастями;
- > очень хорошие ходовые качества при среднем и сильном ветре.

Минусы:

- > сильная вибрация дизеля на холостом ходу;
- > малый типоразмер лебедок на рубке;
- > неудачное расположение приборов;
- > невысокая крутизна хода;
- > слабая вентиляция салона.

