

Артур Гроховский. Фото автора

Лица необщим выраженьем...



... отличается попавшая нам в руки польская яхта «Delphia 28», которую мы впервые увидели на выставке в Дюссельдорфе. Несмотря на стереотипное мнение о скупости немцев, следует отметить, что на приобретение родной (далеко не самой дешевой продукции) жители Германии денег не жалеют. Поэтому можно сказать, успех любого иностранного товара на немецком рынке – гарантия его качества.

Именно это в полной мере относится к продукции польской верфи «Delphia Yachts», предлагающей довольно широкую линейку отличных и сравнительно недорогих парусных яхт длиной от 24 до 46 футов, одной из самых популярных представителей которой является «Delphia 28 sport». Сразу оговорюсь, что ничего соответствующего надписи «sport» на ее борту я не обнаружил. Наоборот – это крейсер, и весьма достойный крейсер.

На воде польская лодка сразу же обращает на себя внимание необычно высоким для своего размера бортом.

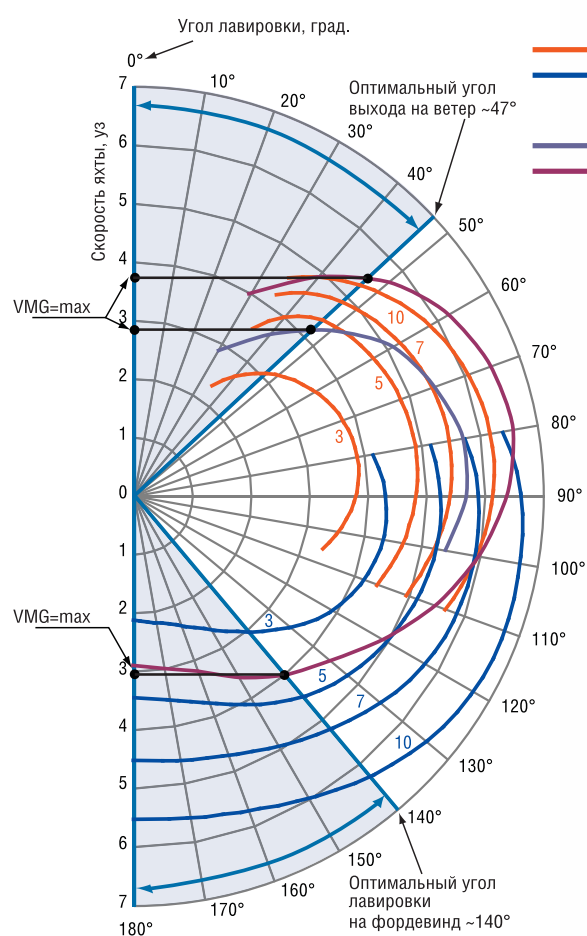
Жидания большой высоты внутренних помещений не оправдываются –

стоять в полный рост можно только на небольшом пятачке возле сходного люка, что, впрочем, естественно – в ином случае лодка выглядела бы откровенным «бочонком». Кокпит ее просторен и открыт в корму, по обоим бортам располагаются объемные рундуки, при этом левый дополнительно оснащен вентилируемым отсеком для газового баллона, в ДП проходит полезный нескользкий выступ (аналогичная деталь была на «Delphia 33», см. «КИЯ» № 210) – работать на кренах с наветренного борта удобно. Гика-шкот проходит через блок, закрепленный на настиле кокпита – погона нет (а говорите – спорт!), но за

доплату можно установить удобный пьедестал.

На крыше рубки имеются пара самостопорящихся лебедок и два набора клавишных стопоров «общей емкостью» на восемь ходовых концов. При необходимости еще две лебедки «под геннакер» могут быть установлены на комингсах кокпита. Погоны для блоков стаксель-шкота располагаются на неожиданно просторной палубе вплотную к рубке. Нельзя не отметить, что изогнутый, с «бровями», подкрашенными черным, «глаз» иллюминатора на рубке, во-первых, придает лодке характерный вид, который невозможно ни с чем спутать, во-вторых,





Общий вид, план салона и палубы

сглаживает, смягчает довольно крупные формы яхты, делая ее визуально миниатюрнее.

Корпус – стеклопластиковый, сэндвичевый с бальсовым наполнителем, очень жесткий: на волне ничего не скрипит и не трещит. За доплату (причем довольно приличную) можно приобрести яхту, корпус которой сделан по технологии «infusion», ее водоизмещение будет на 300 кг, т.е. на 10% меньше. (Заметчу, что водоизмещение лодки в базовой комплектации находится практически на верхнем для ее класса пределе (2800 кг), что косвенным образом свидетельствует о ее надежности и неплохой оснащенности. Превосходит ее в этом отношении разве что бельгийский «Etap 28», одна из лучших – но весьма своеобразных! – лодок в классе 28-футовиков. Большинство же других сравнимых европейских яхт весят на 50–250 кг меньше). Помимо этого, есть еще и версия «Delphia» с качающимся килем – осадка яхты в этом случае может быть уменьшена до 0.45 м, правда, водоизмещение возрастает до 3 т. Можно

Основные данные яхты «Delphia 28» и ее одноклассников «Beneteau First 27.7» и «Etap 28s»

	«Delphia 28»	«Beneteau First 27.7»	«Etap 28s»	
Длина, м:	макс.	8.83	8.60	8.98
	по КВЛ	8.60	8.45	8.30
Ширина, м	2.95	3.00	3.36	
Осадка, м	1.77 (1.45/0.40)*	1.80 (2.20/0.65)*	1.76	
Масса балласта, кг	840 (800)*	870 (821)*	1290	
Водоизмещение, т	2.80 (3.00)*	2.795	3.82	
Площадь парусности, м ² :	грот	23.2	27.8	25.8
	генуя	16.2	21.0	19.0
Мощность вспомогательного двигателя, л.с.	15	14	19	
Базовая цена верфи, евро	37 500	46 580	74 250	
Конструктор	Анджей Сжжат			
Строитель	«Delphia Yachts Kot sp.j.»			

* В скобках приведены данные для версий с подъемным килем

отметить еще и то, что существует яхта «Delphia 26» – де-факто просто укороченная на два фута «28-я». Как видим, возможности выбора при покупке весьма широки.

Внутри – стереотипная планировка: слева – камбуз, справа – галюн, довольно просторный салон с полноразмерным диваном по правому борту, в носу расположена дополнительная



Верхняя палуба неожиданно просторна



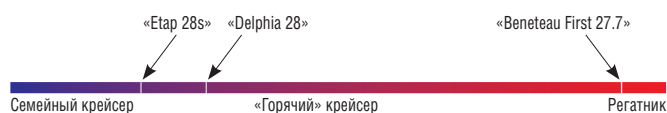
Выстрел закреплен на носу

Скорость и уровень шума под мотором

Обороты в минуту	Скорость, уз	Уровень шума, дБ-А		
		Салон	Носовая каюта	Кормовая каюта
2000	5.5	68	61	72
2100	6.2	70	63	74
2800	7.0	73	67	79

Условия проведения теста: акватория – Невская губа Финского залива, скорость ветра – 6–8 м/с, порывы – до 6 м/с, волнение – 2–3 балла, температура воздуха – 24° С, воды – 17° С, экипаж – 2 чел., загрузка водой и топливом – 40 л.

Качественная оценка энерговооруженности*



* Данный параметр (в виде безразмерного коэффициента $2\sqrt{S^3/V_D}$) – хороший показатель ходкости парусных яхт в средние ветра, являющийся, по сути, довольно точным аналогом величины энерговооруженности (л.с./т) моторных судов. Для большинства массовых килевых крейсерско-гоночных яхт значение этого показателя находится в пределах от 4 (семейные крейсера с малой энерговооруженностью) до 5 («заряженные» регатные лодки), поднимаясь до 5.5–6 у «чистых» гонщиков и до 6.5 у экстремальных конструкций наподобие яхт дивизиона Proto в классе Mini 6.50.



двухместная каюта, отделяемая от салона скользящими дверцами. Еще одна каюта находится под кокпитом слева по борту, в салоне по правому борту рядом с гальюном оборудован вместительный шкафчик. бщее впечатление: и внутри, и снаружи лодка гораздо больше, чем ей полагалось бы быть. По вместимости и обитаемости она может быть сравнима с более крупными лод-

ками класса 30-футовиков, при этом заметно превосходит хорошо известный у нас «Carter 30».

Парусное вооружение – шлюп с оснасткой 5/6. Генуя – со сравнительно небольшим перекрытием грота, установить на яхту большую по размеру геную не дадут ванты: стаксель-шкот проходит между ними и мачтой, так что места для нее попросту нет. По-

крой штатного стакселя мне не очень понравился: мало того, что он весьма полный (что подтвердилось потом при попытке оценить крутизну лавировки), так еще и нижняя шкаторина поднята довольно высоко. Какой уж тут «спорт»!

Грот, напротив, хорошей формы и стоит прекрасно. Легко убирается в Lazy bag. Штатные шкотовые лебедки расположены достаточно удобно для матроса, а вот рулевой в одиночку справиться с ними не сможет – разве что при несильном ветре. Впрочем, в отличие от многих своих одноклассниц, «Delphia» как раз легко может выходить в море и при сильном ветре – мощь и надежность высокобортного корпуса вкуче с умеренной для данного водоизмещения площадью парусности (чуть менее 40 м²) вполне это позволяют.

Под двигателем лодка управлялась без затруднений, мощность его адекватна размерам и водоизмещению, шум и вибрации – весьма умеренные. На ходу под парусами яхта оправдала



Проводка снастей удобна



ожидания: легко лавировала (правда, не так уж, чтобы очень круто – реальный лавировочный угол где-то в районе 95–100°, можно, в принципе, идти и заметно круче, но при этом сильно теряется ход), уверенно разгонялась. Скорость на острых курсах даже при несильном ветре близка к предельно достижимой для данного водоизмещающего корпуса, равной 7.1 уз – отличный результат! Реакция на действия рулевого – чуть вяловатая, чувствительность рулевого управления находится, пожалуй, ближе к нижнему пределу: дальше управление лодкой можно было бы уже считать скучным. Немного странным показалось поведение яхты на попутных курсах – при ходе полнее галфвинда скорость весьма быстро падает. Возможно, это объясняется быстрым увеличением площади смоченной поверхности при уменьшении крена на попутных курсах. Крутую балтийскую волну «Delphia» встречает довольно мягко, кокпит практически не забрызгивается.

К проводке снастей, деталям парусного вооружения придраться практически нельзя – все очень удобно и доступно. Разве что можно покритиковать место рулевого: если при сильном крене пересечь на комингс кокпита и выпрямиться, то леера врезаются в спину (похожее наблюдалось на яхте «Эльф», «Кия» № 189). Попыток яхты приводиться при усилениях ветра не отмечалось, впрочем, в день наших испытаний ветер был не слишком порывист. Сидя на руле яхты вполне уме-

	Конструкция и дизайн	Обитаемость и комфорт	Скорость, управляемость и мореходные качества
+	<ul style="list-style-type: none"> Жесткий сэндвичевый корпус Возможность выбора между фиксированным и подъемным килем Высокий борт 	<ul style="list-style-type: none"> Необычно просторные кокпит и верхняя палуба Изолированная носовая каюта Отличная базовая комплектация 	<ul style="list-style-type: none"> Отличная скорость на острых курсах Удобная проводка всех снастей
-	<ul style="list-style-type: none"> Несколько завышенное водоизмещение Невысокая энерговооруженность 	<ul style="list-style-type: none"> Слабая вентиляция кормовой каюты 	<ul style="list-style-type: none"> Невысокая крутизна лавировки Низкая скорость на попутных курсах



ренные, шкотовый может работать со снастями, сидя на наветренном борту. Пьедестал для блоков гика-шкота все же есть смысл заказать – в таком варианте работать со стопором станет удобнее.

Резюме

Отличный малогабаритный крейсер для прибрежного туризма, практиче-

ски ничем не уступающий аналогам от известных брендов (а то и превосходящий их!). С подъемным килем эта лодка – просто находка для жителей побережий некрупных озер, рек и водохранилищ с отмельными берегами. Качество сборки безупречное, это подтверждают и посещения самой верфи, все используемые конструктивные материалы – только первоклассные.