



«КАДИЛЛАК» под парусами

...Зной, разлитый над Петербургом, казался нестерпимым. Душа и тело жаждали сиесты. Последовавшее предложение о тестировании яхты “Hunter 326” показалось нам просто ниспосланным свыше — согласитесь, не часто удается одновременно сочетать полноценный отдых с настоящей работой. (Правда, едва ступив на палубу, все мысли о работе мы едва не выкинули из головы — эта яхта располагает только к отдыху!) Итак, позвольте представить: “Hunter 326”, коренной американец, рожденный в Англии.

Почему так сложно? Потому что яхты серии “Hunter” проектируются в США, там же, на верфи “Hunter Marine”, они и появляются на свет. Но с недавнего времени компания-прародитель решила дополнительно начать производство подобных яхт в Европе, для чего в Англии построили оснащенную по последнему слову техники верфь, на которой применяются те же технологические приемы, что и на основном предприятии во Флориде. Как оказалось, тамошние технологии заслуживают того, чтобы посвятить им хотя бы пару-тройку абзацев. Практичные американцы ввели в яхтостроение методы, заимствованные у автомобильной промышленности, что позволило им поставить производство “Охотников” в буквальном смысле слова на конвейер — ежемесячно на головном предприятии на воду спускается более 50 лодок семейства “Hunter” (модели “Hunter 306”, “-326” и “-356”).

Как рассказал в телефонной беседе с нами любезный господин Чип Ши (один из директоров “Hunter Marine”), основной задачей при подготовке серийного производства этих яхт было максимальное снижение их себестоимости за счет сокращения ручного труда — но при одновременном повышении качества. Достичь этого удалось введением компьютерных технологий не только на стадии проектирования и моделирования, но и собственно изготовления деталей яхты, внедрением на верфи некоего аналога заимствованной из японского автомобилестроения системы “канбан” (“точно вовремя”) и при-

менением термоформованных деталей обстройки яхты. Так, одна из наиболее трудоемких операций пластикового судостроения — изготовление болвана — теперь выполняется практически без применения ручного труда. Всю работу взял на себя гигантский координатный станок, вырезающий из куска специального пенопласта точную копию корпуса яхты в натуральную величину*, с которой потом и снимается матрица. Рулон стеклоткани раскраивается тоже при помощи компьютера — только на этот раз резакком выступает лазерный луч. Для достижения максимального качества — а стеклоткань очень гигроскопична — резка ткани и ее последующее хранение осуществляются в помещениях с контролируемым климатом. Промаркированные заготовки впоследствии подаются на рабочее место точно к началу соответствующей технологической операции, что минимизирует время контакта ткани с окружающей средой. Компьютерное моделирование позволило целиком изготавливать такие элементы внутренней обстройки яхты, как гальюн и камбуз, на отдельном производственном участке и монтировать их в корпус при помощи крана с минимумом ручных операций, необходимых для точной подгонки деталей друг к другу.

Отдельным технологическим нововведением “Hunter Marine” следует считать широкое использование деталей из термоформируемых пластиков, что

* Подробнее об этой технологии — см. статью “Новое в технологии малого судостроения”, “Кия” № 175.





позволяет сильно снизить затраты на производство, автоматизировав его.

На тестирование нам предоставили один из первых, изготовленных в Англии экземпляров "Hunter 326". Яхта прошла европейскую сертификацию* и классифицирована по категории B: Offshore. В данном случае это значит, что "судно предназначено для плавания в открытом море при силе ветра вплоть до 8 баллов (17-20 м/с) и высоте волны до 4 м включительно". Лодка была практически в стандартной комплектации, из дополнительных (заказных) опций на ней были лишь мачта с системой внутренней закрутки грота да микроволновая печь на камбузе, работающая от береговой электросети.

Первое впечатление от яхты — на воде у пирса нас ожидает большое и дружелюбное создание. Из кокпита трап с тиковыми ступенями ведет внутрь просторного и светлого салона. Рулетка подтверждает наши предположения о его немалой высоте — 193 см в корме и 190 в носу, так что даже весьма рослый человек не чувствует себя внутри стесненно. Сам салон вызывает ассоциации скорее с номером первоклассного отеля, нежели с каютой яхты. Справа от трапа — удобный камбуз П-образной формы, оснащенный холодильным шкафом, двухконфорочной газовой плитой с духовкой, нержавеющей мойкой с электрической помпой и пресловутой микроволновкой. На стойке над мойкой находится комплект пластиковой посуды на четыре персоны.

По левому борту от трапа расположен вход в кормовую каюту, рядом с ним — выгородка гальюна и штурманский уголок. В душ и умывальник гальюна подается горячая вода из нагревателя, его емкость — 23 л. Сам гальюн практически весь (включая раковину и унитаз) отформован из АБС-пластика. Из этого же пластика еще выполнены поворотные светильники в салоне и каютах, а также элементы камбуза.

Помимо салона, на яхте имеются две двухместные каюты — носовая с V-об-



Основные данные яхты "Hunter 326"

Длина, м:	
максимальная	9.63
по КВЛ	8.64
Ширина, м	3.30
Осадка, м:	
с коротким килем	1.32
с длинным килем	1.78
Водоизмещение, т	3.887
Вес балласта, т	1.453
Пл. парусности, м ²	50.2



стол. Под сиденьем штурмана — переключатель, управляющий работой трех мощных 12-вольтовых аккумуляторных батарей, расположенных под подушкой дивана.

Все находящиеся на виду деревянные детали, включая переборки и настил, выполнены из цельного тикового дерева, покрытого тремя слоями лака. На фоне известного "Картера 30", с его унылым "гробом" и тесным салоном, "Hunter", как уже было сказано, выглядит номером отеля. В целом, интерьер яхты можно сравнить, пожалуй, с салоном крупного американского автомобиля — очень просторно и удобно.

Неприятно удивил лишь уровень шума при запущенном на полную мощность 18-сильном двигателе "Yanmar" — он превысил 90 дБ(А)* в районе штурманского стола, и пребывание внутри стало неуютным. "Вскрытие" мы проводить не стали, но все указывало на то, что на верфи забыли положить шумоизолирующую прокладку под пластиковый кожух двигателя, так что это можно смело считать недостатком данного конкретного экземпляра. (Впоследствии, кстати, инженеры верфи подтвердили наше предположение.) Издержки перенесенной в Старый Свет крупносерийной американской технологии? Или просто "детская болезнь" (не станем забывать, испытываемая нами лодка была одной из первых)? При этом уровень звукоизоляции от внешних шумов очень высок — находясь в кормовой каюте, невозможно услышать разговоры, ведущиеся в кокпите (т.е. практически "над головой").

...На верхней палубе яхты продолжаем испытывать те же ощущения, что и внизу — практично, есть все необходимое, ничего лишнего. Генуэзский стаксель с закруткой, одним движением руки сворачивающийся в

разной койкой и кормовая с полноразмерной двуспальной койкой, находящейся под кокпитом. Кормовая каюта функционально разделена на три зоны ("стоячую", "сидячую" и "лежащую"), дополнительно оборудована системами отопления (известной фирмы "Webasto") и принудительной вентиляции. Впрочем, и естественная приточно-вытяжная вентиляция каюты, как показал наш тест, позволяет с комфортом расположиться в ней даже в жаркий летний день. На яхте установлены два вентилятора типа "Dorado", а в тихую погоду или на стоянке для усиления естественной вентиляции на ней могут быть открыты четыре иллюминатора (из семи имеющихся).

Развернутый в корму штурманский уголок представляет собой стол с пеналом для карт. Рядом — жидкокристаллический дисплей, информирующий об уровне заполнения судовых цистерн. За дополнительную плату яхта может быть оснащена большим количеством различных радионавигационных приборов с выводом репитеров на штурманский

* Кстати, "Hunter 326", имеющий упомянутый европейский сертификат, в самих США стоит заметно дороже "обычного" "Охотника". — Прим. авт.



* Для сравнения — уровень звукового давления в вагоне питерского метрополитена составляет в среднем 95-96 дБ(А), т.е. примерно вчетверо сильнее. — Прим. авт.



Плюсы:

просторный и светлый салон;
высокий надводный борт;
удобная работа с парусами;
платформа для купания на транце;
большая относительная длина;
высококачественные материалы, примененные при изготовлении корпуса.

Минусы:

высокий уровень шума при ходе под мотором;
малое удлинение парусного вооружения.

мачту грот (как рационально!), выведенные в кокпит ходовые концы, две лебедки на кормовом срезе рубки и “главное блюдо”: погон гика-шкота, располагающийся на мощной стальной дуге поверх кокпита — вот, пожалуй, что можно отметить, говоря о парусном вооружении яхты. А нет, вот еще деталь — установлена мачта типа V&R с двумя рядами мощных, сильно развернутых в корму краспиц (с ромбовантами), поэтому бакштаги и ахтерштаг отсутствуют. Это вызывает необычное чувство свободы и простора в кокпите, в котором выполняется абсолютно вся работа с парусами за одним-единственным исключением: чека, стопорящая механизм закрутки грота, находится на мачте. Для яхтсмена парусное вооружение “Hunter 326” столь же удобно, как автоматическая коробка передач для автомобилиста. Мы увидели, что паруса на “Охотнике” можно, в буквальном смысле, поставить за пару минут: ибо, согласно секундомеру, на это ушло всего 90 с! Трудно даже выразить словами, насколько легко работать со снастями на этой яхте — что особенно важно для неопытного владельца, желающего просто отдохнуть под парусами от суеты трудовых буден. Придя вечером в яхт-клуб, достаточно поворотом ключа запустить двигатель, а, отойдя от бона, в мгновение ока развернуть паруса — и уже можно наслаждаться тишиной и покоем. В каждой детали виден типичный американский подход — минимум проблем и максимум комфорта для владельца!

Интерьер кокпита показался нам самым продуманным из всех, ранее виденных. Раскрывающиеся “крылья” на рулевой колонке “легким движением руки” превращаются в столик, а сам кокпит становится гостиной на открытом воздухе. Без малейших проблем в нем размещаются шесть человек. Бич многих парусных яхт — находящийся посреди кокпита погон — отсутствует вовсе. Сама же рулевая колонка несет помимо штурвала, рычага управления двигателем, тахометра и ходового компаса еще и четыре подстаканника с дополнительным отсеком для льда — вот оно, спасение в жаркую погоду! В жару, кстати говоря, с борта яхты можно без проблем искупаться: на транце отфор-

мована большая платформа, с которой удобно как заходить в воду, так и вылезать из нее. За дополнительную плату платформа может быть оборудована душем — отнюдь не лишняя деталь в морских водах!

Жидкокристаллические индикаторы лага и эхолота располагаются на традиционном для яхт месте — коже сдвижного люка. Контраст индикаторов достаточен, с места рулевого их показания хорошо читаются при любом освещении. Правда, было отмечено заметное расхождение показаний лага с данными редакционного GPS, что можно объяснить неоткалиброванностью приборов новой лодки. Показания эхолота, напротив, были исключительно точны.

К нашему сожалению, оба редакционных выхода на “Охотнике” состоялись в очень слабый ветер, не позволивший яхте полностью продемонстрировать свои парусные возможности. Единственное, что удалось отметить — относительно небольшое водоизмещение ($L_{\text{квл}} \sqrt[3]{D} = 5.5$ — прекрасное соотношение для чисто круизной яхты!) в сочетании с радиальными обводами обеспечивает хорошую ходкость. Яхта имела собственный ход даже тогда, когда иные ее собратья бессильно дрейфовали с обвисшими парусами. А под

двигателем лодка легко развивала скорость в 9 уз, демонстрируя неплохую маневренность: диаметр циркуляции при этом находился в пределах двух длин судна. Хотя мы отметили, что на ходу корма слегка “тянет” за собой воду — возможно, в пресной воде Финского залива осадка яхты чуть увеличилась по сравнению с проектной.

Отдельно хотелось бы сказать несколько слов о безопасности и долговечности судна. Носовая часть яхты усилена кевларовыми полосами, борта опоясывает развитый привальный брус, в который по всей длине заформован солидного сечения профиль из нержавеющей стали — все это явно говорит о том, что яхта делалась отнюдь не как игрушка-однодневка. Высокий надводный борт в сочетании с развитым комингсом кокпита способствует безопасному пребыванию экипажа. В гелкоут введены специальные добавки, препятствующие развитию осмоса. В целом, общее впечатление от “Hunter 326” мы бы могли выразить следующими словами: “Надежно, уютно, рационально и относительно недорого”. Ведь даже в России эта отличная яхта предлагается по цене, существенно меньшей “психологического барьера” в 100 000 долларов!

...После выхода в море меня долго терзал расспросами один знакомый, привыкший мерить качество любого товара по “шкале” “Volvo” — “Audi” — “Mercedes-Benz”: “Ну, скажи, скажи, вот эта яхта, она, на твой взгляд, как — как “Volvo”? Или как что?”

Как “Volvo”? Пожалуй, все же нет. Яхта никак не ассоциировалась у нас с европейскими автомобилями... Возможно, это был “Cadillac”?

Артур Гроховский

Фото автора и “Hunter Marine”



Яхта “Hunter 326” была предоставлена на тест компанией “Bellamer OY”, тел. (095) 784-7221, факс (095) 973-5576