



“DK 46” – “азиатский”

Артур Гроховский. Фото автора и Карло Борленги

Гамбургская выставка 2005 г., репортаж о которой наши читатели могли прочитать в № 199, заметно отличалась от всех предыдущих. Прежде всего тем, что на этот раз здесь были представлены такие яхты, которые еще годом раньше на “Hanseboot”, на выставке довольно консервативной и сугубо практичной, даже не могли появиться. Но времена меняются, и вот в 2005 г. мы увидели у причала гавани Спортхафен необычную яхту “DK 46”, построенную известной малазийской верфью “DK Yachts”.

Чем же отличается эта лодка от многих других, представленных на вы-

ставке? Во-первых, тем, что принадлежит к только нарождающемуся классу быстроходных гоночных крейсеров, едва ли не экстремальных по своей конструкции (“экспресс-круизеров” — по терминологии А.Тараненко), подобных, например, новой отечественной яхте “А 38” (№ 200).

Во-вторых, у “DK 46” непривычные характеристики: хотя 14-метровая посудина имеет отношение L/B , равное 2,95, и максимальная ширина превышает 4 м, ее водоизмещение лишь немногим более 8 т. Парусами лодка нагружена от души: обмерная площадь парусности составляет 116 м². При этом масса балласта

превышает половину водоизмещения яхты, что в сочетании с узким и очень глубоким балластным килем (осадка целых 3 м!) дает возможность капитану в серьезной гонке держаться, сцепив зубы, не беря до последнего рифы на гроте. Лишь бы выдержала мачта, но она здесь углепластиковая.

В целом по совокупности характеристик “DK 46” трудно сравнить с любой другой из уже известных на европейском рынке 46-футовых яхт: в большинстве своем они заметно тяжелее азиатской лодки, имеют меньшие осадку и долю балласта в водоизмещении (например, “X-46” весит на 2 т больше, а хорошо



знакомая нам “Hanse 461” — чуть ли не на 4 т).

Когда мы связались с создателем “DK 46” Марком Миллсом, он вкратце так сформулировал идеи, заложенные в этот аппарат: “Я хотел создать яхту, пропорции, обводы и парусное вооружение которой оптимизированы для серьезных гонок (по правилам обмера IRC — А.Г.), а планировка и внутренняя отделка — для семейного отдыха. Считаю, что мне это удалось. Смотрите сами: за счет больших ширины, осадки и массы балласта создана платформа, которая может уверенно нести большую площадь парусности в сильный ветер, что в сочетании с длинной ватерлинией способствует достижению высоких максимальных скоростей. Опять же благодаря большой начальной остойчивости за счет глубоко расположенного балласта можно было отказаться от необходимости добиваться высокой остойчивости формы, поэтому большая часть корпуса по длине имеет практически радиальные обводы, что заметно снизило смоченную поверхность. А это вместе с высокой мачтой позволяет лодке хорошо ходить и по слабым ветрам. Нет, правда, я считаю “DK 46” исключительно удачной своей работой, особенно правильно подобраны пропорции корпуса”.

Ну, что касается последнего, это и неудивительно: Марк Миллс — ученик Тома Вайли, одного из самых неординарных яхтенных дизайнеров США, часто ухитрявшегося именно за счет необычных пропорций создавать очень быстроходные лодки. Уже по результатам первых же гонок в Британии, США и Австралии, проводимых по правилам обмера IRC, в которых участвовала “DK 46”, стало ясно — появился настоящий “самолет”, гоняться с которым на равных тяжело даже гоночным машинам. “Unbeatable!”, — так выразился про нее

капитан одного из “Swan 45”, после того, как “Erivale” (головная лодка) вчистую выиграла свою первую (и очень тяжелую, поскольку она проводится зимой) регату “Solent Racing Series”, одержав убедительную победу в каждой из проведенных пяти гонок. В 2005 г. “Zephyra” (“DK 46/03”) на равных сражалась с макси-монстрами в сан-францисском состязании “Rolex Big Boat Series”, победив заносчивых гигантов в четырех гонках подряд. Буквально на днях очередная лодка серии вновь подтвердила высокий потенциал нового класса, выиграв в ходе престижной австралийской регаты “Rolex Trophy Rating Series” шесть гонок из семи, а в седьмой заняв второе место, устроив просто полный разгром приготовившемуся к гонке Сидней—Хобарт местному флоту и заставив капитанов супер-макси серьезно задуматься. В общем, под невинной внешностью комфортабельного семейного крейсера таится самый настоящий тигр, готовый “порвать” самых именитых соперников.

Благодаря любезности владельца одной из “46-х” нам удалось сделать два кратких выхода в море на этой яхте, и теперь мы можем судить о ее качествах не только с чужих слов. Первое, что поразило на борту — это исключительно просторный и широкий кокпит, очень удобный как для рулевого, так и для шкотовых. “Видали мы лилипутов и покрупнее”, как говорится, но столь рационально организованный кокпит встретили впервые. Два побортно расположенных штурвала, по две шкотовые лебедки на каждом борту, пара фаловых лебедок на рубке. Погон гикашкота отнесен в самую корму (он проходит позади рулевого) и абсолютно не мешает ни рулевому, ни шкотовым. На комингсах с внутренней стороны кокпита вблизи лебедок отформованы приливы-“сидушки”. Удивила необычная проводка гикашкота: оба ходовых конца протянуты вдоль гика к мачте, от

ТИГР”

ТЕСТ
КАТЕРА И ЯХТЫ

* Непобедима — англ.



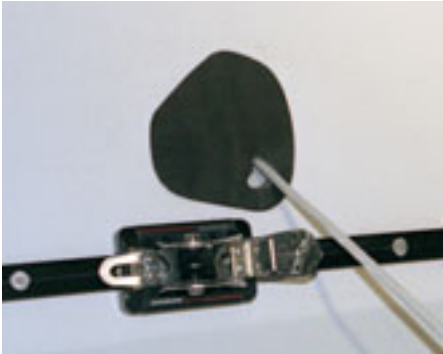
Салон яхты и ее кокпит: чувствуется его большая ширина



На переднем плане — погон гикашкота со скрытой проводкой снастей. На заднем плане — необычно проведенный гикашкот.

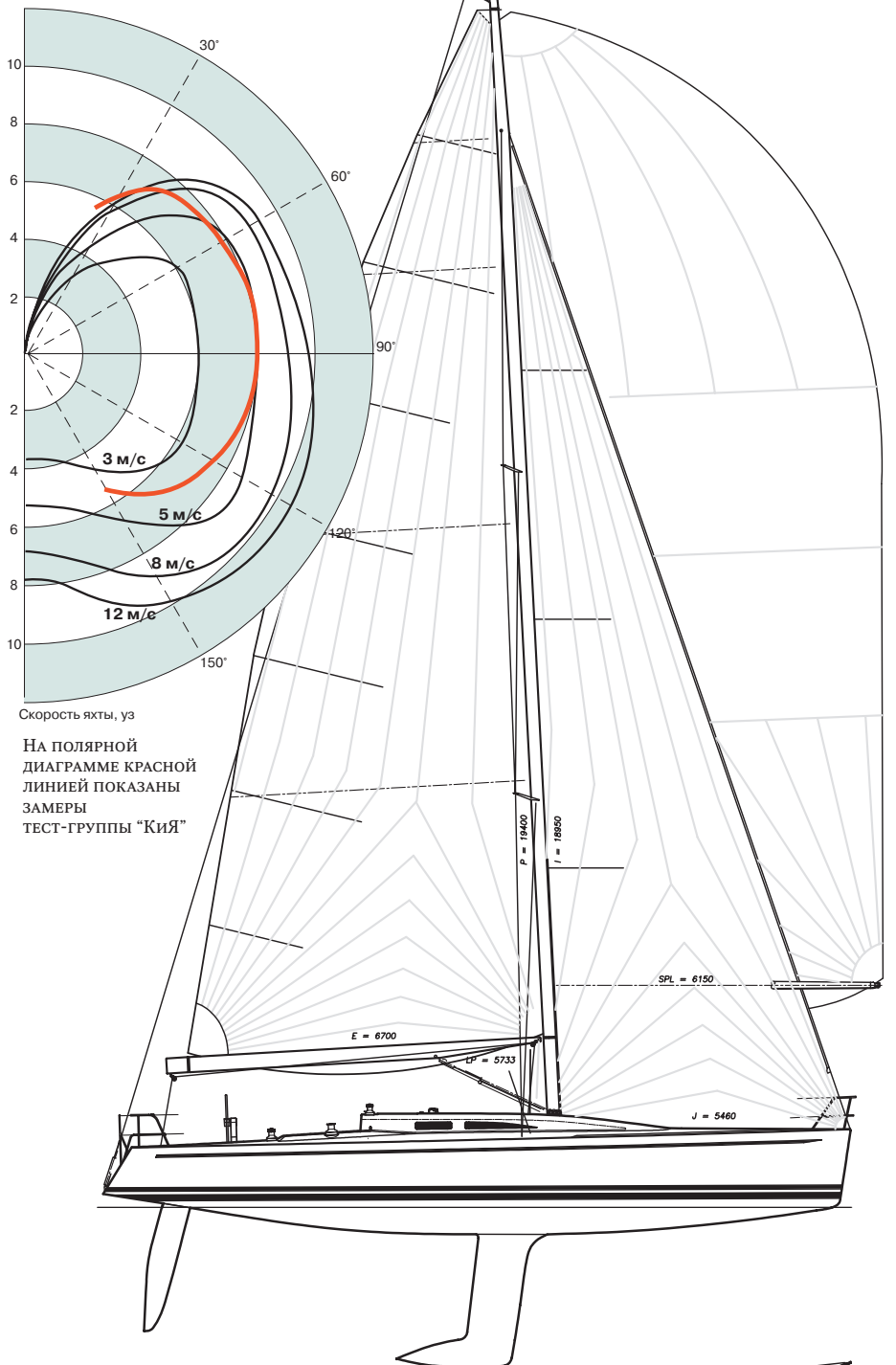


Приятные мелочи: полуутопленные лебедки, внутренняя проводка шкотов, углепластиковые накладки на вырезы в палубе (внизу)



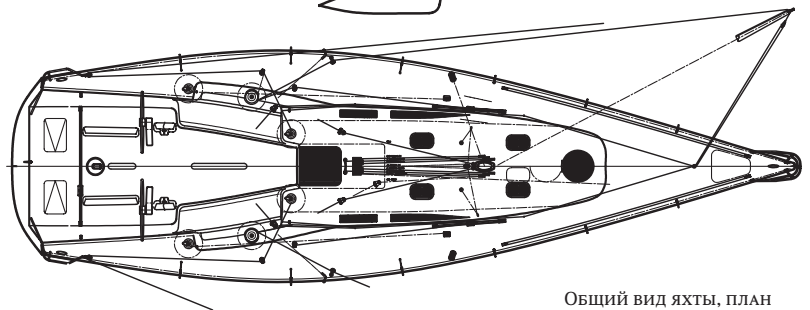
нее под углом 45° уходят внутрь (под палубу), после чего выходят в кокпит на частично утопленные в комингсы лебедки. Цель такого редко встречающегося решения — освободить кокпит от путаницы снастей. В итоге, как мы убедились, кокпит пригоден и для спокойного “семейного” плавания (здесь большим плюсом являются удобные “сидушки” и убранный в корму погон), и для гонок — большой простор и удачное расположение снастей позволяют шкотовым работать с парусами, не мешая друг другу.

Яхта вооружена шлюпом с двумя парами сильно развернутых в корму краспиц, причем мачта в верхней трети тоже сильно отклонена назад, приближая форму паруса к эллиптической. Генуя “7/8” сравнительно небольшая (всего 2/3 от площади грота), и практически не перекрывает грот, который имеет свободную нижнюю шкаторину. Спинакер — топовый. Стоячий такелаж выполнен из стального прутка, бегучий — из волокна “Дупеета”, ахтерштаг, оттяжка гика, грота-шкот и подпятник мачты снабжены гидроцилиндрами. Вооружение высокое и очень эффективное, паруса имеют хорошую форму, в итоге яхта отлично идет по слабому ветру (мы выходили в море при ветре 4–5 м/с), но и в сильный ведет себя более чем достойно (довелось словить шквал порядка 15 м/с). Непривычно маленькая генуя на практике оказалась очень удобной — она не закрывает обзор рулевому под ветер, а скорость выполнения поворота оверштаг под ней заметно выше,

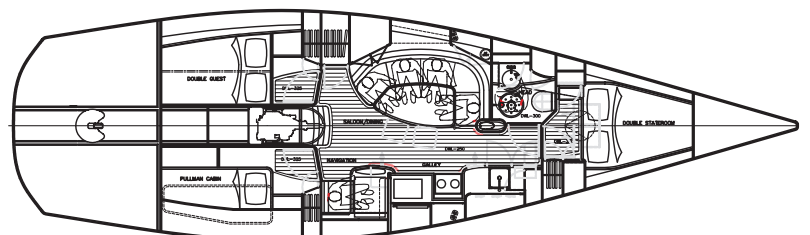


Скорость яхты, уз

На полярной диаграмме красной линией показаны замеры тест-группы “Кия”



Общий вид яхты, план салона и палубы





ОСНОВНЫЕ ДАННЫЕ ЯХТЫ “DK 46”

Длина, м:	
– максимальная	14.10
– по КВЛ	12.35
Ширина, м	4.10
Осадка, м	3.00
Водоизмещение, кг	8250
Масса балластного кия, кг	4300
Площадь парусности, м ² :	
– грот	77.7
– генуя	55.2
Вспомогательный двигатель, л.с.	56
	(“Yanmar 4JH3CE1”)
Гоночный балл по IRC	от 1.207 до 1.210
Конструктор	Марк Миллс
Дизайн интерьера	Марк Такер



чем под привычными нам стакселями с большим перекрытием. Уже в штатную поставку входит обтекатель штага с двумя ликпазами (закрутка отсутствует), позволяющий быстро менять носовые паруса.

Наш краткий выход в море показал следующие результаты — яхта отлично лавирует и обладает высокой крутизной хода: поиграв со шкотами, удалось “вытянуть” ее даже на курс 18° к истинному ветру. Но это, естественно, предел, реальный лавировочный угол в слабый ветер, по нашим прикидкам, составляет примерно 78° — тоже очень высокий результат. Замеренные нами ходовые характеристики яхты, правда, несколько отличаются от предоставленной конструктором полярной диаграммы, но нельзя не учитывать, что времени на то, чтобы тщательно разобраться с настройкой парусов незнакомой лодки (оттяжки Барбера и Кэнингема присутствуют в штатной поставке) у нас не было, к тому же мы не ставили спинакер. В слабый ветер реакции “DK 46” на поворот штурвала показались чуточку замедленными, зато на порывах яхта сохраняла великоколепную управляемость — видимо, это заслуга очень глубокого (2.70 м!) пера руля. Остойчивость лодки буквально “каменная” — сильные порывы ветра кренили ее заметно меньше, чем шедшую рядом “Hanse 461”. Высокие ходовые качества яхты подтверждает хотя бы такой факт: при ветре 4 м/с в галфвинд лодка шла со скоростью 7.9 уз.

Однако нельзя не высказать и ряд замечаний по вооружению: так, например, столь высокая и тонкая (хотя и углепластиковая) мачта, подкрепленная всего лишь двумя парами краспиц и одним ахтерштагом — решение все же довольно рискованное. Еще одна пара краспиц и/или бакштаги не помешали бы яхте, впрочем, с бакштагами это было бы уже не вполне семейное плавание.

Придется отметить и некоторую спорность планировочного решения интерьера: штурманский уголок и камбуз размещены на одном борту друг за другом (кресло штурмана — в корме, камбуз вытянут “в нитку” вдоль всего борта чуть ли не до самого форпика), а на противоположном борту — необычной формы диван с обеденным столом перед ним и большая душевая кабина с галюном. Причины, заставившие конструктора выбрать такую компоновку, тоже вполне понятны — широкий и прямой проход от трапа до носовой каюты облегчает на гонках доступ в форпик и смену парусов.

Сам салон на первый взгляд выглядит очень просторным (свободного места и вправду много), тем не менее готовить на таком камбузе все же не очень удобно, а за стол одновременно могут усестись только четверо (даром что диван кажется очень большим), хотя лодка имеет семь штатных спальных мест (два в носу, одно в салоне и еще три в корме). В качестве придирки можно отметить, что внутри яхты слишком мало дерева и много голого пластика (впрочем, это совершенно в русле нынешних дизай-

нерских тенденций, да и экономия веса очень важна для гонок), а кормовые койки узковаты в ногах. Правда, надо сказать, что качество отделки внутренних помещений, да и ощущения от пребывания внизу очень приятные: салон совершенно не “давит”, он, что называется, “воздушен” — это большая заслуга проектировщика интерьера компании “Design Unlimited”.

Конструкция корпуса лодки передовая — эпоксидный стеклопластиковый корпус с наполнителем “Corecell”, “запеченный” в автоклаве. Эпоксидка стремительно идет вперед! Важным конструкторским шагом в создании “DK 46” (напомним — ее строит одна из самых технологически “навороченных” верфей), стало то, что это — первая яхта в мире, “от и до” нарисованная исключительно с использованием программ трехмерного проектирования. Это позволило довольно легко и с высокой точностью выпилить из пенопласта 48 болванов для будущих матриц, включая матрицу очень сложной конфигурации для формовки центральной силовой конструкции корпуса, включающей флоры и стрингера. Сотрудники верфи утверждают, что и столь сложная деталь формируется в одной матрице тоже впервые. Короче говоря, вот уже в который раз практика подтверждает, что эта малазийская верфь правильно выбрала свое название — “Dian Kreatif Yachts”. И в самом деле — креатив!

В общем, “азиатские тигры” стали показывать свои зубы и в области яхтостроения. ✕