

➤ Артур Гроховский. Фото автора и фирмы «Northshore Yachts Ltd.»

Парусные «внедорожники»



ТЕСТ
КАТЕРА И ЯХТЫ

В мире, к сожалению, существует не так много яхт, обладающих одновременно хорошими мореходными качествами, необходимыми для дальних океанских плаваний, и возможностью безопасно и с комфортом посещать уединенные мелководные бухты и заливчики. Лодки с маркой «Southernly» — как раз из их числа...

Яхты «Southernly 35 RS» и «Southernly 110»

Скажу честно, в яхты «Southernly» я влюбился с первого взгляда, как только увидел на Дюссельдорфской выставке 2005 г. Влюбился и мечтал опробовать их на ходу. Но переговоры с фирмой о возможности тестирования шли туго: спрос на «Southernly» существенно превышал возможности верфи, поэтому российский рынок для ее руководства казался далекой и неясной перспективой. Но времена меняются, и вот в июне я оказался на узких белых улочках Кауса, в гавани которого меня ожидали сразу две лодки верфи: «Southernly 110» и «Southernly 35 RS».

С первой из них мы и начали. Сразу замечу — полноценного теста не получилось. Ветер в проливе Солент был слаб, испытать яхту в различных ситуациях не удалось. Если честно, я особенно и не огорчился, тем более что в первоначальной программе тестов «110-я» не значилась и была чем-то вроде туза в прикупе. Меня куда больше влекла «Southernly 35». Тем не менее ис-

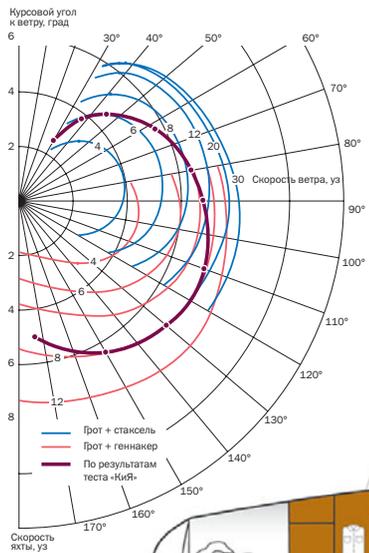
пытания позволили сравнить две похожие лодки — ведь «110-я» и «35-я» делаются в одном корпусе и различаются лишь парусным вооружением.

Но для начала немного расскажем о самих лодках «Southernly» и о том, чем они нас так заинтриговали. Яхты эти выпускаются в Британии на верфи «Northshore Yachts» вот уже 30 лет. Их редкая для сегодняшних дней особенность заключается в том, что с формальной точки зрения яхтами они не являются, поскольку оснащены массивным опускающимся секторным килем. По отечественной терминологии, эти суда должны называться швертботами с тяжелым килем и внутренним балластом. А как только речь заходит о швертботах, вспоминаются и другие термины: остойчивость, откренивание, оверкиль... Какие уж тут океанские плавания — на швертботе-то! В заливе не опрокинуться бы.

Однако «Southernly» не так просты, как может показаться. Как мне дове-



Расчетная полярная диаграмма яхты «Southerly 35 RS» и результаты наших испытаний



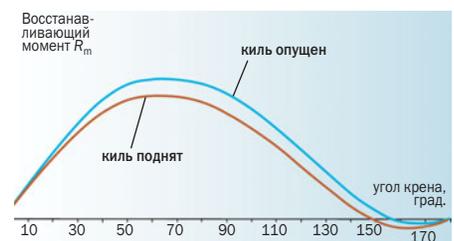
Яхта «Southerly 35 RS» – общий вид, план парусности и планировка салона

Основные данные яхты «Southerly 35 RS»

(в скобках – отличающиеся данные «Southerly 110»)

› Длина, м:	
максимальная	10.82
по КВЛ	9.22
› Ширина, м	3.57
› Осадка, м	0.72/2.18 (с поднятым/опущенным килем)
› Водоизмещение, т	6.82
› Масса балласта, т	3.26
› Площадь парусности, м ² :	
грот	34.2 (22.53)
стаксель	22 (31.01)
геннакер	45.2 (49.6)
› Вспомогательный двигатель, л.с.	«Yanmar ЗУМ30», 29
› Конструктор	Роберт Хамфри

Диаграмма статической остойчивости яхты «Southerly 35 RS/110»



Скоростные качества яхты при ходе под двигателем

Об/мин	Скорость, уз	Уровень шума в салоне, дБ·А
2000	6.0	68
2500	6.4	72
3000	7.5	75
3500	7.8	77

лось лично убедиться, эти лодки характеризует прежде всего именно остойчивость. И какая! Диаграмма статической остойчивости демонстрирует такие феноменальные характеристики, при виде которых «нормальные» килевые яхты от зависти отдыхают на кильблоках. «Ну и ну, — думал я, надевая спасжилет перед выходом в море, — неужели это правда?»

Утро первого тестового дня не располагало к проверке остойчивости. В Соленте гулял легкий ветерок, не прельщающий двух баллов, лодка лениво скользила по едва ли не зеркально гладкой аквамариновой воде, и мы принялись изучать конструкцию яхты и спрашивать инженеров компании.

Итак, «Southerly 110». Появилась несколько лет назад и стала этапной в истории развития верфи, ознаменовав собой начало сотрудничества «Northshore Yachts» с Робертом Хамфри. Он и привнес свою излюбленную «фишку», блестяще отработанную им на престижных «Oyster» — поднятый салон («Кия» № 200). На столь небольших яхтах — а длина обсуждаемых нами лодок всего-то 10.8 м — подобное компоновочное решение встречается крайне редко. В самом деле, на относительно короткой яхте нельзя делать очень высокую рубку — будет смотреться непропорционально. Поэтому дизайнерам верфи пришлось изощряться, комбинируя поднятый салон со сравнительно невысокой и изящной рубкой, добиваясь нормальной высоты внутри лодки. С высотой, доложу, действительно все в порядке — в салоне и гальюне минимальная высота подволока оказалась равной 1.85 м, а в районе камбуза и в кормовой каюте мне не хватило двухметровой рулетки. При этом поднятый пол салона позволил поместить под него все самые тяжелые детали — в первую очередь аккумуляторы. Помимо них там же под настилом

салона прячется массивная стальная рама, заключающая в себе механизм подъема килея (подъем выполняется с помощью гидропривода, выбирающего приводной трос, сделанный из спектры, управление осуществляется нажатием кнопки на консоли в кокпите). Кстати, килевой колодец в салоне практически не мешает. Внутренняя планировка яхты не представляет ничего особенного для лодок подобной длины: большая каюта под кокпитом, салон с С-образным диваном по одному борту и штурманским креслом по другому, вынесенный к мачте камбуз и носовая каюта с V-образной койкой. В этих размерениях предложить что-либо принципиально иное практически невозможно (но отмечу, что диван салона не очень хорошо приспособлен для сна, таким образом, на яхте всего четыре спальных места).

Рама килея столь внушительна и массивна, что фактически является внутренним балластом, но это — не единств-

венное ее назначение. Все «Southerly» могут спокойно садиться «брюхом» на грунт (скажем, при отливе), при этом заформованная в корпус рама будет воспринимать основную часть усилий, возникающих при посадке, снимая их со стеклопластиковой «скорлупы». Двумя другими точками, образующими в купе с «брюхом» яхты плоскость ее посадки на грунт, являются пятки двух рулей с могучими баллерами.

Подобная схема в любом случае требует надежного корпуса, что подтвердил и инженер верфи Роберт Хьюг, сопровождавший нас. Толщина стеклопластикового корпуса, монолитного ниже ватерлинии, составляет от 5 до 8 см на различных участках. Выше ватерлинии (и в палубной секции) корпус имеет сэндвичевую конструкцию с использованием бальзы, но на палубе, в самых нагруженных местах, бальза заменяется морской фанерой и алюминиевыми пластинами. Наиболее нагруженные детали килевого механизма (включая поворотную ось) и обоих рулей — из нержавеющей стали. Как видим, все тот же британский подход к солидности и надежности, что и на «Oyster». Конечно, платить за это приходится водоизмещением: у «110»/«35 RS» оно составляет 6.82 т — почти на полторы тонны выше, чем у сравнимых по длине 34-футовиков от «Jeanneau» или «Bavaria»!



Есть и свои фирменные тонкости. Так, корпуса «Southerly» покрываются не одним, а двумя слоями изофталового гелькоута: ниже ватерлинии — бесцветного (для лучшего контроля за состоянием днища), выше — окрашенного. Роберт уверял нас, что такое решение, во-первых, увеличивает срок службы гелькоута, позволяя яхте дольше сохра-



Индикаторы беспроводных приборов «Micronet Tacktick»

нить товарный вид, во-вторых, повышает стойкость пластикового корпуса к осмосу. В доказательство мистер Хьюг привел следующий факт: из 700 выпущенных за 30 лет яхт случай осмоса отмечен... всего у одной! Убедительно. Кстати, фирменная гарантия на отсутствие осмоса — пять лет. Замечу, мало кто из серьезных фирм рискует давать ее на срок более года-двух.

Корпуса яхт, что характерно, формуются по старинке — вручную. Британцы считают, что так легче достичь высокого качества, чем при использовании «новомодных» технологических приемов. Ну, что с них взять, они и знаменитые радиаторы на «Rolls-Royce» до сих пор нагреваемыми на углях жаровыми паяльниками паяют — электрические, видите ли, тоже не то качество дают. Естественно, никакого кевлара. Наружные слои корпуса ламинируются с использованием винилэфирной смолы, внутренние — полиэфирной, на основе дициклопентадиена (она быстрее отверждается при нагреве, что позволяет ускорить процесс приклеивания внутренней обстройки). Любопытно, что корпуса яхт ламинируются в одном месте, а затем на грузовичке отправляются на вторую производственную площадку, где и собираются в единое целое.

Как уже было сказано, «старая» «110-я» и «новая» «35 RS» (обе яхты выпускаются одновременно, просто «110-я» появилась на несколько лет раньше) различаются лишь парусным

Оба носовых паруса (и стаксель и геннакер) — на закрутках

вооружением (и связанной с этим планировкой палубы). «Southerly 110» имеет топовое вооружение с большой генуей, «35-я» вооружена более изощренно: у нее дробная оснастка («9/10») с более высокой мачтой, узким автоматическим стакселем и очень длинными краспицами, что позволяет при желании (и умении, отмечу!) тонко настраивать ее большой грот, изгибая мачту.

К тому моменту, когда я пересаживался со «110-й» на «35-ю», погода начала меняться. В Соленте стало потихоньку задувать — ветер был уже на уровне трех баллов и проявлял тенденцию к дальнейшему усилению. Быстро ставим паруса и выходим в пролив. Почувствовав первый порыв ветра, яхта разгоняется, и Роберт передает мне штурвал.

Первое ощущение — уже при скоро-



Погон «автоматического» стакселя

сти около 4 уз руль весьма упруг, имеет хорошую обратную связь, что создает приятное «чувство лодки». Он совсем не такой «легкий», как у опробованных недавно «Bavaria» и «Jeanneau». Разгадка приходит быстро — во-первых, у яхты два небалансирных руля (а значит, усилия на их перьях выше), во-вторых, диаметр штурвала сравнительно небольшой. «Заметил?» — спрашивает Роберт. — Это опция, штатный штурвал все же побольше диаметром. Но при таком штурвале и в кокпите просторно, и управлять приятно — тому, кто чувствует яхту. Завтра придет заказчик, опытный французский яхтсмен. Он, обрати внимание, и паруса хорошие заказал.

Ветер тем временем задувает все сильнее. Добираем шкоты, чуть сильнее растягиваем грот по гик, делая его более плоским. Радует, что даже на



Штурманский стол яхты с лежащим на нем пультом ДУ



Салон «Southernly 35 RS» очень светлый, а килевой колодец удачно вписан в интерьер

сильных порывах лодка на всех курсах не проявляет ни малейшей тенденции к приводу на ветер, что сильно отличает ее от многих других яхт такой длины. Видимо, в подобной стабильности «Southernly» на курсе «повинны» все те же два руля, повышенная остойчивость (крен растет очень медленно), да и гидродинамика, надо полагать, неплохая.

При опущенном киле лодка управляется очень легко — она быстро и предсказуемо отзывается на любые манипуляции рулевого, а хорошая обратная связь позволяет четко понимать необходимый для маневра угол поворота штурвала. В результате, стоя за рулем «Southernly», испытываешь истинное удовольствие. Не скажу, что яхта так же чувствительна, как, например, «Летучий голландец», но для сравнительно тяжелой крейсерской лодки ее управляемость просто отличная, при этом и способность сохранять прямолинейное движение при ходе в бакштаг

весьма высока (особенно это заметно при поднятом киле).

Поскольку передо мной стояла задача снять полярную диаграмму, передаю GPS одному из моих коллег, а сам начинаю приводить яхту к ветру — интересно посмотреть предельную крутизну хода. Помогают мне в этом беспроводные приборы «Micronet Tacktick» (отличная, кстати, штука!), индикаторами которых по желанию заказчика буквально утыкана вся яхта. Крутизна хода к ветру оказывается очень приличной, удается выкрутить вплоть до угла 19° к вымпельному ветру, что составляет 30° к истинному (конечно, это уже чистое издевательство над яхтой, которая едва ползет). Но уже при курсе 36° к истинному ветру лодка идет очень неплохо, уверенно выбираясь на ветер. «Southernly 110» под своей большой генуей идти так же круто не может и сильно уваливается. Все-таки все многомудрые рассуждения аэродинамиков про преимущества узкого стакселя и «дробного» вооружения

оказываются правдой, что наглядно демонстрируют идущие рядом яхты.

Занятно было сравнить при этом скорость выхода на ветер. Казалось, она все же должна быть выше у «110-ки» под ее большой генуей. Совещаемся, после чего сопровождающий нас РИБ выходит на ветер и глушит мотор, имитируя «верхний знак», а мы начинаем «гонку». «110-я» идет полого, но все же не быстрее нас, мы выкручиваем, как только можем, не теряя ход (по измерениям получается, что наивысшая скорость выхода яхты на ветер наблюдается при курсе 43° к истинному ветру). Правда, сравнение все-таки не очень объективное — «наша» лодка оснащена специальными нортовскими парусами, включая прекрасной формы грот со сквозными латами, «110-я» вооружена посромнее. Результат — у «знака» мы опережаем соперника на несколько корпусов. «Это неудивительно, — говорит Роберт. — «110-я» имеет шансы на полном курсе, тогда сработала бы ее большая площадь



В качестве фотомодели позирует «Southernly 135»

парусности за счет топового геннакера. А так она, конечно, идет менее круто к ветру». От себя добавлю, что на лавировке большую помощь рулевому оказывает автоматический стаксель. Благодаря ему поворот оверштаг совершается на счет «раз-два», при этом шкотовые матросы как таковые вообще не нужны. Сразу после поворота «35-я» сохраняет высокую скорость и крутизну хода (ведь стаксель-то уже добит), а «110-я» с большой генуей теряет время и ход, пока матросы выкручивают лебедки, набивая шкоты. Огромный плюс автоматического стакселя! А в сочетании с беспроводным «микронетовским» пультом ДУ автопилота на «Southerly 35» можно лавировать, вообще не прикасаясь к штурвалу и лебедкам, блаженно развальясь в кокпите. Но, повторю, делать это не хочется, настолько приятно «вживую» управлять этой яхтой.

Скоростные качества довольно тяжелой лодки, конечно, немного уступают более легким конкуренткам: в полный бейдевинд при ветре 6–7 м/с разогнать яхту быстрее 6.1–6.3 уз не удалось (правда, число человек на борту превышало штатное). Хотя, если на полном курсе под «генуем» поднять шверт (заметно уменьшив смоченную поверхность), то еще бабушка надвое сказала, догонят ли «Southerly» легковесы...

На следующий день в Каусе задуло. Верные пять баллов, а на порывах и побольше. Но выходить в море надо было — прибыл заказчик яхты. «Может, возьмем рифы?» — робко предложил я, пока Роберт управлялся с подъемом грота. «Зачем? — недоуменно ответил он. — И так нормально!»

И мы вышли в Солент. Вода, еще вчера такая ласковая, сегодня буквально кипела за бортом. Вопреки моим опасениям (все-таки это «швертбот»!), под полными парусами «Southerly 35» кренилась не так и сильно — вода не доходила до ватервейса. Идущая рядом 40-футовая «Jeanneau» попыталась было отдать риф, но (к нашему удовольствию) тут же была уложена «по самые релинги». Правда, вот что-то дрейфовали в сравнении с ней мы очень сильно. «О, shit! — выругался Роберт, взглянув на индикатор на консоли. — У нас же киль так и остался поднят!»

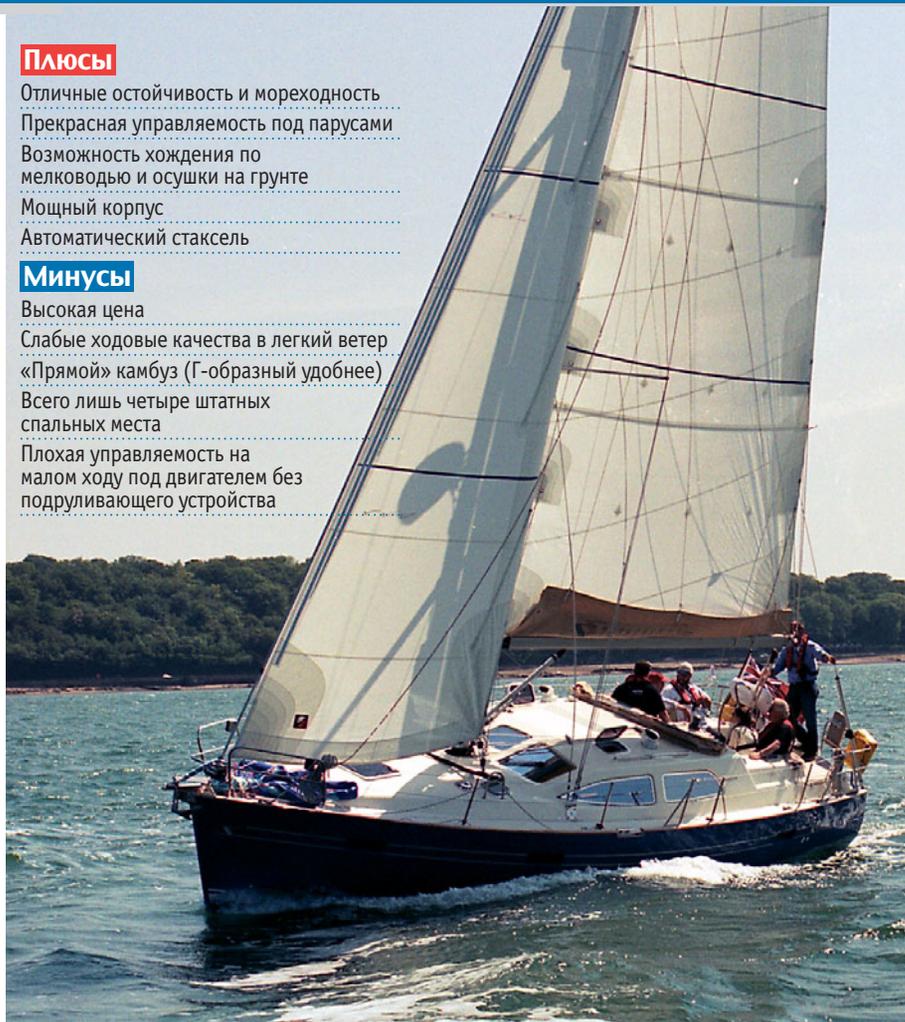
Ну и ну! Мало того, что эта лодка спокойно идет под полными парусами в пятибалльный ветер, так она еще делает это с поднятым килем. Фантастика! При этом яхта очень сухая — высокий борт и довольно большая рубка даже в такую погоду надежно защищают экипаж от любых брызг. Мы поманеврировали на просторе Солента

Плюсы

- Отличные остойчивость и мореходность
- Прекрасная управляемость под парусами
- Возможность хождения по мелководью и осушки на грунте
- Мощный корпус
- Автоматический стаксель

Минусы

- Высокая цена
- Слабые ходовые качества в легкий ветер
- «Прямой» камбуз (Г-образный удобнее)
- Всего лишь четыре штатных спальных места
- Плохая управляемость на малом ходу под двигателем без подруливающего устройства



достаточно долго, чтобы в этом убедиться. А потом... Потом убрали грот, чтобы не мучить новехонький парус и спокойно стали лавировать под одним автоматическим стакселем. Скорость яхты колебалась в районе 6–6.5 уз. При этом напряжения у экипажа не было ну никакого, как будто мы спокойно шли при легком бризе.

В общем, мореходные, маневренные и лавировочные качества «Southerly 35 RS» при ходе под парусами меня полностью удовлетворили. Я очень опасался, что при близком знакомстве яхта меня разочарует, но в итоге она превзошла мои ожидания. Что же, скажет проницательный читатель: «Получается, это яхта без недостатков? Лучше признайся сразу, чем тебя купили...»

Нет, у «Southerly» есть свои минусы. Главным из них, пожалуй, это то, что за базовую цену «Southerly 35 RS» можно приобрести чуть ли не три «Bavaria» (или две «Jeanneau») такой же длины. Это, согласитесь, недостаток.

Не понравились мне излишне узкие потопчины вдоль комингсов кокпита — для моего размера обуви они уже предельно узки, неудобно быстро выходить из кокпита на палубу. Яхта очень своеобразно управляется на малом газу при ходе под мотором с под-

нятым килем (вернее сказать, почти не управляется) — винт находится между двумя рулями, и они действуют гораздо менее эффективно, чем один, стоящий сразу за винтом, так что для хорошей маневренности в мелководной гавани носовая подрулька просто необходима (кстати, фирма «Northshore Yachts» как раз пионер их внедрения на столь малых яхтах). Высокое водоизмещение лодки делает ее медлительной в слабый ветер — при 2–3 баллах те же «Bavaria 33», коих в Каусе полно, довольно легко обходили нас.

Зато в сильный ветер (от 4 баллов и выше) «Southerly» на ходу восхитительна. Да, ее скорость чуточку ниже, чем у «одноклассниц» (хотя, как уже было сказано, на полном курсе киль-то можно и поднять...). Но в качестве компенсации яхта предлагает исключительную остойчивость, внушающую уверенность в судне в любой ветер, сочетающуюся с возможностью не только ходить по мелководью, но и высаживаться на пляж. Это самый настоящий парусный внедорожник, вернее — вседорожник. Хотите — идите в открытый океан, хотите — гуляйте по мелководным заливам или даже рекам. Думается, для многих российских акваторий яхты такого типа — просто находка. ≡