

Артур Гроховский. Фото автора

Основные данные яхты «Oyster 655» («Acheron») и ее одноклассников «Shipman 63» и «Swan 65»

	«Oyster 655»	«Shipman 63»	«Swan 65»
Длина, м:			
– макс.	20.60	19.20	20.12
– по КВЛ	18.15	17.60	17.19
Ширина, м	5.62	4.95	5.39
Осадка, м	2.95	3.00	3.20
Масса балласта, кг	13 350	6 500	9 400
Водоизмещение, т	39	16.5	30
Площадь парусности, м ² :			
– грот	100	101	102.4
– генуя	163*	140	121.6
Мощность вспом. дв., л.с.	187 («Perkins»)	110	163
Емкости цистерн, л:			
– пресной воды	1 550	910	1300
– топлива	1 900	440	1250
Базовая цена верфи, фунт.ст.	2 285 000		
Конструктор	Роберт Хэмфри		
Строитель	«E.C.Landamore»		

* Стандартное вооружение со 150%-ной генуей



«Bentley» под парусом...

Яхты британской верфи «Oyster Marine» традиционно занимают самое, пожалуй, высокое положение в мире серийных или малосерийных парусных яхт как по качеству, так и по престижу самой марки. Выше – только продукция финского «Nautor's Swan», да и то с этим можно поспорить. Элита элит – вот что такое яхты «Oyster». Две Королевские награды (Queen's Award) за достижения компании – тому наглядное подтверждение. Заинтересовавшись российским рынком, «Oyster Marine» предложила «Кия» на тест одну из своих последних моделей – «Oyster 655».

Яхта «Oyster 655» занимает в обширной производственной линейке компании, состоящей сегодня из 12 парусных судов (и одного моторного), особое положение, поскольку это очень молодая лодка верфи, конструктивно относящаяся к так называемому «поколению 5» «G5» парусных судов, выпускаемых «Oyster Marine» и уже успевшая стать бестселлером (количество заказов на нее на середину прошлого года дошло до полутора десятков). Всего к «G5» пока относятся лишь три лодки фирмы: чуть более ранняя «72-я», испытанная нами «655-я» и новейшая «54-я» (кроме того, в стиле «G5» выполнены новые верхние палубы и кокпиты у двух заслуженных моделей: «53-й» и «56-й»). Внешне яхты «G5» отличаются от ранних моделей «Oyster» уменьшенной высотой рубки, более мягкими и скругленными линиями верхней палубы, чуть иной планировкой кокпита, а также видимым отсутствием характерной косой перекладки в бортовом остеклении рубки.

Новая яхта, как утверждают сотрудники верфи, была спроектирована с упором на более высокие ходовые качества, чем у прежних моделей. Нос яхты стал немного острее, максимальная ширина корпуса существенно сместилась в корму, ставшую куда шире, чем на прежних моделях. Достаточно заметно повысилась энерговооруженность судна, хотя оно, безусловно, не вошло в класс performance cruiser – не те обводы и ширина. Конструкция «655-й», как и всех остальных сегодняшних лодок «Oyster», выполнена известным британским конструктором Робертом Хэмфри, а интерьеры – его супругой Джо Хэмфри. И, как и все «Oyster», эта яхта относится к классу дальних крейсеров (blue water cruisers), предназначенных для продолжительных безостановочных плаваний в са-



Место рулевого удобно, но дисплеи почти «слепые»

мых сложных акваториях Мирового океана. В соответствии с этим предназначением лодка имеет характерную «североевропейскую» архитектуру («Кия» № 211) с высоко поднятым салоном и центральным, хорошо защищенным кокпитом, способствующим повышению комфорта и безопасности пребывания на судне в тяжелых условиях. Здесь стоило бы отметить, что именно подобный типоразмер яхт (чуть более 60 футов) пользуется особой любовью самого владельца верфи Ричарда Мэтьюза – его боевой «Oyster 63» с 2004 по 2006 г. оставил за кормой свыше 27 000 миль, побывав практически во всех водах Мирового океана, от Арктики до Новой Зеландии. И именно на основе этого опыта эксплуатации вносились Робертом Хэмфри улучшения и доработки в проект «655-й», что сделало яхту удобнее, комфортабельнее, эргономичнее, быстроходнее и надежнее.

Кое-что, однако, на «655-й» стало новинкой для верфи. Так, в частности, корпус яхты (отформованный, как и прежде, вручную – это традиция «Oyster Marine») изготовлен с приме-

нением современных высокопрочных волокон: кевлара (для придания обшивке корпуса судна хорошей ударной стойкости) и углеткани для повышения общей прочности внутренних связей в целом. Эти добавки, впрочем, отнюдь не сделали новую модель «пушинкой»: она, как это стало привычным для лодок этой верфи, по-прежнему является одной из самых тяжелых (и, как утверждает сама компания, одной из самых надежных) яхт среди судов сравнимой длины. Ничего удивительного в этом нет: массивный (толщиной вплоть до трех дюймов) корпус «Oyster 655» традиционно имеет монолитную (без наполнителя) конструкцию, а секция палубы и все переборки изготавливаются с применением морской фанеры в качестве наполнителя, что тоже не способствует уменьшению водоизмещения. Общая конструкция силовой схемы корпуса и расположения слоев армирующего материала в его «скорлупе» разработана специалистами известной компании «High Modulus». Характерно, что на все вопросы о применении при постройке яхт, например, препрегов, инженеры



«Любой каприз за ваши деньги»: у только что выклеенного «Oyster 82» отрезали транец и «надставили» корму отсеком для подводного снаряжения



Каждая поверхность в процессе работы покрывается специальным защитным слоем

Отдельно стоит сказать несколько слов об организации дела на «Oyster Marine» и заодно развеять неизвестно откуда появившийся миф о том, что яхты «Oyster» ныне собирают где попало – от Турции до Китая – и потому о традиционном британском качестве этих судов можно забыть. Сегодня лодки «Oyster» делают на трех английских верфях («E.C.Landamore», «Windboats» и «Southampton Yacht Service», где строят флагманские суда фирмы) и одной – в Новой Зеландии. Там собираются моторные лодки «Oyster LD 43» и новейший «маленький» «Oyster 54». Все суда производятся под постоянным контролем специалистов фирмы и по согласованным с ней технологиям. После изготовления все лодки проходят отдельную суровую инспекцию и «предпродажную подготовку» в штаб-квартире «Oyster Marine» в Ипсвиче.

Особое внимание специалисты верфи уделяют постпродаж-

ному общению со своими клиентами и их поддержке. Здесь хранится огромный архив, содержащий все данные, вплоть до мелочей, о каждой из выпущенных фирмой 1200 яхт. Суммарный вес находящейся в бумажном виде документации доходит до 7–8 кг на каждое судно. В отдельном хранилище лежат аккуратно помеченные спилы корпуса с каждой яхты (не менее трех-четырех на лодку, взятые из разных мест).

Но отдельным своим достижением «ойстеровцы» считают уникальную организацию общения со своими клиентами, результатом которой становится постоянное совершенствование их судов на основе, как сказали бы в советское время, «жалоб и предложений». Результатом такой постановки дела является тот факт, что примерно три четверти людей, впервые купивших «Oyster», впоследствии вновь заказывают себе яхты у этой же компании.

верфи сдержанно отвечают: «Спасибо, нам это не нужно».

Еще одной важной новинкой (впрочем, для потребителя совершенно незаметной) для верфи стал переход конструктора в ходе работы над «655-й» моделью от популярного, но достаточно «легкого» конструкторско-графического программного обеспечения Rhino 3D к очень «тяжелому», но богатому возможностями инженерному пакету Catia. Косвенно такой шаг свидетельствует о более чем серьезном подходе и самой верфи, и ее конструктора к работе над новыми судами. Кстати, и в сам процесс постройки «655-й» внесены некоторые изменения: теперь не только планировка или отделка, но и конструкция корпуса может довольно сильно меняться в зависимости от пожелания заказчика – опция, ранее доступная только для двух топовых моделей фирмы: «Oyster 82» («Кия» № 200) и «-72». Как результат такого гибкого подхода к конструкции яхты, корреспонденту «Кия» были продемонстрированы сразу два разных «Oyster 655»: «стандартно тяжелый» «Acheron» и облегченная «Roulette V.2».

Владелец «Roulette V.2», для которого эта яхта стала уже второй от «Oyster», пожелал иметь лодку с

уменьшенным против стандартного водоизмещением и более эффективным парусным вооружением. Сказано – сделано. Поэтому переборки яхты выклеены с использованием в качестве наполнителя легкого пенопласта, значительно облегчен внутренний шумоизолирующий обвес (к слову сказать, на «нормальном» «Ойстере» он один весит почти 3 т – зато каков результат!), существенно сокращена масса комплекта аккумуляторных батарей, а вместо штатной алюминиевой мачты «Selden» поставлена угольная от «Hall Spars». Как следствие всех этих мероприятий, масса яхты уменьшилась практически на 2 т, что позволило дополнительно вынуть из килля еще 1.5 т балласта. Итого – налицо экономия почти 10% водоизмещения. Солидно.

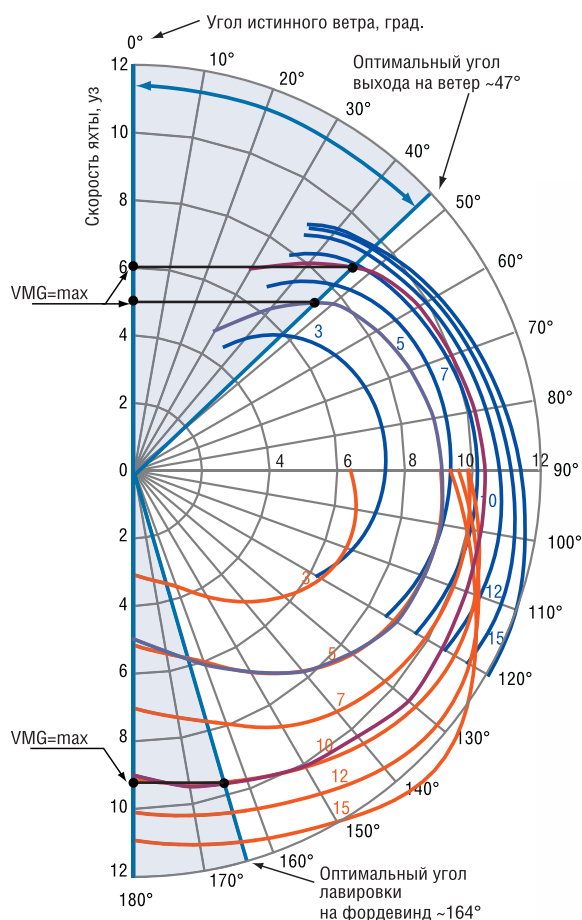
Внешне новая яхта оказалась очень красивой: характерная для «Устриц» прежних поколений некая нарочи-

тая грубоватость очертаний исчезла, необычные, плавные и зализанные назад обводы рубки придали лодке специфический силуэт, который невозможно спутать ни с каким другим. Благородством и плавностью своих внешних линий больше всего новый «Oyster» напоминает дорогой шикарный автомобиль. Как и прежде, его по внешним обводам всегда можно выделить с первого взгляда в любой самой крупной или престижной марине.

Планировка верхней палубы очень похожа на палубу испытанного ранее «Oyster 82»: за кормовой стенкой рубки – большой центральный «гостевой» кокпит, в котором гости чувствуют себя очень уютно, будучи надежно укрыты мощными комингсами, в корме от него – рулевой кокпит с центральным проходом, их объединяющим. Работа на лебедках, впрочем, ведется только из гостевого кокпита, в то время как на

Скорость и уровень шума под мотором

Частота вращения, об./мин.	Скорость, уз	Салон	Уровень шума, дБ-А		
			Носовая каюта	Кормовая каюта	Кокпит
2000	5.7	61	60	65	н.о.
2100	6.9	63	62	67	63
2800	8.7	67	65	70	66



Полярная диаграмма яхты «Oyster 655»

— Расчетная полярная диаграмма, грот + геннакер

— Расчетная полярная диаграмма, грот + стаксель

Результаты испытаний «Кия»

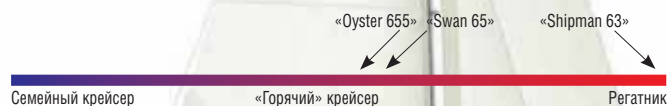
— Скорость при ветре 5 м/с

— Скорость при ветре 9,5 м/с

Условия проведения теста

	Первый выход	Второй выход
Акватория	Пролив Солент	Пролив Солент, западная часть
Скорость ветра, м/с	2-3	от 5 до 11
Волнение, баллы	1	3
Температура воздуха, °С	28	24
Температура воды, °С	17	15
Экипаж на борту, чел.	7	6
Заправка водой и топливом, л	2000	2000

Качественная оценка энерговооруженности «Oyster 655»*



* Данный параметр (в виде безразмерного коэффициента $\sqrt[3]{\frac{S}{V^3 \cdot D}}$) является хорошим показателем ходкости парусных яхт в среднем ветре, будучи, по сути, довольно точным аналогом величины энерговооруженности (л.с./т) для судов моторных. Для большинства массовых крейсерско-гоночных яхт значение этого показателя лежит в пределах от 4 (семейные крейсера с малой энерговооруженностью) до 5 («заряженные» регатные лодки), повышаясь до 5.5-6 у яхт класса performance cruiser и до 6.5 у экстремальных конструкций наподобие яхт дивизиона Proto в классе Mini 6.50.

«82-м» они были доступны рулевому. За спиной рулевого – погон гика-шкота с лебедками самого шкота и ползуна. Как и обычно, расположенная в корме каюта владельца имеет отдельный выход наверх, на кормовую палубу.

Внутреннее расположение обеих яхт оказалось различным: «Acheron» имеет стереотипную планировку, при которой в корме находятся каюта владельца и маленькая каюта экипажа, а две гостевых каюты расположены в носовой части яхты. На «Roulette» же вся кормовая часть отдана под апартаменты владельца, а три остальные каюты разместились в носовой части яхты перед салоном. Различается и отделка: «Acheron» затейливо отделан несколькими сортами темных пород дерева, в то время как для «Roulette» Джо Хэмфри выбрала светлый канадский клен, благодаря чему яхта внутри стала очень «воздушной». Впрочем, подробно говорить об отделке и комплектации яхт этого класса практически бессмысленно: вам поставят все, что захотите, только постарайтесь внятно сформулировать свои желания (однако в любом случае нельзя не отметить удобство U-образного камбуза и великолепный обзор из просторного салона). Гораздо больше внимания





Штурманский отсек достаточно просторен и удобен...



...а камбуз – мечта хозяйки



На кормовой палубе, как обычно, расположен отдельный выход из каюты хозяина (слева). Погон гика-шкота не мешает ни экипажу, ни гостям.



Яхта может быть укомплектована двойными «пассатными» спинакер-гиками

при осмотре яхты (и посещении верфи «SYS») инженеры компании уделяли тщательности монтажа оборудования и всех систем, обращая особое внимание на такие (обычно широко не афишируемые) моменты, как борьба с дурным запахом в гальюнах, удаление воздушных пробок и пузырьков из всех трубопроводов яхты.

Парусное вооружение «Acheron» и «Roulette» тоже различается довольно сильно: если на первой яхте – обычное для «Oyster» вооружение тендером с большой генуей (перекрытие грота – 150%) и гротом, убирающимся в мачту*, то на второй с ее более высокой (на 1.5 м) мачтой – узкий стаксель, вовсе не перекрывавший заметно увеличившийся по площади грот (убирающийся в lazy bag). Аэродинамическая

* На открывающей статью фотографии можно увидеть вертикальные латы, поддерживающие заднюю шкаторину паруса.

эффективность этого вооружения, несмотря на меньшую (примерно на 30 м²) суммарную площадь парусности, оказалось заметно выше, особенно на острых курсах, где «Roulette» шел заметно быстрее и круче к ветру. (Ну, как говорится в известном анекдоте, «эту хохмочку мы уже видели»: два года назад и ровно в этих же водах при испытаниях «Southerly 35/110», «Кия» № 203.) Для компенсации заметно сдвинувшегося назад ЦП на «Roulette» Роберт Хэмфри удлинил примерно на 300 мм перо руля, а для уменьшения возросшего на нем усилия вынес небольшую его часть вперед за скег, сделав его полубалансирным. В дополнение ко всему «Roulette» получил еще и выдвижной бушприт для несения большого геннакера. По желанию заказчика «655-й» может вооружаться как шлюпом, так и тендером (сама фирма по традиции пред-

почитает рекомендовать последний вариант).

На воде «655-й» был великолепен – и под мотором, и под парусами. Более тихой яхты (из числа серийных, разумеется) мне еще встречать не доводилось, даже опробованный несколькими годами ранее «Oyster 82» на ходу под двигателем был, пожалуй, все же пошумнее (особенно хорош в этом отношении оказался «Acheron» с его мощной шумоизоляцией и четырехлопастным винтом уменьшенного диаметра). Управляемость лодки даже на малом ходу была выше всяких похвал, при этом на руле постоянно ощущалось «вкусное» реактивное усилие. Роб Хэмфри объяснил это так: «Вопреки некоторым рассуждениям, стоящий за скегом руль во многих случаях гораздо эффективнее свободно подвешенного балансирного, он лучше обтекается водой, создавая повышенную подъемную силу, что ощущается

даже на малых скоростях яхты. Ну, а реактивное усилие на небалансирном skeговом руле всегда выше по определению». Мощное (25 л.с.) выдвигающееся подруливающее устройство позволяет сравнительно легко маневрировать на этой довольно крупной яхте даже в тесной гавани Кауса, а вот реактивный момент от винта (тот, который «враг или друг») здесь практически неощутим – лодка хорошо сохраняет прямолинейность своего движения при реверсировании двигателя.

Под парусами обе яхты не показывали тех скоростных качеств, которые демонстрировала в очень похожих ветровых условиях «Hanse 630» («КиЯ» № 210) – все же двукратная разница в водоизмещении дает о себе знать. При скорости ветра около 8 м/с «Acheron» в галфвинд уверенно развивал скорость порядка 8 уз, в то время как «Hanse 630» при ветре 6–7 м/с легко шла 10–11 уз. Под большим геннакером «Roulette» разогнался почти до 12 уз. В слабый же ветер (2.5–3 м/с) обе лодки шли чуть быстрее 3 уз. Управление, как и ожидалось, оказалось очень чувствительным, яхта на всех скоростях полностью контролируется рулевым, стремления к приводу при усилении ветра не отмечено, хотя разгон на порывах довольно вялый – сказывается большое водоизмещение. Место рулевого достаточно комфортное, яхтой можно управлять как стоя, так и сидя, при этом стоять на кренах удобно: в настиле кокпита отформованы широкие наклонные подножки. Обзор отсюда хороший, особенно на «Roulette» с его небольшим стакселем. Яхта достаточно легко входит на неприятную волну западной части Солента, удары в носовой части малоощутимы, кокпит не забрызгивается. Увеличившаяся ширина кормы исключила рыскливость «Oyster 655» на попутных курсе и волнении, отмеченную мной на «Oyster 82».

Немного смутили навигационные пьедесталы у рулевых колонок. Приборы на них расположены практически горизонтально, в силу чего (при высоком солнце) довольно часто бликуют и разглядеть их показания, не нагибаясь низко к панели, порой непросто: этот недостаток я отмечал ранее еще у «Oyster 82». Пожалуй, это единственная деталь, которую можно поставить в упрек этому великолепному судну.



	Конструкция и дизайн	Обитаемость и комфорт	Скорость, управляемость и мореходные качества
+	<ul style="list-style-type: none"> Надежный долговечный корпус Защищенный центральный кокпит Руль на мощном skeге 	<ul style="list-style-type: none"> Превосходный уровень шумоизоляции Богатые комплектация и отделка Обилие внутренних ручек и релингов 	<ul style="list-style-type: none"> Чувствительный руль Хорошая восхоженность на волну Удобное место рулевого
-	<ul style="list-style-type: none"> Высокое водоизмещение Гидродинамически невыгодный плавник килля Исключительно высокая цена 	<ul style="list-style-type: none"> Бликуют приборы на навигационных пьедесталах 	<ul style="list-style-type: none"> Умеренные скоростные характеристики



Резюме

Эволюционно завершенный тип дальнего крейсера высшей ценовой категории с северо-европейской архитектурой. Яхта исключительно надежна, безупречна в деталях и отделке, довольно легка в управлении. Идеологически предназначена для дальних безостановочных океанских плаваний, чему соответствуют огромные емкости для воды, топлива и запасов, намного превосходящие у конкурентов. Экипажу предоставлен высокий уровень комфорта и безопасности. Если вас интересует именно такой формат отдыха под парусами, то лучшего судна вы не найдете.

Эволюционно завершенный тип дальнего крейсера высшей ценовой категории с северо-европейской архитектурой. Яхта исключительно надежна, безупречна в деталях и отделке, довольно легка в управлении. Идеологически предназначена для дальних безостановочных океанских плаваний, чему соответствуют огромные емкости для воды, топлива и запасов, намного превосходящие у конкурентов. Экипажу предоставлен высокий уровень комфорта и безопасности. Если вас интересует именно такой формат отдыха под парусами, то лучшего судна вы не найдете.