



Артур Гроховский. Фото автора и Алексея Ушакова

Мал золотник, да дорог

Слухи об этой яхте появились задолго до ее рождения и официальной презентации. На всех ведущих парусных Интернет-форумах нашей страны в дискуссиях о проекте «Электра 18» не отметился лишь ленивый или абсолютно равнодушный к классу «Микро» человек.



Проверка кренованием: за счет высокого борта при крене 90° вода не попадает даже в кокпит

ТЕСТ
КАТЕРА И ЯХТЫ

Всех поражала, разумеется, прежде всего цена новой лодки – практически 30 000 евро, или 1.2 млн. руб.! Правда, это цена с трейлером, но все равно – с ума сойти! Ведь все остальные отечественные конкуренты стоят практически вдвое дешевле. Ну, а поскольку по умению считать деньги в чужом кармане нашим соотечественникам нет равных, по акватории яхтенного Рунета понеслась бурная волна негативных эмоций.

И пришлось отправляться в далекий Волгодонск, чтобы на месте разобраться и опреде-

литься – что же это за лодка такая, и откуда взялась столь заоблачная цена. (Впрочем, надо отметить, что на весенней выставке этого года в «Крокусе» ее создатели уже пересмотрели комплектацию и сбросили цену по сравнению с начальной на 200 тыс руб.) Для начала вниманию «КИЯ» была представлена сама яхтенная верфь, на которой планируется вести серийную сборку «Электры 18», а впоследствии, после реконструкции и расширения предприятия, развернуть здесь еще и производство других судов. Среди них – крейсерский парусный катамаран, килевой

43-футовик (его недостроенный корпус своей архитектурой позволяет мне назвать его «русским ответом «Hallberg-Rassy»), а также яхта с подъемным килем по проекту и технологии французской верфи «Alliaura Marine» («КиЯ» № 220) – за основу взята

на предприятии: чувствуется, что традиции волгодонского «Атоммаша» – одного из серьезнейших с точки зрения технологической дисциплины и организации производства индустриальных монстров погибшей империи – еще не забыты и нашли здесь свое

товым элитным яхтам со стоимостью под миллион евро, а здесь – обычная «микрушка». Стоит ли овчинка выделки?

Стоит – убеждены руководители предприятия и предъявляют мне свою концепцию проекта: «Семейная мини-яхта,



Салон: оборудован богато и аккуратно

модель «Feeling 32». Но это только планы (хотя и подкрепленные инвестициями) – более или менее серьезно работа сегодня идет лишь над «Электра 18».

Увиденное на производстве вызвало у меня двойственное впечатление. С одной стороны, это типичная малая «гаражная верфь», лишенная (пока что) больших площадей и серьезной технологической оснастки для крупносерийного производства яхт. Ничего удивительного или зазорного в этом нет – в мире существуют десятки (если не сотни) верфей подобного же уровня оснащения, и некоторые пользуются высочайшим уважением коллег-судостроителей: взять хотя бы пресловутую британскую «Green Marine», которая внутри – сарай сараем. Но ничего общего со, скажем, польскими верфями – например, с той же «Balt-Yacht», строящей массовые мини-крейсера, находящиеся примерно в одной размерно-ценовой нише с «микриками».

С другой стороны, меня восхитили чистота и аккуратность

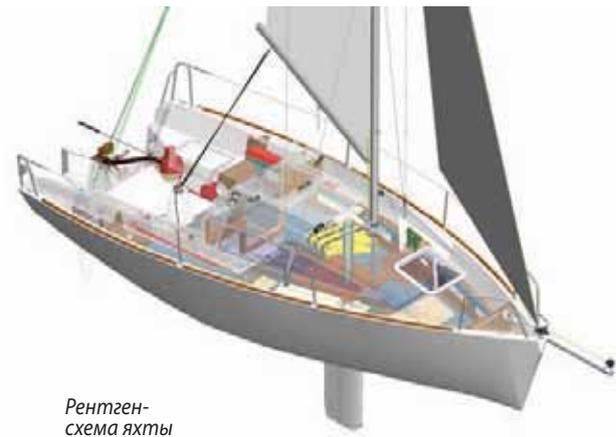
второе рождение, пусть и в гораздо более скромной форме. (Впрочем, «Атоммаш» сейчас потихоньку оживает – глядишь, все еще и вернется на круги своя.) Чистота и порядок в цеху – просто немецкие. Реализован, например, очень важный момент – выклеивание корпуса и его достройка происходят в разных помещениях. Смешно вроде бы об этом говорить (кажется, это естественное требование пластикового производства), но, например, на одном из предприятий «Ferretti» (!) в одном углу полируют матрицу под следующий корпус, в другом корпус ламинируют, в третьем обрезают с уже готового облоя. Второй момент – достройка яхты идет не на кильблоках, а в жестком стапеле – фактически в копии матрицы. При этом сборка корпуса выполняется много точнее (отсутствуют даже минимальные перекосы и деформации), а сам он получается жестче. Этот технологический процесс схож с применяемым на французской верфи «Amel» («КиЯ» № 223). Но «Amel 54» относится к куль-



Салон: выдвижной камбузный модуль

класса премиум, предназначенная для приобщения к парусу требовательных и привыкших к высокому качеству людей». Для этого при постройке лодки используются наиболее качественные материалы и комплектующие. Причем даже с некоторым перебором: например, при постройке применяется так называемый «барьер-коут» (англ. «Barrier coat») – специальный защитный слой, наносимый между гелькоутом и собственно ламинатом, полностью исключая проникновение воды в ламинат и, следовательно, возникновение осмоса. Эта технология пока что применяется далеко не на каждой европейской верфи даже первого класса! Но создатели «Электра 18» пошли еще дальше – они формуют корпус с использованием винилэфирной смолы (все синтетические материалы – от фирмы «Ashland»). Логика такова – подобные дорогие, но прочные и долговечные материалы позволят долго сохранять цену яхты на вторичном рынке. Высочайшему качеству яхты (а в нем все





Рентген-схема яхты «Электра 18»



Руль: выходящую кромку пришлось доработать для борьбы с флаттером



Основные данные яхты «Электра 18»

Длина, м	5.5
Ширина, м	2.45
Осадка яхты, м	1.1/0.25*
Водоизмещен., кг	575
Масса внутреннего балласта, кг	80
Вес шверта, кг	80
Пл. парусности, м ²	18.5
Конструктор	Александр Черезов
Строитель	«Яхтенный центр «Адмирал Ушаков»»
Цена	955 000 руб. (с трейлером)

С опущенным/поднятым швертом



Салон: сложное, но очень жесткое решение швертового колодца

желающие могли убедиться на выставке в «Крокусе» – она и вправду была, «как игрушка») подчинено все: например, изощреннейшая конструкция корпуса, для производства которого используется комплект аж из 32 матриц для различных деталей и секций корпуса. Для сравнения – заметно более крупный «MacGregor 26» («КиЯ» № 191), который можно было видеть на той же выставке, один из образцов массового (даже сверхмассового) яхтостроения формируется всего лишь в 20 матрицах. А все это тяжким грузом ложится на устойчивость.

Слов нет, конструктор «Электры 18» Александр Черезов создал великолепный об-

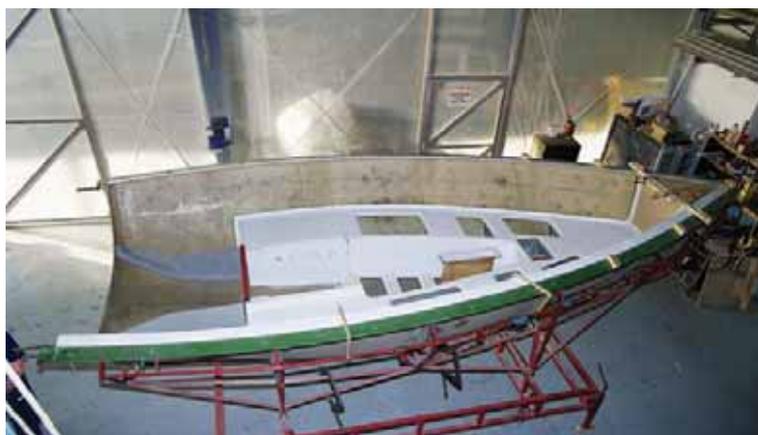
разец конструкторского перфекционизма. Даже ложементы трейлера, повторяющие обводы корпуса с точностью до миллиметра, больше напоминают произведение искусства. Лодка заслуженно вызвала уважение президента Ассоциации класса «Микро» Филиппа де Троя, посетившего «Яхтенный центр «Адмирал Ушаков»», силами которого и выпускается яхта. Но вот найдет ли она платежеспособных клиентов в достаточном количестве? Если честно, то у меня однозначного ответа на этот вопрос нет...

Но пришла пора приступить к испытаниям. На тест были предоставлены две лодки: одна с традиционным спинакером (и ламинатными парусами питерской фирмы «K-Sails»), вторая – с бушпритом и геннакером (под традиционным дакроном той же мастерской). Для начала мы попытались оценить остойчивость лодки, для чего на один борт вблизи миделя встали два человека. Яхта накренилась, но совсем незначительно. Позже я убедился в том, что и три человека на одном борту «Электры» могут стоять без опаски (ну, почти без опаски). Впоследствии я уточнил, что ЦТ лодки находится всего на 290 мм выше КВЛ – очень хороший показатель для столь малого суденышка, не имеющего традиционного балластного кия.

Внутренняя отделка и ком-

плектация весьма достойны – стереомагнитола «Pioneer», изящный комплект приборов (часы, термометр, барометр) «под старину», небольшой распределительный щит, складывающийся столик над швертовым колодцем, освещение каюты, выдвижной (из-под кокпита) камбузный модуль с плитой и мойкой. Все сделано аккуратно и без какого-либо намека на «наколенную сборку». Диваны – с мягкими велюровыми подушками, подволок покрыт специальным теплоизолирующим материалом и мягкой легкомоющейся декоративной зашивкой (правда, она оставила свои осыпавшиеся волокна на шершавой поверхности моей фотосумки), во всех лючках стоят москитные сетки. Редкие для данного класса форпик (якорный отсек) и ахтерпик (кранцы, топливный бак) позволяют держать каюту сухой и чистой. Доселе мне еще не приходилось видеть столь хорошо укомплектованных «микрушек»!

Ничуть не хуже дела обстоят и наверху – яхта имеет бегучий такелаж из Duneema и Spectra, отличные блоки и стопора от «Harken», в просторном (здесь и четвером не тесно) кокпите предусмотрены штатные места для брандер-щита, весла и отпорного крюка. В настиле отформован лючок, под которым прячется купальный трап. «Полный аллес капут», как выражался один из героев «По-



Сборка яхты: корпус в достроечном стапеле



	Конструкция и внешний вид	Обитаемость и комфорт	Мореходные качества
👍	Изошренная конструкция корпуса	Просторный кокпит	Высокая остойчивость
	Винилэфирная смола с барьер-коутом	Удобный салон с обилием полок и рундуков	Хорошие скоростные качества
	Тщательная сборка	Богатая комплектация	Легкое управление
👎	Очень высокая цена	Материал внутренней обивки «сечется»	Невысокая крутизна лавировки
			Флаттер пера руля

кровских ворот». Немного удивило отсутствие погона каретки гика-шкота, но создатели позиционируют свою лодку все же как крейсерскую, хотя и в гонках она уже успела себя неплохо зарекомендовать – второе место в женском зачете на чемпионате мира 2009 г.

На ходу под парусами «Электра 18» оказалась достойна своей цены и отделки. В слабый ветер (около 2.5 м/с) с тремя людьми на борту яхта спокойно держала скорость порядка 3 уз (до 3.7 в гоночный бейдевинд), легко маневрировала, охотно выполняла повороты оверштаг. При усилении ветра примерно до 3.5 м/с скорость возросла до 4.7 уз. Кокпит удобен для открывания, его комингсы отформованы примерно так же, как на «Sun Fast 3200» («Кия» № 213), что позволяет с комфортом сидеть на них, привалившись к леерам. Вообще эргономике яхты, по словам А.Черезова, уделялось очень большое внимание, и это заметно: находиться в кокпите и работать со снастями удобно, все сделано «по рукам». Высо-

кий надводный борт несколько ухудшает аэродинамику (в слабый – около 2 м/с ветер лавировочный угол лодки равен примерно 94–96°, что великовато для яхты, имеющей спортивное происхождение), но вызывает чувство безопасности и защищенности. Накрененная на борт до 90° «Электра» не заливается водой через открытые люки.

Центровка «Электры 18» безупречна (по крайней мере, в тех ветровых условиях, которые довелось встретить), она не лежит на руле. Давление на нем несильное, но даже в слабый ветер опытный рулевой сможет чувствовать лодку по усилию на румпеле. К сожалению, на скорости более 4.5 уз перо руля начинает слабо вибрировать – причина этого явления сейчас изучается*. На ходу лодка подтвердила свою репутацию очень устойчивого судна – совершенно нет «швертботного»

* Как сообщил уже в момент верстки статьи телефонным звонком А.Черезов, причина вибрации найдена и устранена – оказалось достаточно подрезать кормовую кромку пера на угол вместо ее плавного скругления. Как, в общем-то, и рекомендует теория в случае флаттера. – Прим. авт.

ощущения, тот же «MacGregor» даже с залитым водяным балластом на слабых порывах кренится куда охотнее.

Интересно, что при равной площади лавировочных парусов версия яхты с ламинатным «гардеробом» оказалась почти на целый узел быстрее своей «дакроновой» сестры в тех же ветровых условиях. Впрочем, дакроновый комплект успел поучаствовать в нескольких регатах, так что мог и потерять форму.

Резюме

Отлично спроектированный, собранный и укомплектованный микрокрейсер, построенный по стандартам куда более дорогих и крупных яхт – своего рода «state of art» в своей размерной категории, к тому же с хорошими ходовыми качествами. Технически лодка практически безупречна. Вопрос же о том, найдется ли достаточное количество перфекционистов, готовых заплатить за нее заметно больше, чем за отечественные (и даже некоторые зарубежные) аналоги, находится за рамками данной статьи.



Яхта «Электра 18» предоставлена на тест фирмой «Яхтенный центр «Адмирал Ушаков»», www.admiralushakov.ru, Cleman@yandex.com, prodam@admiralushakov.ru Тел.: +7 (909) 912-9563