



«Электра» на балтийской волне

Петр Андреев ♦ Об «Электре» наш журнал рассказывал своим читателям уже дважды: редакционные статьи о самой яхте и яхтенном центре «Адмирал Ушаков» были опубликованы в «Кия» №222 (2009 год) и в №226 (2010 год). Весной на Московском бот-шоу мы вновь повстречались с руководителем центра Алексеем Ушаковым и договорились о том, чтобы провести новый совместный тест «Электры 18». Благо, и повод нашелся удачный: в начале июня «Адмирал Ушаков» представлял яхту на Балтийском Морском Фестивале в Петербурге.



Честно признаюсь, рулевой из меня неважный, поэтому какие-то тонкости, связанные с рулевой на испытываемой яхте, я даже не возьмусь отметить. В этом смысле можно лишь повторить все сказанное об «Электре» раньше: лодка хорошо управляема, слушается руля, устойчива на курсе, не сбивается встречной волной, и в принципе, общее ощущение от управления – комфортно! Все это, действительно, так, и для управления яхтой, наверное, основное.

При движении на волне под мотором, правда, есть один момент, еще два года назад отмеченный нашими коллегами из журнала, на котором надо остановиться. Поскольку лодка легкая, на встречном волнении корму подбрасывает, а вместе с ней – и подвесник. И постоянных «перекрутов» двигателя здесь можно избежать только одним способом – опустить мотор пониже, благо, конструкция кронштейна позволяет. Однако это, в свою очередь, приводит к частому заливанию «головы». Такая беда характерна, навер-

ное, не только для «микро», но и для всех небольших и легких корпусов. Хорошо знакомый мне минитонник «Нева», например, на крутой встречной волне точно также рычит и подвывает, постоянно оголяя свой винт. Вероятно, выход здесь один: для дальних походов, когда вероятность использования двигателя высока, приберегайте мотор с длинной ногой. Сам Алексей Ушаков рекомендует: «Для путешественников нужна, конечно, длинная нога и 4–5-сильный мотор, а для того, чтобы просто дойти до чистой воды или в помощь при

швартовках – вполне хватает 2.5 л.с. с короткой ногой».

Перед самым выходом на воду еще раз перечитал опубликованный совсем недавно в нашем журнале рассказ о походе яхтсменов из Благовещенска по Амуру и дальше морем до самого Владивостока. Плавание это, проходившее в сложнейших погодных условиях – сильный встречный ветер и встречная волна – дальневосточники совершили как раз на яхте класса «микро». Наиболее яркие впечатления остались у меня от описания невзгод, которые испытали на себе участники того похода, длившегося больше месяца. За это время они вкусили всех прелестей часто меняющейся погоды: жару и холод, дожди, туманы и частые шторма. Конструкционно швертбот выдержал все испытания, а вот в бытовом плане яхтсменам, конечно, пришлось туго. И вот теперь было интересно сопоставить собственные ощущения от конкретной яхты «микро» с тем, о чем говорили в своем повествовании участники дальневосточного плавания.

Об элегантных обводах «Электры» написано уже много. Лодка, действительно, смотрится. И это первое внешнее впечатление усиливается, когда вблизи начинаешь изучать качество, с которым выполнена отделка корпуса яхты и осуществлена сборка отдельных ее элементов. Отмечу гармоничное сочетание высоты рубки и высоты надводного борта. Высокий борт и надстройка – это, конечно, ненужная парусность на острых курсах, но ведь конструкторы и не заявляли лодку как гонщика. Elektra создавалась как яхта, пригодная и для гонок, и для семейных круизов. А в такой ситуации без компромисса невозможно. Высокий борт и просторная рубка – значит дополнительный объем внутри каюты, что для маленького транспортного средства очень

важно. Я видел много «круизеров», на которых можно еще и погоняться, видел и «гонщиков», доработанных на заводе или самими владельцами с целью повышения комфорта. И в каждом случае одни характеристики улучшались в ущерб другим. В данной же ситуации мы имеем дело скорее всего с третьим вариантом – в самом проекте лодки, ее обводах заложен достаточно высокий гоночный потенциал для швертбота «микро»-класса, а дизайн и конструктивные особенности позволяют достаточно комфортно чувствовать себя в крейсерском плавании.

Поднимаемся на борт. Внимательно осматриваю оборудование, знакомлюсь с проводкой: все-таки, шкоты в руке для меня привычной румпеля. Фалы выведены из мачты и через 4-шкивные двухрядные проводники в средней части рубки разводятся по бортам в кулачковые стопора, установленные на крыше рубки в районе кокпита. Сюда же выведен и заведен через единственную лебедку ходовой конец шверт-тали и оттяжки. Брасы, стандартно, через блоки, закрепленные на палубе по бортам, выведены в кокпит. Отмечу, что все палубное оборудование – «харкеновское», что сразу как-то внушает доверие. Хотя, конечно, и я тому сам свидетель, под большими нагрузками маленькие блочки «летят» даже у Harken. Но в ходе нашего тест-драйва мы, к счастью, такие нагрузки не испытывали. На «Амазонке» (эту яхту типа «Электра 18», спущенную 3 года назад, нам любезно предоставили для тестирования) на задней стенке рубки по бокам от входа в каюту закреплены парусиновые рундучки – в них удобно убирать свободные концы фалов, чтобы не путались в кокпите на лавировке. Правда, гонщики их по привычке все равно будут сбрасывать в рубку.

Хорошее впечатление производит кокпит: своим дизайном

и функциональностью. Не сразу понятно, за счет чего нет ощущения тесноты, свойственной для многих «микриков». После нескольких поворотов приходит ясность. Пожалуй, во-первых, из-за открытой кормы, что визуально увеличивает (в данном случае – удлиняет) пространство кокпита. Во-вторых, из-за формы банок – довольно узких и опять же длинных. Вместе с палубой, которая в районе кокпита имеет уклон к бортам ровно настолько, чтобы на ней было комфортно сидеть на кренах, они образуют очень удобное для интенсивной работы пространство. Несколько человек, особенно если каждый из них знает, что делать во время

**ТЕСТ
Кия**



маневров под парусами, совершенно не мешают друг другу и не создают лишнюю суету в кокпите. А это очень важно для слаженных действий в гонке.

Интересным, хотя и необычным для «микро», решением можно считать проводку гикашкота через «балеринку», установленную на небольшой тумбе посреди кокпита, вместо привычного поперечного погона. Как ни странно, тумба не скрадывает пространство, а упрощение работы с гротом для неопытных яхтсменов, несомненно, будет плюсом. Какой при этом по-



лучается проигрыш в настройке парусов «по-гончному», проверить не удалось – не с кем было сравниться. А в полой тумбе, кстати, очень удобно держать инструмент и разную палубную мелочь, которая должна быть под рукой. Уже на ходу выяснилось, что это еще и хороший упор для ног при движении с креном.

Когда пошли крена, выяснилось, что лодка очень чувствительна к положению экипажа – перемещения на борту существенно влияют на центровку, дифферент и крен. Поэтому ремни, которые предусмотрены в кокпите и сначала показались мне здесь «декоративным» элементом, на самом деле дают реальную возможность эффективно откренить яхту, что ценно, особенно в гонке!

Функциональности кокпиту, кстати, добавляют два рундука, оборудованных под банками.

Не могу согласиться с теми, кто считает их здесь лишними: на «микрике» любое место, куда можно запрятать концы, кранцы, ветошь и ведро – не будет «лишним».

Есть еще пара элементов, которые можно отнести к внешним особенностям конструкции и которые стоит отметить. Это кормовой трап, в походном состоянии спрятанный под откидной крышкой, и якорный рундук в носовой части лодки. Кто ходил на маленькой яхте, знает, что якорь, без которого в походе никак, надежно раскрепить внутри корпуса не так-то просто, всякий раз приходится придумывать ему место. Поэтому штатное положение в отдельном носовом рундуке – отличная идея, конструктивно оправданная еще и тем, что это пространство, так или иначе, «потеряно» для другой жизни и отделено от каюты так называе-

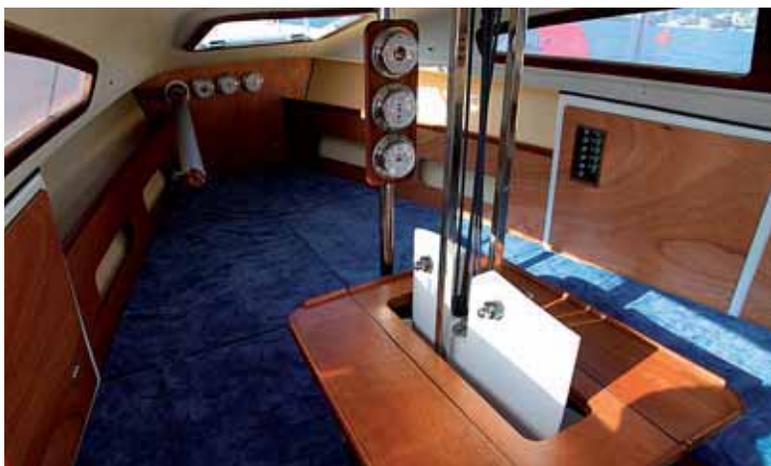
мой таранной переборкой. Как пояснил Алексей Ушаков, такой подход к конструкции, когда все штатное оборудование, перечисленное в правилах класса, расположено с учетом быстрого и удобного его использования, и не занимает внутренний центральный объем яхты, предназначенный для членов экипажа, их личных вещей и снабжения, был одним из базовых при проектировании «Электры».

Яхту характеризует поразительный рационализм объемов. Так, отсеки непотопляемости расположены в тех местах, которые практически не могут быть использованы во время плавания в так называемых «мертвых» зонах. К эргономическим особенностям швертбота можно отнести и то, что на внутренних стенках кокпита и под ним предусмотрены штатные места для брандершита, отпорника и весла, которые можно достать, не заходя в яхту. Среди перечисленного выделю для себя брандершит – на нашем, упомянутом выше «минитоннике» он постоянно летает по каюте и вид поэтому имеет побитый. Последний случай, когда я видел подобное чуткое отношение к мелочам, был в Швеции, где на борту Bavaria 46 я обнаружил в кокпите штатное место для крепления брандершита в походном положении.

Немного вернусь к теме наличия на яхте таранной переборки.

ТЕСТ
КИЯ





Главный конструктор «Электри» Александр Черезов рассказывал, что использование набора в проекте яхты означает, что отдельные элементы ее обустройства служат одновременно и силовыми конструкциями. Например, рундуковая вставка – это и спальные места, и рундуки для хранения вещей, а некоторые ее части выполняют функции килевых балок, флоров и стрингеров. По его словам, на этой яхте шесть линий стрингеров и восемь шпангоутов при общей длине судна 5.5 м. Ни у одной яхты класса «микро» нет таранной переборки, а здесь она есть. Все это позволяет сделать яхту очень жесткой, и даже пиковые нагрузки судно выдерживает не на пределе.

Заглядываем в каюту: вдоль обоих бортов салона двойной ряд полок довольно типичного для современных яхт вида. Верхний ряд – открытые, на которых удобно держать книги, крупные предметы и одежду, нижний – устроенные по типу рундуков с открытым вырезом, подходящие для безопасного хранения мелких вещей. Ближе ко входу обустроены специальные шкафчики и полки для посуды и яхтенной утвари. Так что поддерживать порядок на яхте не трудно. Помимо всего, высокий салон, полочки вдоль бортов, приятная отделка создают ощущение уюта. Из недостатков отметим, разве что, тесноту в районе перед-

него края швертового колодца – пространство он, конечно, скрадывает.

Теперь об одной из изюминок внутренней компоновки яхты – это выдвижной камбуз. В пространстве под кокпитом находится выдвижной рундук, в котором расположены мойка, плита и отсек для продуктов. Замечательное решение – мечта большинства обладателей маленьких лодок!

Интересно, что высокий надводный борт, как выяснилось в ходе разговора с владельцем яхты, только кажется таковым. Его реальная высота превышает среднюю для этого класса яхт высоту всего на 5 см. Отметим здесь, что за счет увеличения высоты борта, оригинальных обводов, увеличенного внутреннего объема, Elektra 18, если ее положить мачтой на воду, «не берет воду» в открытые люки и сама встает в вертикальное положение; яхта не тонет, полностью залитая водой, имея при этом положительную плавучесть 175 кг. То есть, даже в заполненной водой яхте могут находиться еще 2 человека, и лодка все еще будет оставаться на плаву.

Увеличение высоты борта дает выигрыш во внутреннем объеме яхты на 5.5% (что составляет 384 дм³ дополнительного пространства). Такое решение обеспечило уход от критических регламентированных высот в салоне. Кроме того, теоретически,

это уменьшает забрызгивание палубы и повышает остойчивость на кренах. Полноценной возможности проверить данное утверждение на практике у нас не обнаружилось: ветер хоть и был свежим, но волна в Лахте, где проходил тест-драйв, еще не разошлась, лодка под парусами шла гладко, хорошо разрезая волну, без особого брызгообразования. Особенно порадовало, что не забрызгивается кокпит – думаю, и «туристы», и «гонщики» приветствуют это важное качество, предпочитая в пути обходиться без подобного сопутствующего выходу на воду «душа».

Мысленно обратился к нашим дальневосточным авторам: вот на такой «микро» вам, наверное, было бы не так тоскливо в шторм, не так мокро, не так беззащитно! Да и камбуз в вашем походе был бы не лишним.

О работе с парусами, помимо наблюдений о проводке, сделанных выше, позволю себе еще лишь одно дополнение. Для меня, человека, который всю сознательную жизнь провозился со спинакером, наличие генакера на яхте – лишний повод обратить на нее внимание. Ведь ставить и убирать генакер удобнее, настраивать его проще, маневрировать с ним легче. Для лентяя – сплошное удовольствие! Если кому-то претит работа со спинакером, то «Электри» надо заказывать именно в такой комплектации, с бушпритом и генакером. ■



ОАО ЯЦ «Адмирал Ушаковъ»
ushakov@admiralushakov.ru
Тел.: +7 (903) 727-58-72