

НЕПОТОПЛЯЕМЫЙ ELLING

БОГДАН ПАРФЕНЮК

Такой вопрос задавали почти все, кому приходилось кататься на гребной лодке или парусной яхте. С первым же опасливым шагом на шаткую посудину, на «пляске» от волны промчавшегося катера либо крене от порыва ветра рано или поздно звучало традиционное: «А не перевернется?»



Э то опасение — столь же стойкое, как у пассажиров самолетов: «А не упадет?». И как последнее резко усиливается с каждой авиакатастрофой, так первое — с просмотром кинолент типа «Идеальный шторм» или документальных кадров переворота очередной Costa Concordia.

Капитаны в своей практике обречены регулярно убеждать, что бояться нечего — не перевернется. Кто-то апеллирует к физике («у нас тяжелый киль, он не даст...»), кто-то — к именитости верфи-производителя («это

лучший бренд, его катера абсолютно безопасны!..»); кто-то — к условиям плавания («да тут и волны-то не бывает!..»). И все же по собственной более чем 20-летней капитанской практике могу констатировать: убеждает не всегда, не всех и не абсолютно — сидящий в «подкорке» страх нет-нет да и мелькнет в чьих-то глазах...

В этом смысле могу лишь позавидовать владельцам моторных яхт Elling — их голландские создатели решили вопрос «убеждения» радикально: при большом стечении публики, перед объективами фото- и видеокамер

просто взяли и насильственно перевернули свой Elling E4! Я присутствовал.

Столь радикальному тесту на живучесть подвергают лишь спасательные суда, которые «по долгу службы» обязаны возвращаться в нормальное положение, даже будучи перевернутыми вверх дном. У остальных проверяют лишь «угол заката диаграммы статической остойчивости». Мудреная формулировка означает: насильственно накрененное до этого угла судно, если его отпустить, вернется в нормальное положение. А стоит накренить хоть на градус больше — перевер

нется и останется в положении оверкиль. Инспекторы ГИМС требуют, чтобы угол заката для малых морских судов был не меньше 60 градусов. Европейские требования к океанским («А» Осепал) катерам и моторным яхтам жестче: 100 градусов. Каков же этот угол для Elling E4, уже пересекавшей океан? Голландцы загадочно улыбаются: «А сейчас сами увидите».

Новенькая, еще без релингов, яхта растянута швартовами под плавкраном на реке Маас (на территории верфи Neptune Marine, г. Аалст), стропы пропущены под килем и

закреплены на борту. Антон ван ден Бос, директор и совладелец верфи, «нырнул» в рубку — решил лично проверить, каково придется пассажирам его детища в предельно экстремальных условиях. Толпа на берегу замерла в ожидании, а крановщик начал натягивать стропы.

Крен 40... 60... 80 градусов, стропы — как струны. Ну да, судно высокобортное — думаю себе — обязано «сопротивляться». Но как долго? 90... 100... 110 градусов... Хм... из таких кренов возвращаются лишь парусные яхты с их тяжелым килем, а для большинства мо

торных судов такой наклон смертелен. 130... 150(!)... 160(!) градусов — а стропы все натянуты, лодка все пытается «встать»! И лишь при почти полном перевороте (170–175 градусов) стропы ослабли — яхта перестала сопротивляться. Но секунду спустя она, взмахнув килем, быстро «крутанулась» через другой борт, завершив 360-градусный переворот, и закачалась как ни в чем не бывало. Лишь стекающая с палубы вода свидетельствовала о происшедшем.

Вот это да! Даже современные парусные яхты, признанные «океанские бойцы» с тяже



лыми восстанавливающимися фальшкля-ми, так не смогут — угол затика у них порядка 120–150 градусов. Но Elling оказалась столь же «крутой», как спасательные боты, которые проектируют для самых жестких штормовых условий. На которых, понятно, не может быть комфорта люксовой яхты!

Убедитесь сами: на сайте www.elling-yachting.ru есть видео переворота. Еще один ролик найдет Google по запросу «Elling E4 360 capsized». И капитану такой яхты на вопрос очередной беспокойной пассажирки достаточно будет — молча и с улыбкой — прокрутить такое видео на бортовом ноутбуке. Уве-

рен: по успокаивающему эффекту это будет стоить тысячи слов.

Энергичный и всегда улыбающийся Антон ван ден Бос рассказывает: «Мы проектировали судно для дальних путешествий, вплоть до океанских, потому и требования к проекту максимальные. Но одно дело — рассчитать самовосстанавливаемость теоретически, и совсем другое — лично убедиться, что это работает. Вот и затеяли проверку.

Сначала испытали рубку, ведь она при перевороте уходит глубоко под воду, и на каждый ее квадратный метр давит порядка 2 тонн водного столба. А потому, не мудрствуя лукаво, мы уронили на рубку аналогичный по весу мешок с песком — жесткости и крепости хватило с лихвой. После этого «отрепетировали» сам переворот (не буду лукавить: увиденный вами — уже повторный). В то же время вы увидели первый Elling E4, перевернутый с человеком на борту. (Смеется)».

Антону «адреналинистое» действие оказалось не в тягость — отстегнув лямки ремней безопасности, он источал улыбку и весело позировал фотографам. Столь же легко переворот перенесла и яхта: почти сразу после восстановления привычно завелся дизель, и судно своим ходом ушло на швартовку. А при осмотре каюты я отметил лишь маленькую лужицу — входная дверь, конечно, не герметична, но весьма плотна, после переворота даже помпу включать не понадобилось. Словом, даже если Elling когда-нибудь нарвется на «волны-убийцы», которые обрушиванием своего гребня способны перевернуть судно (шансы мизерные, но теоретически это возможно), то выживет гарантированно.

Вообще, безопасность этого судна действительно беспрецедентна. Кроме способности к самовосстановлению, это:

1. Необычно крепкий корпус. Его армируют твароном (аналогом кевлара) — тем самым, из которого делают пуленепробиваемые жилеты. Причем, не «в самых нагружен-

ных местах», а весь корпус, от носа до кормы, от киля до палубы. Даже если яхта столкнется с плавающим в море контейнером (ночным ужасом яхтсмена) — корпус выдержит, в какую бы его часть ни пришлось удар.

2. Скорость. «Дальние» круизеры обычно водоизмещающие: в этом режиме легко экономить топливо — основной «ограничитель» автономности. Но водоизмещающий режим — это 8–9 узлов максимум. А Elling при необходимости можно разогнать до 18 узлов, например, чтобы уйти от форштевня неизвестно откуда взявшегося супертанкера...

3. Абсолютно автономный вспомогательный дизельный движитель. Остановка мотора в открытом море — жуткое по возможным последствиям ЧП для моторной яхты. Стандартное решение — два ходовых двигателя. Но голландцы отвергли такой подход. Антон

ван ден Бос говорит: «Самая частая причина остановки дизеля — засорение топливной линии и насосов. Оба ходовых мотора питаются от одного бака, поэтому, если топливо грязное, — остановятся обе машины. Мы пошли другим путем — установили аварийный маломощный дизель с отдельным приводом («сейлдрайвом») и «своим» аккумулятором. Главное — он питается от абсолютно отдель-

В России участник подобного эксперимента после постановки на ровный киль махнул бы стопочку водки. Директор верфи Антон ван дер Бос предпочел только закусить. Впрочем, знаменитую местную селедку херринг полагается употреблять одним махом, держа за хвост — тоже в некотором роде разновидность тоста





мель. Кстати, «сейлдрайв» аварийного двигателя до полнен и дублирующим пером руля, т.е. даже если отбить основное, яхта все еще будет управляться!

В своих пресс-релизах верфь Neptune Marine называет яхты Elling лучшими в классе. И язык не поворачивается упрекнуть голландцев в нескромности.

Как ни огромен мировой рынок моторных яхт, но я, пожалуй, не возьмусь найти судно со столь же

необычным «букетом» преимуществ: класс «А» Осеап, «океанская» же автономность (1400–2400 миль!), достойная скорость (до 18 уз), простота в управлении (не нужен наемный экипаж), высочайшее качество изготовления (made in Holland — уже само по себе бренд), завидная люксовость (судно имиджевое), беспрецедентный уровень морской безопасности (читайте выше).

Кто сможет, пусть попробует убедить меня в обратном...



Elling E4 Ultimate

Длина, м.....	14,95
Ширина, м.....	4,25
Осадка, м.....	1,25
Запас топлива, л.....	1500 + 100
Запас воды, л.....	800
Мощность двигателей, л.с.:	
основного.....	190–435
вспомогательного.....	30–40
Категория CE.....	«А»



Компания «Адвентор Яхтс»

+7 (495) 998-38-34

+7 (906) 039-77-34

elling345@mail.ru

elling-info@yandex.ru

www.elling-yachting.ru