

КУРС — В ОКЕАН?

Не будет ли преувеличением считать этот не совсем обычный флагман линейки Elling супербезопасным и суперфункциональным?

Текст Дэвид Марш Фото Лестер Маккарти



Досье Elling E6

Длина 65 ф (19,80 м)	Водоизмещение 32 т	Категория RCD «А» (12 чел.)
Ширина 17 ф (5,35 м)	Запас топлива 5000 л	Дизайн Neptune Marine Shipbuilding
Осадка 5 ф (1,50 м)	Запас воды 1200 л	

Что сказать, когда на верфи в рамках теста и при немалом скоплении публики опрокидывают яхту, дабы доказать, что она самая безопасная в мире? Для Антона ван ден Боса, директора верфи Neptune Marine Shipbuilding, было явно недостаточно, что он строит прочные корпуса с применением дорогого титана/кевлара, что его лодки сертифицированы на категорию «А» (Ocean) и могут пересекать Атлантику. Он решил идти до конца и подвергнуть серийную яхту Elling E4 перевороту оверкиль, продемонстрировав тем самым ее способность к самовосстановлению. Кто-то назовет это безумием, но я считаю этого человека самым уверенным из нынешних судостроителей. А что касается нового флагмана E6, то он просто еще не успел пройти этот тест. Но, учитывая определенное сходство формы корпуса, конструкции обеих моделей и пропорции надстройки, нет сомнений: 65-футовый E6 тест выдержит.

Если вы собираетесь идти через океан, это вам пригодится, хотя далеко не все из нас столь решительны. А желающим совершить путешествие покороче и побыстрее, например через Бискай, верфь гарантирует скорость 20 узлов и даже больше. В этом и заключается разница между E6 с его переходным (от водоизмещающего к глиссирующему) режимом движения и такими тихоходами, как Nordhavn и Selene. В свою очередь, от «переходников» с небольшим запасом хода (Grand Banks и Fleming) E6 заметно отличается своеобразным стилем, низким профилем, гаражом для тендера и отсутствием флайбриджа. Уникальность — тема затасканная, но если вы найдете что-либо похожее на Elling E6, я съем свою зюйдвестку.

Компоновкой нижней палубы E6 и E4 похожи, так что возможен вопрос: а за что переплачивать, кроме гаража для тендера? У обеих яхт нижний салон в полную ширину корпуса, три каюты, камбуз рядом с моторным отсеком (как у многих парусных яхт). Но у E6 все каюты с гальюнами и помещения заметно просторнее, хотя главные различия видишь наверху.

На E6 оставили ту же ширину проходов вдоль борта, поэтому пространство рубки-салона (скорее салона, чем рубки), отлично организованное для управления судном, будет не менее привлекательно и для общения, конкурируя с салоном внизу. Здесь достаточно большая диванная зона и отдельная динетта на левом борту, пара отдельных сидений напротив и крупный сдвижной люк в крыше. Во время долгих переходов, особенно на лодке без флайбриджа, наличие такой зоны, где можно сидеть и читать, общаться или просто бездельничать, — просто счастье.

Короче, нет причин не использовать E6 и по менее героическому (по сравнению с океанским переходом) сценарию — как надежный спорткруизер, хотя и с более скромной крейсерской скоростью. По мнению многих, весьма необычный и с широким спектром возможностей.

У Elling E6 два салона и три комфортабельные каюты

Вердикт: такая лодка не подведет в любых условиях

Кевларовый корпус — это хорошо, если только он не излишне шумный. Может показаться, что моторный отсек за нижним салоном, между камбузом и третьей каютой, добавляет шума. А вот нет: везде, где бы вы ни находились, внутри или снаружи, даже на полном ходу Е6 показывает себя довольно тихой лодкой.

Хорошо бы узнать, как Е6 справляется с океанской зыбью. К сожалению, единственной доступной нам волной в тот день был спутный след фотолодки, для Elling не составивший проблем. На тестовой лодке стоял гироскопический стабилизатор качки Seakeeper 9000. Рекомендую это дополнительное оборудование: даже в относительно спокойных условиях теста его работа была заметна, особенно на малых ходах, когда динамическая остойчивость корпуса с длинным фальшкилем еще невысока.

Важный момент: обзор от штурвала потрясающий — через двухслойное ветровое стекло, по бортам и в корму. Центральная секция открывается, так что вместе с люком и окном в кормовой части салона обеспечит вентиляцию помещения. Предельно логичная по компоновке рулевая консоль позволяет использовать нестандартное навигационное оборудование, хотя Е6 уже в базе поставляется с полным набором электроники.

С одним Volvo Penta D13 (900 л.с.) мы развили 21,3 узла. Двигатель отлично подходит корпусу: линейный рост потребления, без «кризисных точек», означает эффективную работу в широком диапазоне оборотов. А вспомогательный Volvo Penta D2 (75 л.с.) дает скорость 6,5 узла — бесценный резерв.

Если вы настолько бесстрашны, чтобы решиться на переход через океан, подумайте вот о чем. К примеру, на Nordhavn в море вам предстоит посещать моторный отсек для регулярных проверок. На Е6 нужно только снять закрывающую двигатель панель с одного или другого борта, что несложно, когда яхта у причала (хотя зайти в дверь отсека еще проще). Если это придется проделать в море, а гироскоп не гасит качку полностью, процедура несколько усложнится. На верфи сказали, что думали о смотровом лючке со стеклом, но это отразилось бы на уровне шума. Альтернативой могут стать две небольшие панели на петлях с возможностью фиксации в открытом положении взамен одной съемной.

У Е6 есть еще один моторный отсек, где стоят генератор, другие агрегаты и системы. Чтобы попасть туда, надо спуститься по трапу (правый борт) на кормовую платформу и нажать кнопку, чтобы поднять этот трап и открыть проход. На своей яхте я бы установил в этой зоне поручни, чтобы в море не привязываться линем.

Как и другие модели Elling, флагман Е6 настолько особенный, что кажется странным тестировать его по стандартной схеме. Внешним видом и планировкой он может вызывать разные чувства, но такая лодка не подведет в любых условиях. Запас хода в экономическом режиме позволяет пересечь океан, максимальная скорость — ходить быстрее многих траулеров; относительно небольшая высота над ватерлинией и фальшкиль — это удобство навигации по внутренним водам Европы. Такое сочетание возможностей у одной лодки встречается нечасто.

КОММЕНТАРИЙ MBV RUSSIA

К статье авторитетного Дэвида Марша добавим, что был еще один тест Elling Е6 при других условиях, в частности, с 20 (!) экспертами на борту. На скорости 8 узлов (1060 об/мин) расчетный запас хода достиг 3130 миль, а уровень шума в салоне не превышал 59 дБ(А).

Кроме того, по инициативе российских дилеров Elling верфь запускает новую линейку Elling Е6 Highline по проекту яхтенного дизайнера Тони Кастро с увеличенной надстройкой, новыми интерьерами и возможностью кастомизации. Премьера Elling Е6 Highline состоится в январе на выставке boot Dusseldorf. **MBV**



Все кресла и диваны в салоне мягкие и удобные

Двойное остекление плюс обзор между стеклами и рамами исключают появление конденсата



↑ Высота подволока в салоне и других помещениях немалая

→ Мастер-каюта устроена в корме. Чтобы попасть туда, надо пройти по коридору (см. фото ниже).

← Нижний салон выступает буфером между всеми каютами, поэтому приватность в каютах гарантирована

→ Камбуз в этом проходе напоминает таковой на парусных яхтах. Панели справа открывают доступ к двигателю

Дэвид Марш пристальный взгляд



ГАРАЖ ДЛЯ ТЕНДЕРА

У Elling Е6 гараж вмещает Williams 325 Turbojet, а подъемный трап на левом борту открывает доступ в каюту экипажа.



ОКНО И ЛЮКИ

Люк в крыше с электроприводом и пневмоуплотнением, окно в кормовой переборке (также с приводом) и открывающийся центральный фрагмент ветрового стекла дают прекрасную вентиляцию.



ОТСЕК В НОСУ

Он достаточно велик для пары велосипедов или набора крупных кранцев. Кроме того, у Е6 имеется обычный цепной ящик под якорной лебедкой.



МОТОРНЫЕ ОТСЕКИ

У Elling Е6 их два: закрытый панелями в центральном проходе и второй, где находятся вспомогательный двигатель, гироскоп, генератор, другие агрегаты и системы.

ХАРАКТЕРИСТИКИ

ДВИГАТЕЛИ Volvo Penta D13, 900 л.с. при 2300 об/мин, 6 цилиндров, 12,8 л, дизель.
Вспомогательный Volvo Penta D2, 75 л.с. при 3000 об/мин, 4 цилиндра, 2,2 л, дизель

РЕЖИМЫ	ЕСО					FAST		MAX
Об/мин	1000	1200	1400	1600	1800	2000	2200	2370
Скорость	9,0	10,1	11,3	12,9	14,6	17,6	19,9	21,3
Расход	14,3	23,3	36,6	56,2	78,0	101,0	126,0	164,0
Миль/л	0,63	0,43	0,31	0,23	0,19	0,17	0,16	0,13
Запас хода	2832	1951	1389	1033	842	784	711	584
УРОВЕНЬ ШУМА								
Пост управления	55	57	59	61	63	66	69	71
Кокпит	59	61	64	65	68	71	74	75
Салон	59	61	64	66	69	72	75	76

Скорость в узлах, расстояние в милях, расход в л/ч, уровень шума в дБ (А), запас хода из расчета 10% резерва. Указанные величины основаны на показаниях бортовых приборов и могут отличаться от полученных вами данных. Загрузка: 60% топлива, 85% воды, 5 человек на борту, тендер Williams 325, запасов нет. Температура воздуха +19 °С, ветер 2 балла, легкое волнение.