

ELLING E6: ВЫХОД В СВЕТ

БОГДАН ПАРФЕНЮК

*Как презентуют новые яхты? Буднично, показом на бот-шоу, если это очередная «рабочая лошадка» для чартера от крупносерийной верфи. Трогательно, с крестинами и шампанским, если это custom активно участвующего в постройке владельца. Пышно, под вспышки фотоаппаратов и оценивающие взгляды бизнесменов, если представлен принципиально новый люксово-представительский концепт... Но в честь этого судна был организован полноценный фестиваль, а первый его выход «в люди» сопровождался поистине «королевской свитой» из 30 яхт, построенных той же верфью!
Речь о новом флагмане неординарного семейства Elling.*





В пресс-релизах бравых маркетологов словами «неординарный» и «уникальный» может характеризоваться любая банальщина вроде необычной раскраски, непривычной формы надстройки или ее окон. Но творения Neptune Marine Shipbuilding B.V. действительно уникальны: в них сочетается несочетаемое. Им хватает мореходности, экономичности и грузоподъемности, чтобы спокойно пересекать океаны; остойчивость — как у спасательных «всепогодников» (см. «Капитан-Клуб» № 2/2014); они достаточно мелкосидящие для странствий по рекам и каналам; при всем этом они еще и глиссировать способны! ➤

Александр Рубинов, учредитель и директор компании «Адвентор Яхтс», Антон ван ден Бос, совладелец и директор Neptune Marine Shipbuilding

В именитом британском Motor Boat and Yachting для яхт Elling даже термин специальный изобрели — All rounders (в пер. «многоборцы», «универсалы»). Причем эти «универсалы» наделены интереснейшими «бонусными» свойствами. Одно из них очень ярко презентовал совладелец и исполнительный директор верфи Антон ван ден Бос, который пришел на пресс-конференцию... в бронжилете: «Пластины этого изделия — из того же тварона (аналога кевлара), который заформован в днище каждого из Elling. Зачем он там — сейчас продемонстрирую. Смотрите, как легко ножницы режут стеклоткань, из которой во всем мире формуют яхты. Столь же запросто корпус будет “вскрыт” острым углом полузаопленного контейнера или острой скалой. Но вот у меня в руках тончайшая (всего 1 кг на кв. м) ткань из тварона. Смотрите: ножницы ее “не берут”, этот материал тверже металла! Все (а это порядка 300 яхт) построенные нашей верфью



Elling на данный момент эксплуатируются. И в корпус каждого заформовано два слоя тварона. Внимание: не в виде местных усилений, а именно по всей поверхности сплошными слоями. То есть удар любым местом даже об острое подводное препятствие не грозит судну пробойной: тварон сохранит целостность обшивки. Elling защищает своего владельца не хуже, чем меня — мой бронжилет!»

«Бонус №2»: автономный вспомогательный дизельный движитель. Гарантией от обездвиживания в море традиционно счи-



тается установка двух моторов, но голландцы пошли другим путем. «Самая частая причина остановки дизеля — засорение топливной линии и насосов. Если топливо грязное — остановятся обе машины. Мы же установили аварийный маломощный дизель с независимым приводом, «своим» аккумулятором и — главное! — с абсолютно отдельным аварийным топливным баком, который заполняется в начале навигации на проверенной заправке. В итоге имеем полную гарантию стабильного хода в 5 узлов (для Elling E6 — 7 узлов) при любых проблемах с главным дизелем», — продолжает Антон ван ден Бос.

Более того, аварийный двигатель снабжен и абсолютно отдельным пером руля! Главная винто-рулевая группа прикрыта развитым килем, исключая удар плавающим бревном или повреждение при посадке на мель, а винто-рулевая группа аварийного двигателя защищена еще основательнее.

Главный же «бонус» — скорость и экономичность. В дальних переходах Elling, как и все «дальнобойщики», идет на экономич-



ных 7–9 узлах, потребляя 1–1,8 л топлива на морскую милю. Но если нужно быстро «добежать» до стоянки или увернуться от форштвеня неизвестно откуда взявшегося супертанкера, творение Neptune Marine Shipbuilding B.V., в отличие от водоизмещающих «коллег», разгоняется до 18 узлов (Elling E4).

Большинство верфей мира привлекают покупателей современным дизайном, стало быть, вынуждены ежегодно обновлять модельные ряды. А голландцы за все время

выпуска Elling (с 1998-го!) запустили в серию всего две (!) модели: E3 и E4. Стабильный спрос на них гарантирован именно суммой вышеперечисленных завидных свойств. И единственная претензия заказчиков — узкий выбор размера (стало быть, и комфорта) этих судов.

Теперь, думаю, понятен ажиотаж вокруг весенней новинки Neptune Marine Shipbuilding B.V.: в дополнение к 45- и 49-футовым моделям наконец построена 65-футо-



вая (почти 20 м). Отсюда и двухдневная фестивальная программа с фейерверком, более полусотни гостиничных бронирований и эскадра из почти трех десятков E3 и E4 — нового флагмана приветствовал клуб владельцев Elling!

Кстати, не каждый яхтостроитель рискнет собрать вместе своих покупателей: они неизбежно начнут обсуждать поломки и проблемы своих плавсредств — такова уж природа человека. А вот голландцы из Neptune Marine

этого не боятся: и пригласили, и организовали, и даже оплатили. На «дефиле» я был на борту английского E4, в компании владельцев Elling из России, Португалии, Польши. А за обедом общался еще и с бельгийцем да двумя голландцами... И единственное услышанное замечание/предложение по судну звучало примерно так: «Когда ночи холодные, а форточку закрывать не хочется, — доукомплектовался электропротыней». Как это по-голландски: строить всего две (теперь

ажно не изменилась: три каюты и салон с камбузом. Но объемы в каждом из помещений несравнимо больше, теперь у всех кают собственные санузелы, на камбузе — «домашних» размеров холодильник, посудомоечная, стиральная и сушильная машины. А вот действительно новшества:

- 1) В корме запланирована каюта экипажа — при таком размере судна она логична.
- 2) Появился гараж для скоростного RIB'a (тоже в корме). >>>





3) В носу оборудована глубокая и длинная кладовая, куда становятся полноразмерные велосипеды.

4) Между «велосипедным» отсеком и носовой каютой — таранная переборка, дополнительный гарант живучести судна.

Самые явные изменения — в надстройке. Если на E4 это ходовая рубка, дополненная небольшим столом, то на E6 пространство кабины поделено на ходовую зону (с двумя рулевыми сиденьями и пассажирским диваном) плюс фактически второй

салон с удобными диванами и креслами. Между салоном и кокпитом открывается широкое окно, в подволоке — большой хардтоп на электроприводе.

Из «невидимого»: штатный успокоитель качки Seakeepeer, эффективный как на ходу, так и на стоянке (!); гидравлические (стало быть, мощные и не ограниченные по времени включения) подруливающие устройства; вальный аварийный привод (на младших моделях были сейлдрайвы) с дизелем Volvo Penta 75 л.с. (разгоняет судно до 7 узлов); основной двигатель — 6-цилиндровый Volvo Penta 900 л.с.



РЕЗУЛЬТАТЫ ИСПЫТАНИЙ
Elling E6

Об/ мин	Скорость		Расход топл., л/ч	Дальность хода	
	узлы	км/ч		мили	км
900	8,0	14,8	11,3	3540	6549
1250	10,0	18,5	23,0	2174	4022
1500	11,2	20,7	41,5	1349	2496
2000	16,5	30,5	90,0	917	1696
2250	18,5	34,2	115,0	804	1488
2380	21,1	39,0	142,0	743	1374

Нагрузка — 25 чел. плюс 2500 л топлива, силовая установка — турбодизель Volvo Penta D13 (900 л.с.), температура воздуха +22 °С, температура воды +18 °С, скорость ветра 3–5 м/с, высота волны 0,3–0,4 м, акватория — Нордзеканал, Амстердам, Нидерланды.



Новое судно оказалось очень устойчивым на курсе и плавным на маневрах. Что до ходового комфорта и всхожести на волну, то на акватории под Амстердамом было слишком спокойно для этого солидного судна: имеющиеся гребни Elling E6 просто не «замечал».

Удивила абсолютная скорость — 21 узел (на борту не только 25 человек, но и половинные запасы топлива и воды!), хотя, по словам создателей, «считали» гарантированную скорость не менее 18 узлов. С голландским запасом посчитали. И выход на глиссирование — буквально за 6–7 секунд, без длительного разгона с «надрывом», характерных для E3 и E4.

Если верить бортовому компьютеру, то 17-узловым крейсерским ходом это судно может идти 50 часов, покрыв при этом 850 морских миль. В 10-узловом режиме бортового запаса топлива (5000 л!) хватит на 2100 миль — достаточно для трансатлантического перехода, а на 8 узлах запас хода со-

ставляет уже 3500 миль, что допускает уже и кругосветное плавание.

Словом, на рынке появился имиджевый и люксовый дальний круизер с исключительными характеристиками (All rounders). С гарантией качества («Made by Neptune Marine, Holland» — само по себе уже гарантия) и беспрецедентным уровнем безопасности.

Встречайте! 🚢



Компания «Адвентор Яхтс»
Эксклюзивный торговый партнер
Neptune Marine Shipbuilding
+7 (495) 998-38-34
+7 (906) 039-77-34
elling345@mail.ru
elling-info@yandex.ru
www.elling-yachting.ru

Elling E6	
Длина, м	19,80
Ширина, м	5,30
Осадка, м	1,50
Запас топлива, л:	
основной	5000
резервный	200
Запас воды, л	1200
Объем септика, л	250
Мощность двигателей, л.с.:	
основного	900
резервного	75
Категория плавания	«А» (Ocean)