

Августовские дни в Августове

Андрей Петров

В последних числах августа по приглашению Польского яхтенного кластера (Polish Yacht Cluster) в составе интернациональной группы журналистов «Катера и Яхты» побывали **в регионе Подлясье (Podlaskie) на востоке Польши**. В этом просторном краю озер и лесов, граничащем с Литвой и Беларусью, сосредоточена значительная часть польского маломерного судостроения.

В небольшом курортном городке Августов на озере Нецко (Nesko) в течение нескольких дней проходили тестовые испытания яхт и катеров, изготовленных на местных верфях и заводах. Всего нам удалось походить на четырех парусных и трех моторных судах. Причем однажды всех вывезли в соседний район – на Мазурские озера,

и об этом будет отдельный разговор. От поездки осталось много впечатлений, которыми в предстоящую долгую зиму мы и готовы поделиться с вами, уважаемые читатели.

90% на экспорт

Польские судостроители по праву гордятся своими успехами в области маломерного

флота. В стране зарегистрировано около 900 предприятий, занятых в судостроении, и, согласно статистике, в настоящее время здесь производится около 15 000 лодок (всевозможных типов и размерений) в год. Накануне кризиса этот показатель был еще выше – более 22 000 катеров, яхт, лодок выпустили в Польше в 2008 году. Фактиче-



ски это означает, что каждая 3-я парусная яхта в Европе производится польскими верфями. При этом каждая 4-я яхта в Европе происходит из восточного региона страны. В настоящее время ежегодное производство в Восточной Польше составляет около 10 000 маломерных судов в год.

С этими цифрами нас познакомили участники инве-

Podlaskie

стиционного форума, в рамках которого и проходил наш тест-драйв. Регион действительно уделяет большое внимание развитию малого судостроения. Не случайно сам воевода Подлясья (региональными единицами в Польше являются воеводства, руководят которыми воеводы) лично приветствовал журналистов, собравшихся в Августове, и выступал на всех мероприятиях.

Восточная Польша – проблемный в экономическом и социальном плане район страны, здесь самая высокая в Польше безработица (до 20%). Вместе с тем здесь же расположены несколько важных судостроительных верфей, которыми так гордятся поляки – Ostroda Yacht, Delphia Yacht, Galeon и Balt Yacht. Пока растет производство, сохраняются и надежды людей на работу. Всего на производстве катеров и яхт в Польше заняты 35 000 человек – не бог весть какое количество, но все же...

Практически все главные верфи страны работают с западными заказчиками, выпускающая продукцию известных европейских брендов: Jeanneau, Marine Power Europe и Marvin Watersport, Quicksilver и ряда других. По оценке Польского яхтенного кластера только 10% произведенных лодок находят

своих клиентов внутри страны, 90% идет на экспорт (экспортный оборот составляет около 229 млн. евро). Основные потребители польских верфей – это Германия, Франция и Швеция, на вторых ролях



Норвегия, Голландия и Испания. В принципе, польские катера и яхты можно встретить повсюду, включая США и Арабские Эмираты. Когда-то большой заказ делал Советский Союз, а теперь польские судостроители заинтересованы в развитии новых контактов уже с российскими дилерами и дистрибьюторами.

Маленький интернационал

Вместе с нами на тест-драйв были приглашены журналисты из Дании, Литвы, Норвегии, Финляндии и Украины. Со скандинавами было интересно поговорить о журналистике, об издательском бизнесе, которого не миновал общий кризис: уходят, худея кошечками, рекламодатели, а вместе с ними худеют и некогда толстые уважаемые журналы. Это общая тенденция, общая для Европы картина, к которой теперь всем надо привыкать, как-то приспособливаться – и финнам, и норвежцам, и нам...

Литовцы, молодые ребята из журнала *Vejo!*³ (о нем мы писали в «Кия» №240), и украинские коллеги из журнала «Шкипер» составляли нам компанию на испытаниях парусных яхт. В силу наличия общих интересов, истории и языковой близости многие выходы на воду мы со-

вершали сообща, делились впечатлениями и комментировали увиденное тоже вместе.

Так, первые два тест-драйва мы провели с литовским тест-пилотом, чартерным капитаном Константинасом Козловасом. Вдвоем мы выходили на небольших по размеру яхтах польской постройки Comet 21 и Haker 530. Еще в Августове договорились, что Константинас подготовит для нашего журнала небольшой рассказ о своих впечатлениях от Comet 21, в то время как сам я взялся за описание «хакера».

Haker 530

В первый же день испытаний – сильный порывистый ветер вперемежку с мелким дождем, отчего захотелось забиться в каюту симпатичного хаусбота, ошвартованного здесь же, у причала. Однако у организаторов для каждого из нас уже готово расписание. Мне выпадает идти на самой маленькой из представленных на тест-драйв лодок, открытым «дэйсейлере» Haker 530.

В 2012 году этот швертбот был номинирован на премию POLBOAT в категории «Парусная яхта года», которую традиционно вручают на ежегодной польской бот-шоу «Ветер и Вода». Премия досталась другой яхте (Delphia 31), однако о Haker заговорили, он оказался на виду.

Внешне лодка производит весьма благоприятное впечатление: небольшая, пузатенькая и вместе с тем элегантная яхта с мягкими обводами. Есть в них что-то от старой доброй «Пеллы» с лодочной станции из парка культуры и отдыха. Это сразу располагает к себе, успокаивает, настраивает на «пока-тушечный» лад. Хотя, конечно, мужественный прямой штевень и открытый кокпит напоминают о том, что перед нами – современная и весьма технологичная лодка. Тонкая профилированная алюминиевая мачта с одной па-

ТЕСТ
Кия

Фото автора
и Эгле
Касперавичуте



Основные данные

Haker 530:

Длина – 5.3 м

Ширина – 2.2 м

Осадка – 0.18 м (min),
0.95 м (max)

Пл. парусов – 14.0 м²

Высота мачты – 6.6 м



рой краспиц (без бакштагов и ахтерштага), стаксель на закрутке, мягкий лавсановый грот со свободной нижней шкаториной, небрежно сброшенный

на гик в ожидании подъема. Рабочее пространство лодки формирует трехуровневая палубная секция. Днище кокпита, где совершаются основные перемещения, само по себе не широкое – более чем 2-метровая ширина яхты наполовину выбирается просторными банками. Банки, внутри которых организованы рундуки, неразрывно связаны с палубой бака, а высокий объемный фальш-борт обеспечивает оптимальную высоту борта яхты, а также безопасное раз-

мещение в кокпите и перемещение по палубе. Бак совершенно свободен от оборудования, палубных вырезов и снастей и не несет никакой нагрузки – при убранном стакселе это в чистом виде «пляж», место для приема солнечных ванн.

Собственно, швертбот так и преподносится потребителю: это яхта для коротких дневных выходов в хорошую погоду, лодка для активного отдыха всей семьей, учебный швертбот для начинающих яхтсменов. Что ж, посмотрим, как Haker ведет себя на воде, да в свежий ветер!

Роберт Зайдел, один из создателей Haker 530 и совладелец мастерской Fiber Studio, где изготовлена лодка, показывает устройство яхты. На «хакере»

применена схема с поворотным швертом, подъем которого обеспечивается из кокпита отдельной снастью, пропущенной через 2 блока. Новичкам это облегчит тренировку техники подходов к берегу по мелководью. Хотя, о чем беспокоиться, если осадка даже с полностью выпущенным пером – меньше метра (95 см)! Сам шверт, кстати, весит 30 кг, так что его подъем требует ощутимых усилий.

Лодка довольно быстро разгоняется на любом курсе, набирая скорость плавно, не рывком. Вообще, в ее движении, в управлении ею присутствует определенная мягкость. Ощущения схожи с теми, что испытываешь, когда пересеживаешься с «девятки» на нормальную ино-

марку: она мягче во всем – в работе педалей, переключении передач, рулежке. Вот и здесь присутствовала эта плавность, создающая комфорт и чувство безопасности.

Впрочем, на лавировке вскрылись и другие качества, которые надо отметить. Непритязательное парусное вооружение с тянущимся гротом и провисающим по передней шкаторине (только ли в закрутке здесь вопрос) стакселем не позволяет говорить уверенно о возможностях яхты идти остро к ветру. Вероятно, если когда-нибудь для владельцев Naker будет организована серия регат, можно озадачиться и пошивом гоночного комплекта парусов. Но сейчас это никому не нужно – лодка не претендует на спортивный статус.

В оборудовании «хакера» нет ничего, что могло бы отпугнуть потенциального новичка, решившего заняться парусным спортом. Количество элементов управления парусами сведено к минимуму: кроме балеринки гика-шкота, снабженной кулачковым стопором и закрепленной в ДП, да пары простых блочков

стаксель-шкота в кокпите буквально не за что зацепиться. Правда, к мачте выведена классическая веревочная гика-оттяжка, но это, пожалуй, единственное, что напоминает нам о возможности каким-то образом настраивать паруса.

В сильный ветер Naker существенно кренится. Это и понятно – сама лодка легкая, и заформованного 100-килограммового балласта мало для того, чтобы оставаться безучастным к движениям яхты. На порывах нужно довольно интенсивно откренивать. Поскольку ремней в кокпите нет, приходится упираться ногами в отформованный в ДП выступ, а, скажем так, поясницей ложиться на фальшборт. Благо он высокий и сам имеет ширину – в целом спине комфортно. Иногда раздувало так, что и откренки вдвоем было мало, приходилось сбрасывать грот. Правда, часто потравливали и стаксель: стопоров на шкотах нет, и сопротивляться тяге даже такого небольшого по площади паруса бывало тяжело. Впрочем, это упрощение проводки можно рассматри-

вать как своеобразный силовой тренажер.

В целом, прогулка под парусом на Naker 530 нам понравилась и показала, что эта яхта полностью оправдывает свое назначение удобной и безопасной лодки для обучения новичков и приобретения практики работы с парусами. Добавим, что в свободной продаже в Европе Naker 530 можно встретить по цене около 7000 евро.

Comet 21

Константинас Козловас, Литва

Парусная яхта Comet 21 – один из самых удачных проектов итальянской компании Comar Yachts и конструктора Серджио Луполи. Всего в серии Comet Sport выпускается 8 типов яхт в диапазоне длин от 21 до 50 футов. Comet 21 необычайно популярна у себя на родине, в Италии, однако соревнования на яхтах этого класса проводятся и в других европейских странах. В том числе и в Польше, где налажено производство этой лодки.



Основные данные
Comet 21:
 Длина – 6.22 м
 Ширина – 2.35 м
 Водоизмещен. – 500 кг
 Осадка полная – 1.44 м;
 с поднят. килем – 0.35 м
 Вес киля – 200 кг
 Высота мачты – 9 м
 Площадь парусов:
 Грот – 17.2 м²
 Стаксель – 8.5 м²
 Генакер – 38 м²



→ МЕРНАЯ МИЛЯ



**ТЕСТ
Кия**

Что мы увидели, подождая к яхте?

В первую очередь, внимание на себя обращают спортивные обводы лодки, просторный и длинный открытый кокпит, красивая эффектная углепластиковая мачта и углепластиковый гик. Создается впечатление, что все это я где-то уже видел: похоже, что в конструкции использованы решения, характерные и для больших океанских яхт класса Open – например, Volvo 60. На яхте установлено хорошее палубное оборудование и бегучий

такелаж, шкотовые лебедки, стопора и блоки Harken. В основной комплект парусов входят грот 17.2 м², стаксель 8.5 м² и генакер – 38 м².

Рассматриваем проводку: крепление гика-шкота – на ремнях, грот со свободной нижней шка-ториной фиксируется на гике за шкотовый угол также ремнем на липучках. Отмечаю разные приятные мелочи. Так, если у вас появится необходимость установки подвесного мотора, на задней стенке кокпита для его крепления предусмотрены отверстия под кронштейны. В корме на стенках кокпита смонтированы 2 складные утки, чего не хватает на многих яхтах тех же размеров, например First 7.5. Мои соседи по яхт-клубу стоят у причала, просто привязывая швартовы к релингу.

Испытания яхты на ходу и впечатления

Без движения вперед яхта практически не управляема, вывести из левентика ее очень тяжело, однако, как только появляется ход, она уверенно бежит вперед. При ветре 6–7 м/с яхта лавировала со скоростью 4–6 уз. Нам, правда, не удалось испытать ее на полном курсе под генакером (не оказалось в комплекте), но уверены, точно так же резво бежит она и под полными парусами. Днище у яхты плоское, спроектировано под глиссирование. Фальшкиль на Comet 21 подъемный, он поднимается специальной талью только для транспортировки.

Во время испытаний на озере не оказалось яхт таких же размеров, как Comet, и нам не с кем было погоняться, но и без того было ясно, что эта лодка обладает большими гоночными возможностями и потенциалом. Мы прошлись разными курсами, на порывах активно откренивая лодку. Яхта весит всего лишь полтонны и хорошо

откренивается. Опытная, слаженная команда из 3 человек в наших ветровых условиях легко бы прибавила 1–1.5 узла к тому, чего смогли добиться мы сами.

Не понравилось, что ремни леерного ограждения легко провисают даже под слабой нагрузкой, сползая ниже поясицы. При отсутствии в кокпите ремней для фиксации стоп при откренке это рождало чувство опасности выпасть за борт. Хочется, чтобы на дне кокпита были закреплены ремни, или же леерные стойки удерживали леера в достаточном натяжении.

Еще одной неожиданной неприятностью оказалось слишком низкое положение румпеля, которого он может достигать. Если не проконтролировать свои движения, то во время поворота румпель может упереться в край стенки кокпита, блокируя дальнейшую перекладку руля. Хотя сам по себе поворот пера руля возможен на угол до 85° в обе стороны от ДП, так что разворот яхты происходит довольно резко. При швартовке, например, можно остановить яхту разворотом с приведением до левентика практически на месте, что, несомненно, удобно. В этот момент яхта – как игрушка. Правда, в положении левентик мгновенно теряется управляемость, поэтому нужно грамотно рассчитывать дрейф до причала.

Яхта понравилась мне так сильно, что при первой же возможности на следующий день я с огромным удовольствием повторил свой выход на воду. Общее впечатление от Comet 21 – это прекрасная игрушка, на которой я чувствовал себя счастливым мальчиком.

Продолжение следует

