

# 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

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