

Итак, “MacGregor 26M” — небольшая (7.9 м) трейлерная яхточка (точнее — швертбот) с водяным балластом и подъемным килем, обладающая, согласно заверениям изготовителя, высокими ходовыми качествами как под парусами, так и под подвесным мотором. Она завоевала массу поклонников, став уже своего рода культовым судном — наподобие бессмертных “VW Kafer” или “Morris Mini”. Строят ее в Калифорнии в больших количествах на верфи, существующей с начала 60-х гг. прошлого века и, как уверяет ее основатель и владелец Роджер МакГрегор, именно с этого предприятия “есть пошло” массовое строительство небольших трейлерных моторно-парусных яхт с подъемным килем. Сама 26-я серия “МакГрегоров” выпускается лишь с середины 80-х, но за это время было произведено более 20 тыс. этих симпатичных лодочек, которые периодически модернизируются. Так что оспаривать лидерство “MacGregor Yacht Corporation” среди строителей трейлерных яхт — задача, надо сказать, малопочтенная, хотя бы потому, что никто и никогда не строил их в таких количествах: 20 лет подряд по три яхты в день. “Все покупают смолу бочками, а мы — цистернами”, — говорит Роджер МакГрегор.

Первое впечатление

Вариант “26M” — последняя по времени модификация заслуженного судна, производство которой началось совсем недавно. Главные отличия от предыдущих моделей — кинжальный шверт вместо поворотного, измененная планировка салона и подпалубного пространства, а также более острые обводы носовой части для улучшения мореходности судна. Первое впечатление — лодка внутри явно больше, чем снаружи. Она, без сомнения, заметно более вместительна, чем известные нам яхты схожей длины — к примеру, “Конрад 25”. Пожалуй, только более крупный “Картер 30” еще как-то может потягаться с “МакГрегором” по этой части.

Но нам нужно наверх — пора ставить мачту. В нерабочем состоянии она опирается на специальную дугу на кормовом релинге, будучи откинута на шарнире простой конструк-

“MacGregor”

парусно-моторный автомобиль

Наше знакомство с этой небольшой яхточкой началось, что называется, с нуля — с установки мачты. Делается это просто и достаточно усилий всего двух человек. Собственно, усилий-то и одного человека хватает — процесс подъема мачты не тяжелый, но помощник все же желателен — на тот случай, если что-то пойдет не так. У нас все пошло, как надо, если не считать того, что, поставив мачту, мы решили немного увеличить натяжение форштага, — а вот этот процесс уже затянулся надолго. Но расскажем обо всем по порядку...

ТЕСТ
КАТЕРА и ЯХТЫ

ции. Осматривая шпор и степс, с немалым удивлением обнаруживаем, что мачта-то — поворотная, как на гоночных многокорпусниках! Чего скрывать, приятный сюрприз. Не ожидали от такой скромной лодочки. Да еще и грот со сквозными латами... Ну, чудеса!

Рядом со степсом мачты — закрывающаяся герметичной заглушкой “фишка” разъема якорного и топового огней. Бортовые огни, кстати, расположены на носовом релинге, и

питание к ним подводится внутри самого релинга. С одной стороны, это, несомненно, плюс — повредить проводку при швартовке или буксировке невозможно, с другой — минус, поскольку следить за ее состоянием затруднительно.

Знакомимся с мачтой и стоячим такелажем. Никаких сложностей здесь нет — и нет ни бакштагов, ни даже ахтерштага. На борта яхты заведена пара основных вант, еще пара топовых вант идет через длин-

ные, сильно отклоненные в корму крапицы, крепящиеся к мачте через мощный шарнир, позволяющий им не менять своего положения при ее поворотах. Для подъема мачты в степс устанавливается стойка с находящейся на ней лебедкой нехитрой конструкции (почти такие же лебедки стоят на лодочных трейлерах), от которой идет подъемный фал на мачту. Рукоятка лебедки вращается удивительно легко, и мачта быстро занимает свое место. Остается только завести и закрепить стаксельштаг. В нашем варианте он несет на себе опциональную закрутку для стакселя, поэтому приходится работать на узком пятячке носовой палубы почти вслепую — барабан закрутки мешает. Однако без лишних усилий выполняем и эту работу. Установка лежащего на борту гика — вообще задача для младенца. Попутно отмечаем, что гик (как это почему-то принято у малых яхт) лишен топенанта, а значит, при спуске грота кто-то должен поддерживать гик рукой, чтобы он не упал в кокпит.

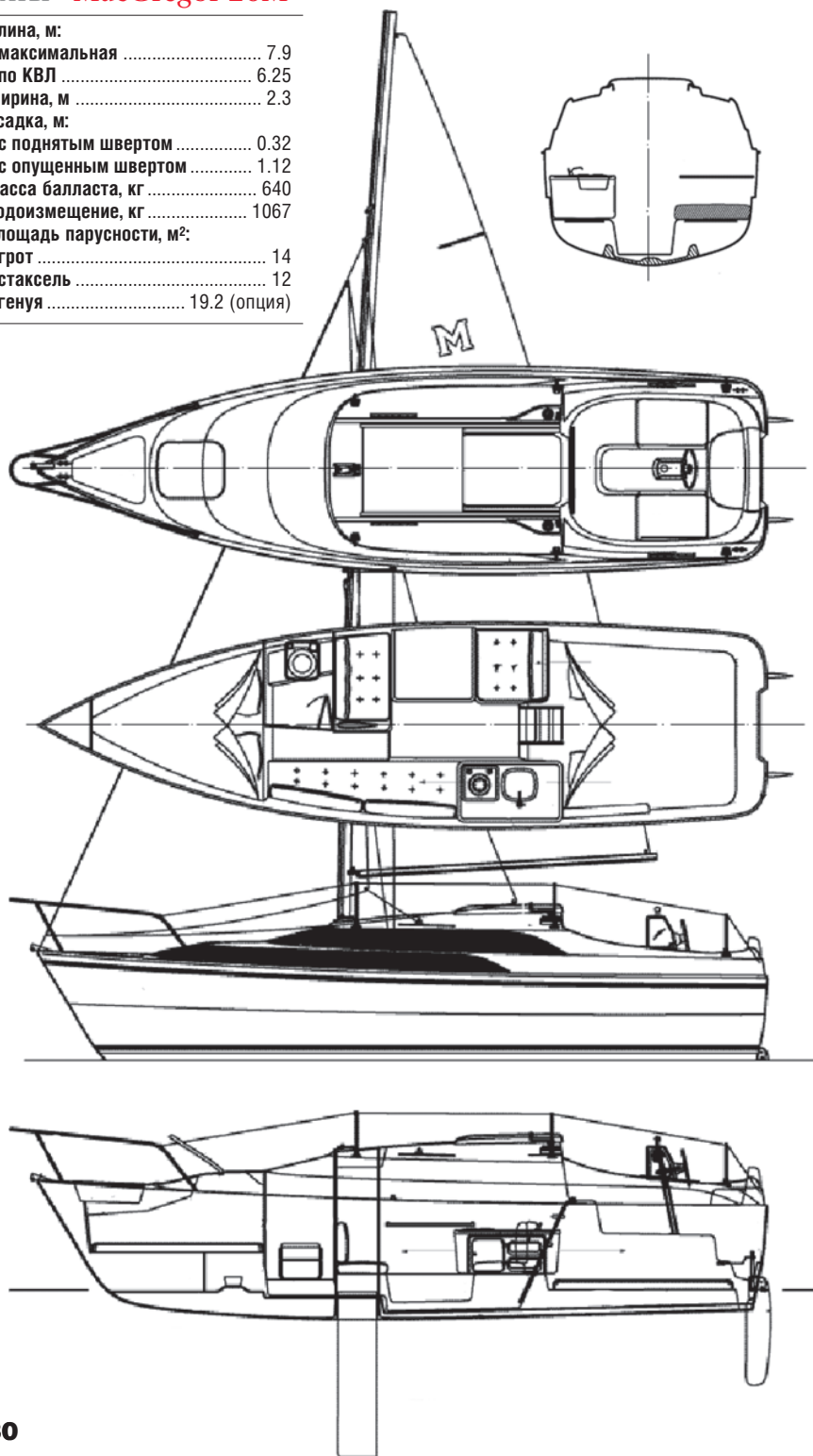
Нескользящая пластиковая палуба имеет абсолютно гладкие участки, выполненные из затемненного поликарбоната, под которыми находятся иллюминаторы. Они не имеют отбортовки и, более того, слегка выпуклы. Как следствие, попавшая на них нога даже в яхтенной обуви может легко соскользнуть. Поэтому, находясь на верхней палубе, нужно соблюдать повышенную осторожность (впрочем, совет банален), а при подготовке яхты к навигации ни в коем случае не следует отказываться от установки бортовых лееров. Еще заметим, что на палубе находится достаточное количество швартовых уток, а вот бортник низковат и клюзы отсутствуют.

Теперь в путь: наша цель — проверить яхту на ходу под мотором. На транце уже тихонько пофыркивает 50-сильная “Yamaha”, осторожно отходим от бона — и вперед. Мотора почти не слышно — его прикрывает шумоизолирующая крышка. Кокпит довольно прост — две продольные банки по бортам с откидывающимися крышками (под одной из них разместились топливный бак), рулевая колонка — со штурвалом небольшого диаметра и пультом управления двигателем с набором необходимых датчиков.

Основные данные яхты “MacGregor 26M”

Длина, м:	
- максимальная	7.9
- по КВЛ	6.25
Ширина, м	2.3
Осадка, м:	
- с поднятым швертом	0.32
- с опущенным швертом	1.12
Масса балласта, кг	640
Водоизмещение, кг	1067
Площадь парусности, м²:	
- грот	14
- стаксель	12
- генуя	19.2 (опция)

Основной вид, план салона и палубы, продольный разрез и разрез по миделю





Степс мачты



Кулачковые стопора смонтированы с ошибкой



Прокачной гальюн



Штурвал и пульт управления двигателем

Ходовые качества

Начинаем с того, что пытаемся определить скоростные возможности “MacGregor 26” в реальных, а не идеальных условиях эксплуатации, и понять, на что может рассчитывать его владелец. Ветер — около четырех баллов, волна — около трех, высотой в среднем сантиметров 70, короткая и довольно крутая. Вода из балластной цистерны слита, шверт поднят, наращиваем обороты, идя против встречного ветра и волны. После 4000 об/мин носовая часть судна при ходе против волны испытывает заметные удары, особенно чувствительные в каюте. 4400 об/мин — пожалуй, предел в этой ситуации, да и скорость почти не растет, достигнув 14.4 км/ч, однако остается ощущение, что мотор “не везет”. Возможно, причиной тому — не совсем правильно подобран винт (перед выходом в море были проверены три различных винта, в итоге остановились на том, который показал наиболее приемлемые результаты). Против волны судно управляется весьма прилично, его остойчивость даже без балласта не вызывает опасений. Разворачиваемся и ложимся на обратный курс. На сходе с волны на полной скорости яхта начинает зарываться и сильно уклоняться от курса, стоит рулевому зазеваться. Яхточка довольно широкая и малокилеватая — причина подобного поведения, надо полагать, кроется именно здесь. Видимо, при ходе на попутной волне для улучшения управляемости лучше опускать вниз и

сдвоенные яхтенные рули — сейчас они пока подняты. Приводятся они тем же штурвалом, что и подвесной мотор.

После этого проверяем скоростные качества яхты уже в условиях, близких к идеальным. Вода практически гладкая, ветер силой не более двух баллов дует с траверза. Делаем ряд заходов вначале без водяного балласта. Будучи пустой, лодка идет очень легко, а с 4000 об/мин и вовсе ощущается очень неплохой “подхват” — стоящие в каюте вынуждены ухватиться за стойки, чтобы не упасть при быстром разгоне. При 5000 об/мин — яхта продолжает разгоняться, и лишь после 5500 об/мин набор скорости и рост оборотов прекращаются. Скорость — чуть выше 30 км/ч, яхта идет в режиме, близком к глиссированию, но с заметным ходовым дифференциалом на корму, и от носа вздымается внушительный бурун. В кокпите повисает мелкая водяная пыль. Похоже, если сейчас дополнительно загрузить нос, скорость еще возрастет. К сожалению, проверить это не удастся — слишком мал экипаж и почти нет груза. Фиксируем 30.6 км/ч как наивысшую скорость, достигнутую за время испытаний, и приступаем к заполнению балластной цистерны. Делается это довольно просто: на транце находится привод клапана балластной системы, после открывания которого вода начинает поступать в систему под действием скоростного напора. Пяти-шести минут движения на полном

ходу достаточно, чтобы 600-литровая цистерна, находящаяся под носовой койкой, заполнилась. Нужно только не забыть открыть находящуюся под мягким настилом койки воздушную пробку.

С водяным балластом скорость яхты заметно снижается, ни о каком глиссировании речи уже не идет. Зато так безопаснее и правильнее — в закрепленном на рулевой колонке шильдике-памятке четко указано, что без балласта яхта не является самоспрямляющейся и в таком виде допускается ее эксплуатация лишь с четырьмя (а не шестью) человеками на борту, только под мотором и только на закрытых акваториях. Поскольку мы планируем оценить качества яхты на ходу под парусами, то, не сливая балласт, разворачиваемся и выходим в залив.

Поднимаем грот — и здесь наш ждет первое огорчение. На конце грота-фала нет такелажной скобы, но это-то мелочь — попросту завязываем фал рыбацким штыком. Хуже то, что фал не имеет металлического участка — он весь целиком вырублен из синтетического троса, очень скользкого, неприятного на ощупь, к тому же сильно растягивающегося при постановке паруса. В общем, набить грота-фал втугую на “MacGregor 26” — почти невозможно. Неопытному семейному экипажу это, может быть, и не нужно, но тогда зачем на яхте поворотная мачта и грот со сквозными латами?

Разворачиваем стаксель. Опять неприятность — кулачковые стопо-

ра у лебедки левого борта “перевернуты” — установлены в неверном направлении и не могут фиксировать шкот на барабане лебедки под нагрузкой (сами лебедки с целью снижения конечной цены судна не имеют фиксирующих шкоты ребора). Просто нелепая ошибка монтажа. Ну, торопились при сборке отправить яхту в далекую Россию точно к началу навигации. К тому же простые мексиканские парни, скорее всего, яхт раньше и в глаза не видели, и им что шкот, что стопор — все едино. Монтажные отверстия-то ведь совпали? Совпали. А тогда какие претензии?

Очень быстро обнаруживаем еще один недочет. На полном курсе гика-шкот ложится на подветренный леер, а перед этим — на стаксель-шкот. Не страшно, но на полном курсе работать со стакселем неудобно. Но в целом кокпит просторен и весьма уютен, сидеть в нем удобно, а высокие комингсы делают пребывание безопасным. Погон гика-шкота расположен у самого сходного люка, и он не “режет” кокпит на две части, затрудняя перемещение по нему.

Опускаем рулевые перья в воду и ложимся на нужный галс. Под парусами яхта управляется довольно легко, хотя с точки зрения яхтсмана рулевое устройство несколько непривычно. Штурвальное колесо не так уж часто встречается на яхтах длиной менее 8 м, а уж столь маленького диаметра — и подавно. Тросовое управление имеет ощутимый люфт и большие потери на трение — в результате оно передает усилия на руле не так прозрачно, как хотелось бы. По-видимому, ему просто требуется регулировка. Однако в любом случае нет выраженного нуля — ни по усилиям, ни по маркиро-



ванному положению. Для неопытного рулевого это может осложнить управление яхтой, особенно на попутных курсах и волнении. Конечно, привыкнешь быстро, но все же... Хотя по-другому совместить “парусный” и “моторный” способы управления, по-видимому, невозможно — не румпель же съемный устраивать.

Добираем шкоты, опускаем шверт (это делается дистанционно с места рулевого) и пытаемся оценить суденышко с точки зрения яхтсмана. На острых курсах при усилении ветра яхта довольно охотно кренится градусов на 20—25 — можно с непривычки и испугаться. Швертбот есть швертбот. Надежной гарантией от переворота являются, на наш взгляд, немалая ширина корпуса, высокий надводный борт и рубка с полубаком. Опрокинуть такую яхту практически невозможно (если, конечно, она не перегружена, а водяной балласт на месте). Но, признаемся, комфортно и безопасно под полными парусами семейным экипажем стоит ходить при ветре не сильнее трех-трех с половиной баллов. При его дальнейшем усилении лучше брать рифы на гроте (есть одна полка) или закручивать стак-

сель на штаг, что проще и безопаснее. Это, конечно, если нет желания получить дополнительную дозу адреналина. Кстати, планировка кокпита такова, что открывать яхту “по-гоночному” силами экипажа довольно неудобно — это тоже стоит учесть. Лодочка очень чувствительна к дифферентовке — достаточно одному человеку перейти из кокпита в каюту, как она заметно теряет скорость. Впрочем, для маленькой и довольно легкой лодки это не удивительно. Транец вода обтекает плавно, не “тянется” за ним. Усилия на шкотовых лебедках невелики и вполне по силам даже неспортивным людям.

Маневренность яхты под мотором неплохая — отход от причала и подход к нему не вызывают никаких затруднений ни на переднем, ни на заднем ходу. Под парусами яхта исправно крутит повороты, в том числе выходит на оверштаг с убраннным стакселем. Относительно короткий гик и отсутствие бакштагов способствуют безопасному выполнению и поворота через фордевинд.

Оборудование и интерьер

Как мы уже говорили, яхта просторна внутри. На “МакГрегорах” серии 26М планировка подпалубного пространства заметно изменена по сравнению с их предшественниками. Прямо в носу расположена широкая V-образная двуспальная койка. По левому борту в корму от нее идет большой диван (он же — одиночное спальное место), под кокпитом находится широкая двуспальная койка. По правому борту справа от входного люка располагаются еще один диван, хорошо оборудованный камбуз, между ним и носовой койкой — выгородка прокачного гальюна, поэтому носовой отсек выглядит практически как изолированная каюта.

Диваны в штатном порядке покрыты съемными мягкими подушками из кожзаменителя очень высокого качества. Такими же подушками (на “липучках”) вам могут прикрыть и борта — но это уже за дополнительную плату. Подволок яхты не отделан ничем — просто полированная поверхность стеклопластика, в одном месте которой, к нашему изумлению, бесстыдно торчал пружинивший под пальцами воздушный пузырь. Вообще, надо сказать,

Результаты испытаний “КиЯ” при нагрузке 2 чел. с мотором “Yamaha” (50 л.с.)

Частота вращения, об/мин	Скорость, км/ч		Уровень шума, дБА		
	на гладкой воде без балласта	с балластом	против волнения без балласта	в каюте	в кокпите
1000	7.3	6.0	—	—	—
2000	10.7	8.5	9.6	62.9	72.6
3000	14.4	11.3	13.6	67.7	72.1
4000	18.7	14.4	14.2 (14.4 при 4400 об/мин)	70.8	77.9
5000	26.4	22.3	—	74.7	79.4
5500	30.6	23.8	—	—	—

под парусами (грот+стаксель), ветер 3-6 м/с

Истинный ветер (TW), °	180	140	90	52	45
Скорость, уз	4.9	6.1	5.5	4.2	3.7



На подволоке салона хорошо виден пузырь



За счет зеркал и иллюминаторов салон выглядит очень просторным. Швертовый колодец совершенно не мешает

“MacGregor 26M” — лодка “бюджетная” (цена в штатной поставке в США чуть выше 17 тыс. долл.), поэтому многие детали интерьера свидетельствуют об экономии, не пытающейся выдать “МакГрегор” за “Swan” или “Oyster”. Вы получаете то, за что заплатили, но это — честно.

Подпалубные помещения яхты достаточно высокие и очень светлые. Во-первых, на количестве иллюминаторов здесь явно не сэкономили, во-вторых, светлые тона интерьера способствуют созданию ощущения простора и “воздушности”. Есть и еще один секрет — внутри яхты находится большое количество зеркал (естественно, пластиковых, но довольно высокого качества), которые зрительно увеличивают объем салона, где — что удивительно! — совершенно не пахнет химией. По бортам нет полочек и шкафчиков, зато в основании диванов и коек, а также на камбузе есть вместительные рундуки. Большой объем салона и наличие сразу трех люков обеспечивают очень хорошую вентиляцию — внутри яхты не душно даже в самый жаркий день.

Про камбуз стоит сказать отдельно. Развернутый поперек салона, он явно доминирует, чему способствует еще одно огромное зеркало, занимающее всю ширину его выгородки. Что интересно: камбуз оборудован мойкой, а вот плита (газовая или спиртовая) — это уже опция (в штатной поставке на ее месте — отверстие, прикрытое декоративной заглушкой). Холодильника нет, а за съемный столик нужно платить отдельно.

Удивляет, что швертовый колодец не только не загромождает салон, но вообще не заметен с первого взгля-

да! Фокус в следующем: конструктивно швертовый колодец — часть постройки камбуза и, вдобавок, он оклеен светлым и мягким на ощупь материалом, поэтому просто “теряется”.

Яхта хорошо укомплектована электрооборудованием: удобный и аккуратный распределительный щит, мощный необслуживаемый аккумулятор, ходовые и стояночные огни, отличное освещение салона и остальных подпалубных помещений.

Резюме

Подведем некоторые итоги знакомства с яхтой. Вначале попытаемся понять, кому в России может быть интересно такое судно. На наш взгляд, его возможные покупатели — это:

— во-первых, опытные водномоторники, решившие отдать дань и хождению под парусом. Они будут максимально использовать “моторную составляющую” яхты, периодически ставя паруса в хорошую погоду для неспешной и тихой прогулки;

— во-вторых, яхтсмены, живущие в тех городах, где основные рекреационные зоны удалены от клубов и стоянок на расстояние 100 км и более и недоступны для чисто парусных яхт в течение одного уик-энда. Такие владельцы будут совершать “броски” под мотором в эти районы, наслаждаться отдыхом под парусами и под мотором возвращаться назад. Судя по нашему расчету, основанному на полученных замерах скорости, выйдя в пятницу тихим вечером вверх по Неве из Питера, владелец такой яхты уже в субботу утром доберется до Свири.

Ну и, конечно, нельзя сбрасывать со счетов то, что яхта — трейлерная.

А значит, ее хозяева смогут достаточно легко перемещать свое судно к любому желаемому водоему, были бы только автодорога и мало-мальски нормальная стоянка.

Несмотря на отмеченные нами “косяки” изготовления, следует признать, что в целом лодка — довольно надежная. Большое количество фан-клубов этой яхточки (в первую очередь — американских) и общение с их участниками, позволяют сделать два вывода:

— в хороших руках “МакГрегор” служит по 15—20 лет (еще живы яхты самых первых лет выпуска);

— такая популярность довольно скромной яхты у весьма избалованных американцев имеет под собой веские основания: она позволяет семье из трех-четырех человек ходить далеко и много, приставая (с поднятым швертом) к любому необорудованному берегу, а при необходимости — быстро перемещаться на другой неизученный водоем. И все это — с хорошим комфортом и за умеренную цену.

Одним словом, “MacGregor 26 M” — это своего рода семейный водный автомобиль.

Плюсы

Небольшая цена
Легко убирающаяся мачта
Малая осадка
Просторный салон
Высокая обитаемость
Приятный внешний вид
Отсутствие “химических” запахов

Минусы

Дефекты сборки
Плохая управляемость на попутной волне
Отсутствие в штатной поставке столика и плитки
Тугое рулевое управление

Артур Гроховский,
Фото автора