



СИЛЬНЫЕ ВПЕЧАТЛЕНИЯ

ДМИТРИЙ ШЕРКОВ



О драйв-тесте «Sense 43» — модели новой линейки крейсерских яхт компании «Beneteau» — наш журнал писал совсем недавно, в №4 за 2011 г. В статье я рассказал об основных идеях философии парусных семейных круизеров этого бренда. Надеюсь, мои впечатления о следующей модели — «Sense 50» — хоть в какой-то мере удовлетворят тот шквальный интерес, который проявляют наши читатели к новым парусным лодкам...



Наверху

Обе яхты выполнены в общем, легко узнаваемом архитектурном стиле. Одинаковы линии палубы, комингсов рубки, имеющей сплошное остекление. Так же плавно надстройка переходит в плоскость палубы на баке. Сама рубка имеет характерный погон гика-шкота на силовом обрамлении доджера. И все же внешне «Sense 50» мне показалась более интересной. Дело тут в размерах. К примеру, если, следуя принятой философии семейного круизера, высота рубки должна обеспечивать полную защиту от встречного ветра человеку, сидящему возле нее в кокпите, то она (рубка), конечно же, смотрится гармоничнее на более крупной «Sense 50».

Кокпит на такой широкой яхте похож уже на мост катамарана — настолько он просторен. В ширину он кажется больше, чем в длину. Два рулевых поста разнесены по бортам и, как и на «Sense 43», предусматривают установку навигационных экранов плоттеров и дисплеев контрольных приборов. На правом посту, рядом с ручкой «газ/реверс» обнаружился джойстик, как выяснилось, новой системы «Dock&Go» (система эта заслуживает отдельного рассказа; чуть ниже я вкратце опишу принцип ее работы при швартовке). Кокпит асимметричный, вход в центральный салон смещен относительно ДП к левому борту. Практически по оси кокпита находится некая коробка из полупрозрачного пластика, армированного нержавеющей сталью профилями. Это стол-трансформер: внутри находится складной стол, а поручень, идущий снаружи, очень удобен при передвижении по кокпиту как на ходу, так и на стоянке. Еще один стол, имеющий основательную деревянную столешницу, сдвинут к правому борту, в центр



каре, образованного покрытыми тиком банками. Таким образом, пластиковый трансформер по центру кокпита делит его на две зоны, в одной из которых на ходу можно спокойно работать с парусами, не причиняя неудобств сидящим за столом. Продольные комингсы кокпита оборудованы «по-модному» закрытыми боксами для уходящих с лебедок шкотов, и все банки, естественно, являются традиционно емкими рундуками.

Еще один трансформер на яхте — транцевая часть кокпита. Яхты «Sense» имеют богатый набор комбинаций ее планировки для положений «стоянка» или «плавание». Во всех деталях видна инновационная работа конструкторской мысли. Здесь нет желания удивить той или иной новинкой как таковой — здесь продуманное до мелочей рациональное использование полученного простран-

ва. Эти нововведения избавляют от многих поведенческих стереотипов в кокпите привычных парусных круизеров. Согласитесь, похожесть их планировочных решений не позволяет иногда реально оценить, на какой лодке ты проснулся.

Дельные вещи палубы в традициях «Beneteau» — от компании «Harken», с лебедками нового поколения: легкими, имеющими пониженный коэффициент трения. Порадовали меня как бывшего гонщика весьма трогательные деревянные подставки для ног рулевого (видно, конструкторам компании, так же, как и мне, надоело путаться в трубчатых «ноголомках»). На «Sense 50» я наконец-то (!) увидел рулевую зону, достойную джентльмена, пардон, мсье капитана...

В общем, жизнь в кокпите удалась! ➤

Внутри

Во внутренних помещениях «Sense 50» снова, как и на меньшей модели, возникают аналогии со стильной квартирой удобной планировки. Интерьер легкий и необычный. Стиль во всем: и в радикальных решениях (стеклянная прозрачная часть переборки в душ), и в мелочах вроде выключателей на подволоке...

Комингсы рубки изнутри прикрыты декоративными панелями с достаточным пространством для свободных шторок, защищающих салон от изнуряющего средиземноморского солнца. Приятно, что они матерчатые. Много деталей из закаленного стекла (небьющегося) и зеркальных панелей, зрительно увеличивающих пространство и щадящих тем самым клаустрофобов. У мебели нет острых углов, вертикальные поручни обшиты кожей. Фурнитура оригинальная и непривычная, освещение светодиодное. Штурманский стол и вертикальная приборная панель перед ним расположены поперек яхты по левому борту, место штурмана — спиной к салону. Впечатляют размеры «штурманского уголка»: здесь, как на большом пароходе, очень просторно.

Лодка, как и положено, выпускается с различными вариантами планировки, с разным количеством кают и санузлов, и в любой комбинации общее ощущение легкого и стильного интерьера сохраняется.



На ходу

Чего-то особенного от ходовых качеств «Sense 50» я не ждал. Так получилось, что ко времени знакомства с ее ходовыми характеристиками я уже всюду накуражился на драйв-тесте «Sense 43» при ветре средней силы. Теперь, в последние дни мероприятия, очередь из журналистов иссякла, да и погода стала портиться: с утра дуло на крепкую «шестерку» с обещанием усиления после обеда. На лодке мы были втроем. Погода потребовала взять первый риф и выбрать для лавировки стаксель №1. Из гавани выходили под одним гротом, который поставили прямо у бона. До выходного буя казалось, что на относительно ровной воде можно было бы раскрутить стаксель полностью. Но в море пошла ветровая волна, накладывающаяся на зыбь от недавнего шторма, и лодку стало буквально дергать за штаг. Шкипер скрутил стаксель, поставив что-то типа стакселя №3 с высоким «кливерным» шкотовым углом — и характер



движения изменился. При усилениях ветра лодка, к нашему удивлению, не приводилась, а лишь прижималась скулой к воде и разогналась. Из экспериментаторов на борту я оказался один и, получив от шкипера полную свободу действий, не подпираемый очередью желающих покрутить штурвал, оторвался вволю. Что ж, как и все достойные «бенетошки», лодка была хорошо сбалансирована. Как и на «Sense 43», немного напрягала малая информативность штурвалов. Но нужно сказать, что эта фрикционная туговатость рулей не возрастала ни при увеличении скорости, ни от усиления крена на порывах. Я попробовал управлять яхтой в одиночку. Мне легко удалось убрать кливер и раскрутить стаксель в галфвинд. Повороты оверштаг на скорости в 10 узлов тоже не составили никакой проблемы. Лодка приводилась, монотонно проходила левентик, уваливалась без критических кренов, позволяя спокойно, нажав на кнопку «поворот» авторулевого, прогуливаться от лебедки к лебедке. А вот разобрать в одиночку без проблем риф на полном курсе мне не удалось. Отдав фал, я пытался добрать парус даже с помощью электролебедки, но тот шел слишком туго, и, как я ни старался придерживать гика-шкот, автопилот лодку удерживать не мог — требовалось «ручное управление». С геннакером С0 в одиночку из-за свежего ветра мне поработать не позволили. Но вдвоем мы справились и «подорвали» лодку на глиссирование. Рулить на галсе одному было вполне возможно, так как шкот от С0 легко проводился на лебедку рядом с рулевой консолью. Правда, приходилось изрядно кряхтеть и потеть, поскольку парус был далеко не идеальным и усилие на шкоте большим. Несмотря

на то, что на нашей лодке передняя панель доджера отсутствовала, брызги в кокпит практически не залетали ни при движении в бейдевинд, ни в полветра. В голове постоянно всплывало сравнение с катамараном, но не из-за ходовых свойств, а из-за непривычной, необъятной ширины кокпита. Подводя итог, скажу, что удовольствие от хождения на «Sense 50» в свежий ветер я получил.

Настоящий сюрприз лодка преподнесла при швартовке. Подойдя к марине, мы убрали паруса, и капитан предложил мне пришвартоваться. Я по привычке заложил циркуляцию перед пирсом и сходу встал на место «впритирочку». Капитан, дождавшись окончания маневра, предложил: «А теперь, мсье, будьте любезны, развернитесь наоборот, носом на выход». Я чертыхнулся (не мог сразу сказать?!), придерживая корму швартовом, стал искать кнопку подрулки. Тут капитан указал мне на большой плакат, висящий напротив лодки. Он гласил: «Здесь тестируется система «Dock&Go» — соображаешь?». Непонимающее выражение на моем лице заставило его встать, сбросить швартов и взяться за джойстик. Лодка, замурлыкав носовой подрулкой и мотором, отошла от стенки боком! Оказалось, что система «Dock&Go», которой была оснащена наша яхта, есть не что иное, как объединение управления подруливающим устройством и аксиальным приводом колонки типа «Sail Drive» в одной ручке, то есть в джойстике. Аксиальный привод позволяет гребному винту вращаться вокруг вертикальной оси на 360 градусов, создавая совместно с носовым подруливающим устройством нужный вектор тяги. Это был апофеоз...

Могу сказать, что знакомство с новыми яхтами «Sense» оставило у меня незабываемые и сильные впечатления. Лодки эти во многом отличаются от других, соразмерных крейсерских яхт. Французы, в очередной раз отойдя от устоявшихся традиций, удивили.

Браво, «Beneteau»! ❖



«Sense 50»

Длина, м	15,27
Ширина,	4,86
Осадка, м	1,75/2,10
Водоизмещение, т	15,30
Запас топлива, л	830
Запас воды, л	730
Мощность двигателя, л.с.	75
Площадь парусов: грот + генуя (105%), м²	127

