

ЛОДКА ГОДА ПОД МИКРОСКОПОМ

БОГДАН ПАРФЕНЮК

К новому сезону гигант мирового яхтостроения — компания Bénéteau — подготовила целую серию яхт в весьма востребованном диапазоне: 41, 45 и 48 футов. Похожи они не только по дизайну (близняшки просто!), но и по философии: их объединяет девиз «вариативность превыше всего!». Профессионалы уже прониклись: Oceanis 45 избран в Дюссельдорфе «Лодкой года – 2012». Спеши воспользоваться возможностью изучить и «обкатать» в Ла-Сьоте в пригороде Марселя, на пресс-ивенте для журналистов со всего мира этого титулованного новичка.



ЦИФРЫ И ФАКТЫ

Для начала сравним новую яхту с предшественницей. Oceanis 45 заменил на конвейере предыдущий Oceanis 43. Габаритная длина новой лодки возросла на 5,5% (72 см), тогда как ширина — на целых 9% (37 см). Особенно «раздалась» корма: корпус, подобно современным «гонщикам», в плане напоминает пулю, практически не сужаясь от миделя. Прибавка водоизмещения — меньше 5% (410 кг), а площадь лавировочных парусов возросла на целых 14 м², увеличив энерговооруженность (отношение квадратного корня парусности к кубическому корню водоизмещения) с 4,53 до 4,75. Кстати, Oceanis 45 — самая «заряженная» из трех премьерных «сестричек».

Вырос и «круизный потенциал» лодки: при том же двигателе (54 л.с.) и топливном

баке (200 л) запас воды увеличился в полтора раза (с 360 до 570 л).

И, наконец, если Oceanis 43 предлагался лишь в двух вариантах планировок (2- и 3-каютном), то новый 45-й — аж в четырех: от 2 до 4 кают и от 2 до 3 санузлов.

ВЗГЛЯД СБОКУ И НА ПАЛУБУ

Решительно подчеркнутые скулы (явно для объема в кормовых каютах) в широченной кормовой части корпуса, ряд приличного размера окон по всей длине борта, приземистая надстройка, над кокпитом — симпатичная арка, на которую заведен гика-шкот. И ни намек на угловатую техногенность, столь популярную нынче, — лодки по-французски изящны.

Рубка у Oceanis 45 длинная и плоская, на стоянке (а в слабый ветер и на ходу) здесь можно разложить матрацы солярия или детские игрушки. Люки не помеха, они сделаны заподлицо с палубой. Хорошо бы еще бегучий такелаж, идущий с мачты по рубке, спрятать под пластик.

Вант-путенсы разнесены широко — на борта. Проходя здесь по палубе, приходится уклоняться (достаточно убрать плечо) от основной ванты. Каретки генуи — с вполне «взрослыми» таями настройки положения. На носу предусмотрены мощные закладные для внутренних штагов и — перед релингом — для геннакера, а также глубокий форпик, где этот геннакер (плюс другие дополнительные паруса) хранится. Великолепная возмож-

ность, особенно на 3–4-каютных планировках, в корме которых паруса складировать негде.

ГЛАВНАЯ «ФИШКА» НОВОЙ СЕРИИ

Это, конечно же, откидной (на электроприводе) транец. Тонкость в том, что откидывается он заодно с сиденьем в корме кокпита. На ходу это сиденье перекрывает кокпит с кормы, обеспечивая психологический уют рулевому, а на стоянке опускается (оставаясь горизонтальным!) почти до уровня воды — теперь это купальная платформа! Откровенно умное решение: платформа не «съедает» часть полезной длины. При этом стационарное сиденье в корме не упадет за борт, как закладные вставки на большинстве «одноклассников».

Минусы? Электропривод — это, конечно, удобно, но вдруг бортовая энергосистема выйдет из строя... Тем более расположили спасательный плот под сиденьем в центральном рундуке. Конструкторы снабдили его съемной (а не откидной) крышкой, чтобы не зависеть от аккумуляторов, но каково в экстремальных условиях вытаскивать из-под сиденья тяжелый плот, я с трудом представляю.

Еще нюанс: сиденье сделано плоским. В режиме площадки это хорошо, а вот в режиме сидения — только при отсутствии крена. При длительной лавировке в сильный ветер рулевой замучается на «горке» сидеть. Тем более что и стоя не лучше: «креновые» упоры небольшие и разнесены, по моему мнению, недостаточно.

Впрочем, в размеренных средиземноморских круизах вероятность таких проблем мизерная, и новая система — действительно образец функциональности.

«КИНГ САЙЗ»-КОКПИТ

Именно так: от комингса до комингса 260–280 см! (Сравните с 190–230 см на Oceanis 43.) Соответственно, большой стол и емкая тумба в его центре, в которой обустроены два (а не один) рундука, причем кормовой — полноценный холодильник! В торце стола со стороны штурвалов — поворотный картплоттер.

Под сиденьями рулевого — здоровенные рундуки. Правый используется штатно (мы туда кранцев набросали), а вот левый можно открыть только при откинутой площадке, что

❖ ОТ КИЛЯ ДО КЛОТИКА

не слишком удобно. Зато откровенно понравились открытые со стороны кокпита рундуки под боковыми сиденьями рулевого. На длинном переходе ходовые концы шкотов (а также брасов и закруток) будут «жить» там, а не валяться под ногами.

Шкотовые лебедки стоят удобно: оперируются как из кокпита, так и с места рулевого (пробовал). Комингсы кокпита сверху широкие и плоские, сидеть на них комфортно. Фаловые лебедки на рубках — с электроприводами.

Арка поистине многофункциональна: на нее заведены блоки гика-шкота («точно», без погона), к ней закреплены очень уместные здесь поручни, она же — опора тентовых козырька-брызговика и бимини-топа, и на нее же выведены плафоны освещения кокпита.

ПОД ПАЛУБОЙ

Общее впечатление — простор и воздушность. Даже темные (махагон) панели обстройки не дают, как обычно, поскольку доминируют белые зашивки и обивки (подволок, переборка, диваны...), к тому же в помещении много дневного света — даже в борта врезаны небольшие иллюминаторы. Носовые каюты просто преобразились: в них теперь не ощущаешь себя оторванным от происходящего

наверху — все в окна видно. Аналогично и в кормовых, в каждой из которых есть большое окно в кокпит. Очень понравилось.

Искусственное освещение везде светодиодное, плюс декоративные фоновые подсветки (тоже дань эстетике). Значительно добавилось зеркал. Одно из них оформлено очень по-домашнему: у входа, с полочкой (явно для расчесок) и тумбой.

Поручней хватает, а где их нет, можно держаться за толстые и ухватистые бортики столов. Единственное замечание: поручни трубчатые, со свободными торцами, на которые я несколько раз «надевался» то карманом, то ремешком фотокамеры.

Практически во всех шкафчиках и ящиках — либо доводчики, либо смягчители удара. Открытые двери фиксируются магнитами, а каждый люк укомплектован парой шторок: затеняющей и «москиткой».

Уже упоминал, что конструкторы предусмотрели 4 варианта расположения: 2, 3 или 4 каюты; 2 или 3 гальюна. Если при каждой из кормовых кают «свой» санузел, то оба они совмещенные. У нашей «подопытной», считают, оптимальная компоновка: с тремя каютами, Г-образным камбузом и парой больших туалетных комнат с отдельными душевыми.

САЛОН

Вход из кокпита — по «парадному», необычно пологому (наклон 45 градусов) трапу. Спускаться и подниматься можно хоть с подносом в руках, держаться за поручни не обязательно (по крайней мере на стоянке). В жертву этому удобству принесен давно привычный «коридорчик» на входе в рубку — его просто нет! Створки входных дверей, которые на Oceanis 43 прижимались к боковинам «коридорчика», на новой лодке отбрасываются в сторону бортов и прижимаются «фаловыми карманами», чтобы не мешали. Мне думается, неплохое решение.

По левому борту от входного трапа — камбуз: две большие раковины, 2-конфорочная плита с духовкой, вполне емкий холодильник с вертикальной и боковой загрузками. В одном из шкафов — микроволновка, в другом — штатное мусорное ведро. Г-образная форма камбуза почти исключает болезненные удары ногами о педаль водяной помпы (обычная проблема в проходе). Минус: выдвижной ящик только один, без перегородок и низковато расположен, оперировать столowymi приборами будет не очень удобно.

Большой обеденный стол кают-компании привычно охвачен П-образным диваном, со



сторонами прохода — небольшой двойной диванчик. За обедом соберется весь экипаж, 6–7 человек, еще 2 места — за штурманским столом.

«НАСТРОЙКА» ШТУРМАНСКОГО СТОЛА

Изюминка салона — трансформируемый штурманский уголок. Его столик по рельсу движется вдоль судна: можно прижать столик к камбузу или переборке, а можно оставить посередине. Соответственно, передвигаются (тоже по рельсу) «табуретки» под столом. Редкая вариативность. Мне представляется, что на дальнем переходе штурман выберет себе одно из крайних положений (лицом по ходу или спиной — как удобно), а на стоянке столик можно поставить в среднее положение и использовать как кофейный (компьютерный, для игры в шахматы...). Решение интересное, но не однозначное. Для штурманского столика откровенно мал: даже «половинные» карты, распространенные в Средиземноморье, туда не лягут. Красные фонарики подсветки укреплены на самой тумбе, по краям. Получается, если столик в центре, то они слишком далеко от рабочей поверхности, а если в столик сложены карты и лодки (как обычно), то кофейным ему лучше не быть — рано или поздно что-нибудь прольют... Впрочем, согласен с тем, что в режиме неспешного круиза по бухтам и маринам от Турции до Испании графическую прокладку сейчас мало кто исполь-

зует, потому значимость добротного штурманского места резко упала.

КАЮТЫ

Апартаменты владельца — в носу. Кровать на подиуме имеет проходы с обеих сторон. Полки, шкафов и рундуков хватает, вполне можно обосноваться по-домашнему. Окна в бортах добавляют психологического комфорта. В просторном собственном санузле — отдельная душевая кабина за прозрачной дверцей.

В кормовых каютах складские объемы гораздо скромнее. Явно «чартерные», не для долгой жизни на борту. Повод для потенциальных покупателей задуматься о 2-каютной планировке, где мест для хранения явно больше.

Кстати о кормовых каютах: далеко не все замечают, что они асимметричные! В правой каюте двойное спальное место шириной 156 см, а в левой — 149 см. Соответственно, влево сдвинут трап в кокпит. Конструкторы, считая, решили разумно: люди ведь очень разные по комплекции и требованиям к спальному простору.

Еще одно замечательное решение — окна из кормовых кают в кокпит: встал с койки и, даже не выходя в салон, сразу оценил обстановку (заодно удостоверившись, что рулевой на вахте не уснул). Кстати, приватность этих кают не страдает: окна затемненные и расположены так, что лежащего на кровати не вид-

но, а у стоящего видно только лицо и шею.

На две кормовые каюты общий санузел. Как и в «хозяйском», здесь просторно, душевая кабина отделена прозрачной дверцей. Одно замечание: в душе хотелось бы видеть скобу на подволоке — непромоканцы сушить.

МЕЧТА НАЧИНАЮЩЕГО РУЛЕВОГО

На новой лодке рядом с рукояткой реверса красуется и джойстик — манипулятор швартовки Dock&Go (он же — система 360 Docking от Jeapneau; верфи имеют общий технический отдел, который трудится сразу на два бренда). Система настолько упростила швартовку, что «фирменные» шкиперы действуют порой ну очень небрежно — тот самый случай, когда умная техника расслабляет. Но для начинающего — просто спасение: привыкнуть к оперированию джойстиком можно буквально за полчаса, ошибки глазомера (или занос ветром) исправляются легкими движениями пальчиков, можно пришвартоваться даже в короткую нишу между судами, подойдя к стенке бортом... Словом, опция стоящая.

НА ХОДУ

Новая лодка оказалась на удивление (для такой длины) чуткой и отзывчивой. По послушности — еще не First, но недалеко от него. Впечатлила центровка: вплоть до больших кренов яхта уверенно сохраняла курс, легко рулилась одной рукой. >>>





На волне (с моря шел накат) не заметил ни огрехов, ни нетипичных достоинств — судно прилежно делало свою работу, пронзая крутые гребни и всходя на экземпляры побольше. Ни излишнего забрызгивания, ни «втыкания» не обнаружено. В целом поведение, сходное с предыдущими моделями.

А вот приемистость откровенно понравилась. Мы споро разогнались на порывчиках даже в полштилевой ветер (был у нас и такой). Большинство одноклассников однозначно «тупее». Думается, тут сработали как нетипичная для круизера энерговооруженность, так и благородное происхождение: бюро Finot-Conq знаменито своими гоночными проектами.

В сильный ветер (жаль, с этим нам не повезло) от яхты на полных курсах вполне можно ожидать хороших скоростей. Достойная парусность и широкая плоская корма («опора» в режиме серфинга) — тому гарантия. На расчетной (от Finot-Conq) поляре начинающая с 20 узлов ветра на крутом бакштаге фигурируют нешуточные «зафрудовские» цифры.

Еще один пункт, который обрадует любителей скорости, — оптимизация яхты под геннакер. Он вместе с закруткой заводится

на штатный путенс перед штагом. Закрутки позволяют оперировать передними парусами очень быстро и минимальной командой. Единственное замечание: между закрученной генуей и лик-тросом геннакера очень маленькое расстояние, на повороте фордевинд протаскивать парус в эту щель затруднительно, приходится сматывать на одном галсе и разматывать на другом. Впрочем, для круизера именно такой поворот естественнее.

О работе в кокпите. Шкотовые лебедки стоят хорошо, с ними вполне удобно работать как из кокпита, так и из-за штурвала. Столь же стандартна проводка гика-шкота на рубочную лебедку, что логично на ходу с командой и очень неудобно при одиночном управлении.

РЕЗЮМЕ

Очень достойная яхта — элегантная, просторная, ходкая и функциональная. Правда, носовое расположение каюты владельца, кровати на подиумах и длинные плоские сиденья рулевого подсказывают: дальние переходы в открытом море — не ее формат. Зато в средиземноморских круизах Oceanis 45 обещает быть образцом удобства и комфорта. А откидная

купальная платформа — и вовсе новый стандарт функциональности для всего сегмента рынка. ❖



Bénéteau Oceanis 45

Длина наибольшая, м	17,00
Ширина, м	4,90
Осадка, м	
стандартный киль	2,15
укороченный киль	1,75
Водоизмещение, т	9,55
Грот, м²	50
Генуя, м²	50
Мощность двиг., л.с.	54
Запас топлива, л	570
Запас воды, л	220



GRANDEZZA



Эксклюзивный дистрибьютор в России
 Яхт-клуб «Shore House» Тел: +7 (985) 995 43 33
 Яхт-клуб «Алые Паруса» Тел: +7 (495) 995 43 33
 Яхт-клуб «Zavidovo Marine Club» Тел: +7 (919) 995 43 33
 e-mail: salon@grandmarine.ru
 www.grandmarine.ru