



ПО-СЕМЕЙНОМУ

БОГДАН ПАРФЕНЮК

Как люди с возрастом переоценивают жизненные ценности, так яхтенные бренды в процессе развития могут менять философию и стиль. Подобное случилось с Monte Carlo: хоть вызывающе краснобокие экспресс-круизеры этой линейки и продавались, как горячие пирожки, оказалось, что столь звучное имя у покупателей ассоциируется с более дорогими и изысканными судами. «Нет проблем!», — ответили маркетологи Beneteau и начали создавать «под бренд» крупные роскошные яхты, которые сейчас строит верфь в Монфальконе (Италия). А для популярной флотилии семейных круизеров придумали новую торговую марку — Flyer Gran Turismo.

К примеру, присмотревшись к новому Flyer GT 44, можно без труда узнать в нем Monte Carlo 42. Те же обводы корпуса, тот же дизайн именитого Пьеранжело Андреани, который десятилетиями работал только с эксклюзивными проектами (яхты Cranchi, автомобили Ferrari, Maserati, Jaguar, мотоциклы Moto Guzzi и Cagiva), те же ТТХ... А Flyer GT 49 Fly — это «переосмысленный» Monte Carlo 47 Fly.

Впрочем, помимо нового имени, лодки получили и новые «изюминки» в конструкции: панорамные окна в каюте владельца, гидравлические приводы купальной платформы и т. д. Словом, есть повод изучить их «с чистого листа», что я и сделал нынешней весной в Ла-Сьоте, на тест-ивенте Beneteau.

FLYER GT 44

Творения Пьеранжело Андреани по-итальянски изящны, плавные линии корпуса и рубки гармонично сливаются в цельный образ красивого и стильного судна. Тут не нужно много слов — смотрите фото.

Для входа с пирса предусмотрен гидравлически управляемый трап. На ходу он задвигается в специальную нишу и не мозолит глаз. В самом узком месте купальной платформы — метр, здесь даже шезлонг поместится (душ и заборный трапик в комплекте). Удобный широченный проход у правого борта ведет с купальной платформы в кокпит. Рядом, на подиуме, обожаемый дамами просторный (2 × 1,3 м) сандек. А под ним скрывается гараж для тендера (до 2,5 м длиной).

Гараж понравился. Инженеры не только объем зарезервировали, но и спуск лодки в воду продумали: открывая гараж, электропривод поднимает подиум вместе с фрагментом купальной платформы. Под последней скрываются направляющие с роликами. Стоит их откинуть — и вкатить лодку в предназначенное для нее место не составит проблемы (лебедка тоже предусмотрена). Под лодкой обнаружился большой люк в весьма просторное

машинное отделение: при мне механик делал ТО двигателей, и работало ему весьма вольготно. Чтобы обслужить фильтры и долить масла, предусмотрен еще один люк — из кокпита. Толково.

Палубные проходы широкими не назову, но нога ногу не задевает — достаточный минимум. На носовой палубе здоровенный

(2,3 × 1,7 м) сандек с пристегивающимися матрацами и парой подстаканников с каждой стороны. За что уважаю французов — они не пренебрегают безопасностью во имя дизайна: боковины релинга протянуты до самого кокпита и дополнены поручнями на комингсах рубки.

Вернемся в кокпит. Сразу за кормовым сандеком — обеденная зона на семерых: столик и диваны по периметру. Все это органи-

зовано на невысоком подиуме (он добавляет объема в каюте) — шагаю на него и касаюсь головой подволока. Но именно здесь подволок зашит мягкой подушкой, так что ушиб не грозит. Рядом ветбар с мойкой, холодильником и грилем (мясо или рыбу можно тут же — в компании! — и готовить). Есть у обеденной зоны еще одна функция: достаточно опустить стол и «замостить» его подушками — получаем лежанку на открытом воздухе. Под козырьком хардтопа после обеда, когда солнце неистовое, можно отдохнуть в тени.

Пост рулевого — стильный и функцио-

нальный, капитан восседает на индивидуальном кресле с различными регулировками. Для составляющих ему компанию гостей — двойной диван рядом, с поручнем (безопасность на волнах), подстаканниками и нишами (очень уместными именно здесь: ключи, мобильники, бинокль...). Но самое главное — над головой открывается большой сдвижной люк, и «ходовая рубка» становится практически открыта природе. Именно эта трансформируемость плюс повышенная скорость (флайбридж прилично «парусит») — самые ценные стороны хардтопа.

Спускаюсь под палубу, в уютный салон с обеденным столом на 5–6 персон (конвертируется в двухспальную кровать). Напротив — ➤

Flyer GT 49 Fly





небольшая барная стойка, в которую очень удачно, на высоте глаз сидящих встроили телевизор. По другую сторону стойки — отлично оборудованный камбуз с длинной столешницей и действительно большим (218 л) холодильником.

Каюта владельца — на миделе судна. При входе — в полный рост (2,4 м), а вот дальше нужно сесть или пригнуться (1,4 м). В центре — «кинг-сайз» (2 × 1,8 м) для двоих, ребенка можно уложить на кушетку у левого борта, на ней же удобно устроиться с книгой. Вдоль левого борта — сиденье, вещевые ящики и большая ТВ-панель на пантографе (поворачивается до удобного положения). У владельца персональный санузел с отдельной душевой кабиной.

VIP-каюта (в носу) с большой (2 × 1,5 м) двуспальной кроватью обставлена не хуже хозяйской и тоже дополнена собственным санузлом с выгороженной душевой кабиной.

FLYER GT 49 FLY

Издали яхта очень похожа на вышеописанную «сестричку» — семейный стиль (или по черк Андреани) налицо. Понятно, 49-я явно «на размер» больше, но это ощущаешь уже вблизи.

Купальная платформа столь же широка, так что тереться друг о друга здесь не придется. Из ниши выдвигается гидравлический трап, а под подиумом есть гараж (для тендера 2,85 м с установленным мотором). Главное отличие от «младшей» — купальная платформа «умеет» опускаться под воду при нажатии на кнопку (это и «пляжные» удобства, и подъем-парковка гидроцикла...).

Вместо сандека на подиуме — кормовая обеденная группа: стол и Г-образный диван. Обед можно здесь же и готовить: под трапом



Flyer GT 44

на флайбридж обнаружился ветбар с грилем, мойкой и холодильником. Любители позагорать тоже в обиде не останутся: стол опускается до уровня дивана и закладывается подушками — получается солярий (еще один, как обычно, расположился на носу).

На флайбридж ведет оригинальная, почти винтовая лестница — получилось компактно и изящно. Столь же умно распланировали сам флайбридж: длинный шезлонг у правого борта переходит в диваны обеденной группы (на 5 человек); стол можно сложить вдвое (так рассаживаться удобнее), а можно опустить на уровень диванов и дополнить матрацами (еще один сандек); открытый входной люк становится переборкой безопасности дальнего дивана за столом, а если люк закрыт,

то из-за стола можно выходить с двух сторон (в т. ч. прямо по люку). Из-под шезлонга выдвигается ящик небольшого холодильника.

В передней части — полноценный рулевой пост с креслами для капитана и навигатора (перед ним большой экран картплоттера). У рулевого претензий к инженерам точно не будет: обзор, эргономика и комплектация приборной панели на высоте. А вот сидя во втором кресле, лично я неприятно упираюсь левым коленом. Приборная панель — образец лаконизма: кроме двух больших дисплеев и ряда переключателей электрооборудования, всего три классических стрелочных циферблата, панель автопилота и контрольный прибор от Volvo Penta. Какие данные и в каком виде вывести на экраны, решает сам рулевой,



и это очень правильно.

Салон отделен от кокпита дверью, так что в холодную погоду можно закрыться и согреться. А летом трехсекционная слайдерная дверь сдвигается за ветбар, и получается единое помещение — очень удобно для проведения светского раута. В корме салона — традиционные здесь большой стол (поднимается/опускается электроподъемником), охваченный диваном, и тумба с баром, встроенной аудио- и видеотехникой и поднимающейся (тоже нажатием кнопки) из ниши большой ТВ-панелью.

Спускаемся по трапу и попадаем на камбуз. Оборудован, как дома: электроплита, микроволновка, большой (270 л) холодильник, двойная раковина, посудомоечная машина,

выдвижное мусорное ведро, хитроумные карго... Но еще больше понравилась небольшая комната отдыха возле камбуза: диванчик, кофейные столики, место под телевизор, книжные полки... Дизайнеры явно позаботились о хозяйке: пока на плите варится суп, а в микроволновке разогреваются котлеты, можно почитать роман, попить кофе или пообщаться. Очень интересное решение, аналога которому пока не видел!

Каюта владельца — в центральной, самой широкой части судна. Большая (2 × 1,8 м) кровать в центре, шезлонг у левого борта, одежные ящики — у правого. Единственное «но»: чтобы пройти поперек судна к дальнему окну, приходится пригибаться. Индивидуальное управление кондиционером, аудио-видео — в комплекте. Персональный санузел с отдельной душевой кабиной прилагается.

VIP-каюта — в носу. Также большая (2 × 1,75 м) двуспальная кровать, платяной шкаф, полки и санузел с выгороженной душевой кабиной. Этот же санузел — гостевой, отдельная дверь из него ведет в коридор.

НА ХОДУ

Обводы обоих судов сделаны по запатентованной Beneteau технологии Air Step: поперечный редан на миделе подсасывает воздух и распределяет его равномерно (по продольным реданам) на всю кормовую часть. То есть судно глиссировало на «воздушной подушке». Создатели обводов утверждают, что они снижают сопротивление движению (соответственно повышая скорость и снижая расход горючего), смягчают удары о волны и упрощают маневры. Не знаю, насколько силен эффект — сравнить не с чем. Но то, что обе яхты действительно хорошо справляются с беспокойным морем и достаточно комфортны на волне с разных направлений (в нос, борт или корму) — проверил. Полнота носовых оконечностей подобрана так, что небольшие гребни пронзаются, а на волну побольше нос выпрыгивает. Движения судов плавные, сильных ударов не зафиксировал, на маневрах умеренный крен, словом, с ходовым комфортом все в порядке.

33 узла максимальной скорости для 44-футовой яхты — совсем неплохо. Разгон с места до максимума занимает 25 секунд. Дифференциал в переходном режиме увеличивается на 9,5 градусов, на глиссировании от них отнимается 6 — нормально, «мертвая» зона перед носом небольшая.

Самая существенная претензия к Flyer »



GT 44 — видимость с рулевого кресла. При ярком солнце резко скошенное ветровое стекло сильно бликует. Хорошо бы торпедо темной бархатной тканью обклеить, как автогонщики делают... Еще хуже — левый кормовой сектор обзора. В водоизмещающем режиме «мертвый» угол (от пластиковой боковины рубки) вполне допустимый. Но стоит дать газу, как меняется дифферент, и интересующий меня сектор значительно перекрывается боковинами козырька над кокпитом. Может быть опасно, надо выставлять «наблюдателя» или установить камеру наблюдения в сторону кормы (завести сигнал на дисплей — дело нехитрое).

Еще одно неудобство — подсос водной пыли и выхлопа в кокпит на полном ходу. Просто физика: воздух всегда создает вихрь за резко обрубленной рубкой. Спасает ситуацию открытый хардтоп, но если его приходится держать закрытым, в корме может быть дискомфортно.

И еще соображение. Flyer GT 44 укомплектован парой транцевых колонок и джойстиком. Задумка хорошая: джойстик сильно упрощает швартовку, особенно в тесной марине. Но только в слабый ветер. Давно доказано, что плеча, на котором работают колонки, не хватает для разворота судна против ветра порядка 4 баллов (если судно с IPS, как Flyer GT

49 Fly, то 6 баллов). Не зря многие верфи начали, не особо афишируя это, дополнять джойстики (как колонок, так и IPS) носовой подрулкой. На наших лодках боутрастеры — опция, на которой я настоятельно рекомендую не экономить.

Всегда поражался, насколько же сильно сказывается на ходовом комфорте каждый метр длины. Flyer GT 49 Fly заметно мягче в бурном море (со средиземноморских просторов шел ощутимый накат). Летящие рядом 7–9-метровые «Антаресы» просто убивались о волну, мы же ощущали лишь плавное покачивание.

IPS подкупает легкостью выполнения маневров и безопасностью при этом (чем выше скорость, тем сильнее электроника лимитирует перекладку руля). Руль крутится пальчиками — приятно управлять. К обзору здесь претензий нет: «мертвые» углы небольшие. На флайбридже поручить — особое удовольствие (мои коллеги-журналисты тоже отметили), тем более кресло рулевого — в центре судна, так психологически комфортнее.

Очень приятно оказалось развалиться на носовом шезлонге флайбриджа. Козырек отсекает ветровой поток, лишь небольшие струйки воздуха шевелят волосы и ласкают тело. А кому милее тугая ветровая струя — ложиться на корме.

РЕЗЮМИРУЕМ

Flyer GT 44 & 49 Fly — весьма удачные круизеры, призванные разделить удовольствие водного отдыха с семейством или друзьями. Умные планировки, светлые помещения, удобная мебель и насыщенность бытовой техникой позволят ощущать себя на борту по-домашнему. 49-й более комфортный в силу большей длины и наличия флайбриджа, 44-й — более спортивный. ❖

Beneteau Flyer GT	44	49 Fly
Длина, м	13,50	15,60
Ширина, м	3,93	4,30
Осадка, м	1,04	1,10
Водоизмещение, т	8,9	12,5
Запас топлива, л	2 × 400	2 × 650
Запас воды, л	2 × 200	2 × 320
Мощность двиг., л.с.	2 × 370	2 × 435
Кают	2	3
Спальных мест	4	6
Вместимость, чел.	12	14



FLYER Gran Turismo
34
38
44
49

Официальные представители BENETEAU в России.

Москва
Компания «Боатмаркет»
+7 (465) 649 6925
info@boatmarket.ru
www.boatmarket.ru

Самара-Тольятти
Компания «JT-МАРИН»
+7 (8482) 75 13 73
+7 (9272) 17 61 61
jet-t@mail.ru www.jt-marine.ru



www.beneteau.com