



ТИПИЧНЫЙ СКАНДИНАВ ФРАНЦУЗСКАЯ ВЕРСИЯ

БОГДАН ПАРФЕНЮК

Delivery boat (и термин, и концепт) — ноу-хау северян. Не самые изящные в смысле дизайна и не слишком просторные в каютах, эти суда гарантируют главное — доставку из пункта «А» в пункт «Б» при любой погоде и состоянии моря. Непременные «бонусы» — максимальная безопасность на палубе и (конечно же!) удобство на рыбалке. Подобно джипам «4 × 4» на суше, эти лодки призваны «вывозить» из любых передряг на воде.

Востребованы они главным образом в Скандинавии, там, где погода изменчива, а акватория не очень-то приветлива. Для центральной Европы они не слишком «родные». Поэтому я был несказанно удивлен, обнаружив типичный delivery boat среди новинок хранителя французских традиций — Beneteau.

Barracuda 9 — первенец принципиально новой модельной линейки гиганта мирового

яхтостроения. Цель проста и понятна: вторгнуться на емкие рынки Швеции, Норвегии и Финляндии. И на месте тамошних судостроителей я бы насторожился: первая лодка серии получилась очень интересной.

Итак, передо мной скандинавская классика: высокортный нос, острый форштевень с «морским» развалом к палубе (для всхожести на большие гребни), просторные самоотливные кокпиты в носу и корме, рулевая рубка, окруженная свободными проходами

(walkaround), по обе ее стороны — сдвижные двери. Высота сплошного «корабельного» фальшборта — от 60 до 90 см. За такой солидной защитой даже непривычным к резкой качке не грозит выпасть за борт, а детей можно смело отпускать наперегонки по периметру. Ширина бортовых проходов — 25–30 см, при ходьбе нога за ногу не цепляется.

За кормой подвесные моторы, что означает отсутствие полноценной купальной платформы, зато есть емкие складские помещения

в корме. Впрочем, и для купающихся все предусмотрено: справа–слева от рецесса укреплены вполне просторные кринолины, на правом — забортный трап. Шаг на ступень, под которой рундук для швартовов, переступаю через транец — и я в кокпите. Понравилось, что у сплошного (от борта до борта) кокпитного дивана убираются боковины, чтобы при перешагивании на кринолины не топтать матрац (и опасно, и неэстетично это). Кстати, рыбакам тоже понравится возможность подойти вплотную к транцу у каждого борта. Как и штатные «стаканы» (по два на борт) для спиннингов, врезанные в тиковый планширь. Клюзы в том же планшире не слишком удобны при натягивании швартова, зато они позволили убрать утки внутрь комингса — зацепиться удилицем или штаниной просто невозможно.

Что еще нужно здесь рыболову? Правильно: сиденье под навесом (от солнца и дождя), с которого можно наблюдать за «прутами». От кормовой стенки рубки откидывается лавочка, навесом служит козырек. Забегая вперед, скажу, что очень к месту здесь большое окно со сдвижной форточкой — через него рыболову подадут из салона горячий чай и бутерброды. Плафоны освещения кокпита вмонтированы в козырек.

Прохожу в носовой кокпит, по ходу хватаясь за поручни. Не сэкономили на них французы, за безопасность я спокоен. Правда, в самом носу нет высокого релинга, и входить на борт здесь не слишком сподручно (да и роульс якоря мешать будет). Еще небольшой минус: рядом с замечательным диванчиком перед рубкой (специально для любителей вдыхать тугой поток воздуха на полном ходу) совсем нет поручней, поэтому во время резких маневров или волнения здесь сидеть не рекомендуется. Для швартовов и якорного каната есть глубокие рундуки, а пара отформованных сидений (облагороженных тиком) позволяют рассесться в кокпите четверым. Еще бы столик в центре для мерной беседы под вечерний чай...

Кабина небольшая (при длине корпуса 8 м особо не разгонишься), в первую очередь, это pilot house с дополнительными пассажирскими сиденьями. Но кудесники из Sarrazin Design умудрились втиснуть сюда и функционал салона, не большого, но все же. Перед сплошным диваном в корме рубки двумя движениями откидываются (от боковин рубки) небольшие столики, кресла рулево-»





го и пассажира разворачиваются «лицом» в корму — получилась кают-компания на пятах. В основании дивана — холодильник Isoterm, рядом со столиками — полочки, для «стратегической» поклажи — глубокие рундуки под ногами. Если жарко — открываем обе боковые двери, «форточку» в кормовом окне и большой сдвижной люк в подволоке. Теперь кабина отлично продувается.

Откровенно понравился пост рулевого: большой универсальный дисплей и компас прямо перед глазами, по бокам — электронные приборы двигателей, рукоятки газа/реверса на удобной высоте, джойстик подрули под левой рукой. Выше лобового стекла (у подволока) вмонтирована радиостанция и управление фарой-искателем. Ноги становятся на подножку. Такой роскоши нет у пассажира, но с поручнями здесь все в порядке. А люк над входом в каюту имеет бортики, куда ложится карта или лотция — весьма практично.

Две ступени вниз — и я в каюте. Полноразмерная лежанка в носу (двое взрослых плюс ребенок), одежный обвес (сетка), небольшая тумбочка и ниши — все предельно просто. В тумбочке «живет» портативный «камбуз» — маленькая газовая плитка на платформе. Ее можно вынести в кокпит и разогреть чай или завтрак. Полноценная готовка не предполагается.

Дверь отделяет от каюты галлюн с прокачанным унитазом, умывальником и даже душем. Помещение небольшое, но и тесным его не назову.

Лодка может комплектоваться как одним, так и парой подвесных моторов общей мощ-

ностью от 300 до 400 л.с. У нас именно максимальный вариант — 2 × 200 л.с. Mercury Verado. Корпус Air-Step, гордость инженеров компании, — комбинация острых носовых обводов с двойной скулой и парой поперечных реданов, — призван обеспечить мягкий ход на волне в сочетании с хорошей остойчивостью. Проверим.

Итак, на борту 5 человек. Заводим двигатели, выходим из марины. Лодка разгоняется, не слишком (15 градусов) «задирая» нос, за 8 секунд выходит на глиссирование и за 24 секунды набирает полный ход. На волне (а она была, добротнo раскатанная) ведет себя весьма похвально, я бы сказал, даже лучше, чем положено 8-метровому катеру. В выражи входит с умеренным креном, маневренность оценю на твердую «четверку». Панорамное остекление гарантирует круговой обзор, «дворники» смахивают с его передней секции брызги, слепящих глаза отражений не обнаружил (спасибо вертикальному ветровому стеклу с козырьком). Моторы за транцем плюс закрытая кабина — это почти полное отсутствие шума, а посторонних язгов/дребезгов нет. Лодка откровенно хороша на ходу.

Но это еще не все. На нашей Barracuda оборудован флайбридж(!). Сами представители Beneteau констатируют, что на столь небольшом судне выносить сиденья наверх — трию качество (остойчивости обычно не хватает — просто физика). Но Patrick Tableau с задачей справился: с парой человек на флайбридже лодка на большинстве курсов не раскачивалась. Лишь при сходе с длинной попутной волны я заметил небольшую тенденцию «пья-



Bénéteau Barracuda 9	
Длина габаритная, м	8,78
Длина корпуса, м	7,98
Ширина, м	2,98
Высота габаритная, м	2,5–3,52
Водоизмещение порожнем, кг	3200
Осадка, м	0,5–0,8
Запас топлива, л	400
Запас воды, л	100
Категория плавания CE	B-6/C-10



ной походки». Настолько небольшую, что среди журналистов-тестеров даже спор возник, качается лодка или нет...

Флайбридж здесь исключительно для удовольствия от ветра в лицо и полного контроля на маневрах. Действительно, управлением упиваешься. Но не более того: кроме пары компактных сидений и полноценного пульта, здесь нет ничего.

Подытожу. Похоже, у французов получилось. Их delivery boat столь же функциональный, как и скандинавские «одноклассники», лодка быстрая и мореходная. Конструкция не лишена мелких недочетов, но в целом планировка очень умная и эргономичная. При этом Barracuda вызывающе экономична, что в кризисное время — неубиенное преимущество. Думается, россиянам с северных акваторий стоит присмотреться к ней внимательнее. ❖



МОСКОВСКАЯ **Выставка** **ЯХТ** 2012

30 августа – 2 сентября 2012

Москва, яхт-клубы ROYAL YACHT CLUB & ГОРОД ЯХТ

ОРГАНИЗАТОРЫ:



BUREVESTNIK GROUP



ROYAL YACHT CLUB

MOSCOW