

ОСОБАЯ КАСТА

БОГДАН ПАРФЕНЮК

Сорокафутовики — особая «каста» яхт. Эти лодки уже достаточно большие для серьезных морских переходов, пригодные для длительной жизни на борту, но при этом еще вполне «подъемные» для семейного бюджета. И опыт чартерных компаний подтверждает: сороковки бронируют в первую очередь. Именно поэтому среди новинок, в которых Beneteau реализовала свои самые передовые разработки, была и Oceanis 41. Я изучал ее в Ла-Сьоте, на тест-ивенте, устроенном компанией Beneteau для журналистов.



Сразу оговорюсь: три революционные новинки верфи (41', 45' и 48') даже визуально похожи как близнецы. Поэтому часть наблюдений и выводов совпадут с таковыми для Oceanis 45 (см. «Капитан-Клуб» №3/2012) — уж не обессудьте.

ТРИ СЕСТРЫ

Самое явное «дежа вю» — за штурвалом лодки. 41-футовая модель оказалась столь же чуткой к порывам ветра, отзывчивой на руле, приемистой и устойчивой на курсе. Обе лодки нередко ходили парой, и смею утверждать: Oceanis 41 практически не уступала в скорости более длинной и к тому же более энерговооруженной Oceanis 45. Удивительно, но обе они не слишком заметно уступали и Sense 55... Впрочем, Паскаль Конк — автор их обводов — создал целую плеяду замечательных яхт. Кстати, мсье Конк был на борту вместе со мной и, похоже, остался доволен собственным детищем.

Дабы не быть голословным, сравню некоторые характеристики новой модели с яхтой

Oceanis 40 — давно изученным и полюбившимся яхтсменам России ее предшественником. Энерговооруженность новой лодки выросла с 4,41 до 4,53, а относительная длина увеличилась с 5,16 до 5,71. Способность нести паруса тоже возросла: ширина (а с ней и остойчивость) выросла с 3,92 до 4,2 м. Причем ширину добавили именно там, где это важнее всего для скорости — в корму от миделя. А то, что ходкость нужна не только гонщикам, понимает уже большое число «круизеров». Ведь чем выше скорость, тем меньше время перехода, а значит больше времени для знакомства с местными красотами. Ну а самое главное — выше шансы «убежать» от непогоды при получении штормового прогноза. Геннакер (130 м²) резко добавляет яхте резвости как в слабый ветер, так и в сильный. Благодаря широкому плоскому днищу Oceanis 41 может достаточно долго держаться на волне в режиме серфинга. При этом постановка/уборка геннакера не требует слаженной работы баковых, так как здесь галсовый угол крепится прямо к оковке на релинге, парус снабжен закруткой, а дополнительного рангоута (бушприта или

спинакер-гика) и вовсе нет.

Идеальных яхт не бывает по определению, и за каждым «плюсом» кроется «минус». Так и здесь: возросшая ширина (особенно на транце) чревата высокой вероятностью брочинга. Чем больше объем в корме, тем хуже судно ведет себя на попутных волнах. Поэтому в таких условиях, может быть, лучше не форсировать парусами и быть осторожнее.

ЭКСТЕРЬЕР: ФУНКЦИОНАЛЬНАЯ ЭСТЕТИКА

Насколько же сильно Oceanis 41 отличается от своего предшественника визуально! Куда только делась эстетически выверенная погипс рубки? На новой лодке доминируют прямые рубленные линии. Но знаете, мне нравится. Ибо на плоской крыше рубки 41-й модели можно разложить матрацы (люки не помеха, они вровень с палубой), устроить солярий или детскую игровую площадку. А на 40-й это исключено, «рельеф» не позволяет.

Арка над кокпитом не только выразительный элемент в общем облике яхты, но и очень практичная деталь. На ней находятся блоки гика-шкота, а еще здесь установлены удобные

поручни, плафоны подсветки кокпита, крепится бимини и спрейхед. Убрать все это из кокпита и с крыши рубки — отличное решение. Смуцает лишь «точечное» крепление гика-шкота — он не имеет погона. Регулировать «твист» грота можно только оттяжкой гика, а в сильный ветер она вряд ли сможет справиться с этим должным образом...

Даже на первый взгляд видно, что мачта у новой лодки стоит по длине практически посередине (47% от носа). Конструкторы уменьшили перекрой грота генуей, и при поворотах оверштаг с передним парусом стало легче работать. Это хорошо сказалось и на центровке яхты, но появился один негативный момент, о котором я расскажу позже...

КОКПИТ-ТРАНСФОРМЕР

Кокпит на ходу закрыт со всех сторон — с кормы его полностью перекрывает широкое сиденье. Он хорошо защищен от заливания попутной волной, и его защищенность заметно повышает психологический комфорт рулевому. А вот на якорной стоянке транец откидывается почти до уровня воды, и сиде-

нье становится купальной платформой! Кокпит не только открыт, но и расширен за счет платформы — исключительно приятный бонус! Минусов вижу только два: зависимость системы от электричества (а вдруг аккумуляторы сядут?) и плоское, из-за компромиссного использования, сиденье рулевого (на длинном галсе с креном человек наверняка намуцается). И еще: рано или поздно кто-нибудь нажмет на кнопку привода, забыв отстегнуть страховочные леера, идущие от релинга, закрепленного на борту, к трапу, укрепленному на трансформирующейся части. Или защита от «дурака» предусмотрена?

Штурвалов, конечно же, два — сегодня это стандарт даже на меньших лодках. Приборами пользоваться удобно, картплоттер (в торце стола) поворачивается к «актуальному» посту рулевого. Несколько озадачила рукоятка управления двигателем на левом посту (обычно она справа), но это дело привычки. Шкотовые лебедки стоят так, что с ними удобно работать и из кокпита, и из-за штурвала, но вот гика-шкот, к моему сожалению, остался на рубке, правда, лебедка для работы с ним

обзавелась электроприводом. Бортовые сиденья рулевого (на крене здесь привычнее) поднимаются, туда можно убрать с палубы все концы. Под ногами — емкие рундуки (кранцы, швартовы). Объемные комингсы кокпита имеют широкую площадку наверху, на них удобно сидеть.

Расстояние между комингсами 233–250 см! Поэтому у установленного в кокпите стола тумба имеет солидную ширину, внутри нее есть даже холодильник! На столе — гнездо настольной лампы, которыми эстеты-французы уже много лет комплектуют свои яхты. Смотрится красиво, но рано или поздно кто-нибудь собьет...

Вместо съемного брандерщита вход в рубку на Oceanis 41 закрыт дверцами, которые в открытом положении фиксируются сумками для фалов к рубке.

САЛОННЫЕ НОВШЕСТВА

Первое из них — необычно пологий трап: его наклон 45°! Так безопаснее и удобнее.

Второе — за естественное освещение теперь отвечают иллюминаторы, а не палуб-»



ные локи. В подволоке оставлен лишь один световой люк, зато иллюминаторов в комингсах рубки и бортах стало больше, и площадь их увеличилась. На ходу и на якоре это несомненный плюс: не нужно защищаться от палящего солнца и можно видеть, что происходит вокруг яхты. Минус же в том, что в гавани в бортовых иллюминаторах будут красоваться кранцы и чужие борта.

Самое заметное новшество внизу — трансформируемый штурманский уголок. Его столик движется по рельсу вдоль судна: можно прижать его к камбузу или переборке, а можно оставить посередине. Соответственно передвигаются «табуретки» под столом. Редкая вариативность. В дальнем переходе штурман, скорее всего, выберет себе одно из крайних положений (лицом по ходу или спиной — кому как удобно), а на стоянке столик можно поставить в среднее положение и использовать как кофейный (компьютерный, для игры в шахматы). Но если с точки зрения стоячного комфорта решение замечательное, то с точки зрения работы штурмана — очень неоднозначное. Столик маловат даже для карты, сложенной пополам. Ну а опрокину-

тый кофе неизбежно зальет все содержимое штурманского рундука. Лампы ночной подсветки укреплены по краям штурманского уголка. Получается, если столик в центре, то они слишком далеко от его рабочей поверхности. Конструкторы яхты явно полагают, что современный навигатор ведет прокладку исключительно в картплоттере. Впрочем, мой собственный оффшорный опыт подсказывает, что на длинном переходе за столом кают-компании никто не ест и именно там удобнее всего работать с бумажной картой.

Напротив кофейно-штурманской группы — привычная кают-компания: приличных размеров стол, с трех сторон «охваченный» мягким диваном. Если ужинает весь экипаж, то здесь сядут четверо, а еще двое — за штурманский столик. Откровенно компромиссное решение, на которое вынудил находящийся здесь пиллерс мачты (не будь его, можно было бы снабдить стол откидным фрагментом).

Зато столешница камбуза по площади не уступает таковому на иных 50-футовиках. Плита с духовкой, двойная мойка, приличных размеров холодильник с верхней и боковой загрузкой, ящики с касетами для посуды,



шкафы для утвари — все по делу. К тому же Г-образная конфигурация камбуза лично мне нравится больше линейной (как в 3-каютной



версии Oceanis 40), где и двоим-то сложно разойтись, а о педаль помпы можно травмировать ногу.

Санузел большой, светлый и просторный, с отдельной душевой кабиной — откровенно понравился. Единственное «но»: французы снова не додумались прикрутить к подволоку скобу для развешивания мокрых непромокацев. Вот, подсказал, авось сподобятся.

КАЮТНЫЕ «ИЗЮМИНКИ»

Апартаменты владельца — в носу. Кровать от борта до борта, справа-слева — мягкие спинки (на крене упираться в них), оригинальные подголовники (или спинки, если угодно), большое зеркало в таранной переборке визуально расширяет пространство. Отдельная прелесть — большие иллюминаторы в бортах: напрочь исчезло «подпалубное» ощущение, прямо с кровати можно осмотреть окрестности. Рядом с кроватью — столик с табуреткой, можно ноутбук поставить или «носик припудрить» (трюмо прилагается). Платяных шкафов и полок вполне достаточно, чтобы расположиться почти по-домашнему.

В корме — привычная пара гостевых двухместных кают. Но! Каюты неравноценные: по правому борту ширина кровати в изголовье 156 см, а по левому — 138 см (вход в салон смещен влево). Что ж, это даже разумно, люди ведь очень разные по комплекции.

В кормовых каютах откровенно неболь-

шие шкафы и полки — явно чартерный вариант, для кратковременного постоа. А вот иллюминаторы, выходящие в кокпит, просто восхитили: встал с койки и, не выходя в салон, сразу оценил обстановку. Кстати, из кокпита каюту не разглядеть — приватность соблюдена.

ПРИЯТНЫЕ МЕЛОЧИ

Лодка внутри очень просторная и «воздушная» (большие окна плюс светлые зашивки и обивки). Электроосвещение светодиодное, замечательно смотрится декоративная фоновая подсветка. Много зеркал, на каждом люке — москитная сетка и штора от солнца, на всех ящиках и дверцах доводчики либо «тормоза». Правда, кнопочные защелки не лучшего качества, иногда заедают. Во всех помещениях хватает поручней (безопасность!), а где их нет — отбортовка столов толстая и хватистая.

Верфь предлагает три варианта внутреннего расположения. Кроме вышеописанного, можно выбрать 2-каютную планировку: вместо левой кормовой каюты будет большая кладовая с доступом как из кокпита, так и изнутри. А можно пожертвовать рабочим уголком в носовой каюте, заменив его вторым санузлом (чартерный вариант).

Самая интересная опция — система парковки Dock&Go: манипулируя небольшим джойстиком, можно разворачивать яхту на месте и даже заставить ее двигаться боком.

Привыкнуть к оперированию джойстиком можно буквально за полчаса, ошибки исправляются легкими движениями пальца.

РЕЗЮМЕ

Достойная замена популярной Oceanis 40. Новая яхта более ходкая, послушная и легко управляемая даже малым экипажем. Исключительно функционален откидной транец: плавательная платформа не «откусывает» часть полезной длины яхты, как обычно. Внутри также стало в целом комфортнее, а вариативный штурманский стол позволяет сделать салон удобнее для каждой конкретной ситуации.

У яхты действительно незаурядный потенциал, и она понравится многим. ❖



Bénéteau Oceanis 41	
Длина наибольшая, м	12,38
Ширина, м	4,20
Осадка, м	
стандартный киль	2,05
укороченный киль	1,55
Водоизмещение, т	8,45
Грот, м²	41,70
Генуя, м²	42,10
Мощность двиг., л.с.	40
Запас топлива, л	200
Запас воды, л	570

