



# ВИЛЛА С ПЛЯЖЕМ ПОД ПАРУСАМИ

БОГДАН ПАРФЕНЮК

*Для моремана Северной Атлантики и омывающих Северную Европу морей желаемая яхта — крепость. В ее бортах вряд ли есть место большим окнам, неширокий и непременно закрытый с кормы кокпит окольцован высоким фальшбортом, вход в каюту часто защищен ветровым стеклом (а то и полурубкой)... Но в Средиземноморье, где все эти атрибуты только мешают насладиться солнцем, морским воздухом и свободным серфингом с пологой волны, более уместным оказался антипод «северянину», с большой площадью палубы и широким открытым кокпитом. Такой, как Sense.*

**П**риземистый длинный корпус почти без погиби линии борта, практически вертикальный форштевень и широченная корма — таковы все яхты новой линейки Beneteau. Для максимальной полноты даже острая скула чуть не от миделя до транца отформована — конструкторы (Berret-Racoupeau Yacht Design) явно стремились создать судно со «швертботной» остойчивостью корпуса. А чтобы на крене оно не лишалось управления (днище довольно плоское), здесь два пера руля.

На носу с двумя якорными роульсами штатно крепится галс «code 0», чуть дальше по палубе — оковка внутреннего штага. Под люком скрывается объемистый парусный рундук. Перед мачтой отформовано «ложе» для погона автоматического стакселя (опция).

По широким палубным проходам хожу свободно, плоская крыша рубки с люками заподлицо также «жилая»: на нее можно набросать матрасов и устроить солярий или игровую площадку для детей.

Корма — открытая, на стоянке здесь устраивается большой «пляж». А перед выходом в рейс опускаются рулевые сиденья, руками поднима-

ется невысокий транчик (он подпружинен), защелкиваются карабины лееров — и ходовая безопасность обеспечена. Штурвалов два, все приборы и экраны картплоттера дублированы на оба рулевых поста, разнесенных так широко, что телега проедет.

У нашей яхты (как и у всех Sense) под кокпитом нет жилых кают. Отсюда первое следствие — здоровенные рундуки (с люками на пневмостойках), в левом из которых опционально оборудуется каюта капитана (небольшая, зато в хорошем месте судна). Следствие второе: кокпит, бортовые переборки которого максимально раздвинуты, по площади приближается к таковому на катамаране. Для безопасности даже пришлось сделать нержавеющий поручень вдоль прохода, чтобы держаться при крене. Слева — бортовой диван и проход в рубку, справа — более распространенный на моторных судах столик, охваченный П-образным диваном. Столик, во-первых, раскладной (удваивает площадь), а во-вторых, снабжен электроподъемником. Таким образом, он может быть полноценным обеденным (поднят и разложен), кофейным (сложен и немного опущен) или вообще частью двухместной лежанки (разложен и опущен до уровня сидений). Последнее, мне кажется, фантастически полезно — летом в средиземноморскую жару многие яхтсмены предпочитают спать на свежем воздухе, выскивая на палубе более или менее горизонтальные места. А днем здесь загорать можно.

Все ходовые снасти вынесены на фальшборты кокпита, где установлены две пары лебедок. На переднюю пару приходят фалы-оттяжки-топенанты и гика-шкот, для ходовых концов предусмотрен рундук — все по делу. А вот шкоты стакселя (для них — кормовая пара лебедок) обречены валяться под ногами — их сложить некуда.

Над входом в рубку висит очень полезная арка. На ней — крепление коренного конца гика-шкота, к ней «паркуется» козырек-брызговик, врезанные в нее плафоны освещают кокпит вечером, а прикрученные к ней ручки весьма уместны в плохую погоду. Кстати, в штатных опциях значится еще одна арка — кормовая, на которой крепятся антенны, солнечные батареи и шлюпочные тали.

Одна из ключевых особенностей Sense — неглубокий (относительно кокпита) салон. Символический порожек, всего три ступеньки — и вы в рубке. Это, а также большие бортовые иллюминаторы попросили сами



клиенты, массовый опрос которых Beneteau провела несколько лет назад. Собственно, сама концепция новой модельной линейки и родилась именно в результате того опроса. Итак, салон — широкий и очень светлый благодаря панорамному остеклению рубки. Слева — обеденная группа примерно с таким же столом и диванами, как и в кокпите, в том числе и функционально: стол раскладывается и поднимается/опускается электроприводом, служа то обеденным, то кофейным, то частью двуспальной кровати. Тумба в центре салона — основание для откидной лавочки, «хранилище» телевизионной панели (тоже поднимается нажатием кнопки) и просто полезная



«Зазеркалье» зрительно увеличивает внутреннее пространство



площадь. А если лавочку сложить, имеем свободный проход в носовую часть.

Кормовой диван обеденной группы — еще и сиденье штурмана. У навигатора полноразмерный стол (на нем сейчас многие экономят), еще один картплоттер, полки и шкафчики в достаточном (по опыту) количестве. Не всем нравится сидеть лицом в корму, зато так проще переговариваться с рулевым. Сиденье можно подстроить под крен, правда, только на 15 градусов и только на один борт. А еще понравилось, что поверхности штурманского стола, как и многие другие, выклеены кожей: и смотрится благородно, и ничего не скатывается отсюда даже при 20-градусном крене.

По правому борту — громадный и хорошо «нафаршированный» камбуз: плита с духовкой, два больших холодильника, двойная раковина, посудомоечная машина, держатели бутылок, карго и выдвигаемые ящики... И длинная кориановая столешница со штатной крышкой над плитой (открывается в специальную подрессоренную нишу).

От салона в нос ведет коридор с дверями в три каюты. Бортовые — гостевые, двуспальные, с платяными шкафами, индивидуальным управлением кондиционером и собственными санузлами. А в носу — апартаменты владельца: большая кровать на подиуме, столик (под ноутбук, к примеру) с та-



**ВЫВОДЫ**

Sense 55 — удивительно просторная яхта с почти катамаранного размера кокпитом. На стоянке и под мотором комфорт беспрецедентный, тем более для парусника. Объемы и освещенность салона и кают более характерны для люксовых моторных яхт. На ходу под парусами с туристами-неэкстремалами на борту следует избегать больших кренов и брать рифы раньше «одноклассников» — так и комфортнее, и безопаснее. И наоборот, команде молодых, активных и ищущих острые ощущения эта яхта в сильный ветер доставит удовольствие «швертботной» динамикой, адреналиновыми кренами и незаурядной скоростью. ❖



буреткой, книжные полки. Санузел разделен на два помещения: слева душевая комната, справа — туалетная. Общее для всех кают — море света из окон, здесь нет привычного на большинстве яхт «трюмного» ощущения.

У лодки фантастическая автономность: запас воды в полтора раза больше, чем у «одноклассников», а запас топлива — в два-три раза. И это при весьма скромном для 55-футовика 75-сильном двигателе. Которого, впрочем, достаточно, чтобы обеспечить судну 5,5–6 узлов крейсерской скорости и 7 — максимальной.

Зато в парусном смысле яхта сильна: по энерговооруженности (4,71) она располагается примерно посередине между «гонщиками» (порядка 5 у First или X-Yachts) и круизерами (примерно 4,5 у большинства Oceanis). А по относительному удлинению

(отношению длины по КВЛ к кубическому корню водоизмещения, которое характеризует волновое «торможение» корпуса) так и вообще на уровне регатных яхт (6,08). Потенциал, однако! В хороший ветер под геннакером лодка очень спортивна и с кормы визуально чем-то даже напоминает «гоночную машину» класса VO 70. Мягкий ход по волнам, долгое «сидение» в серфинге, словом, кайф и драйв недетские. Но только на полных курсах. На лавировке лодка тоже неплохо ходит (хоть



и не блистает крутизной), но при этом прилично кренится. И тут оказывается, что рулевому на наветренном борту и сесть не на что (сиденье плоское, без упоров), и стоять — так себе (палубные упоры маленькие, я упираюсь ногой в релинг, неестественно раскорячившись). С подветра — чуть лучше, но полгоризонта закрыто высоким бортом. Да и сидящие в кокпите тоже начинают искать уютные места, где бы опереться и «расклинить» для психологического комфорта. И практически не находят... А еще смущает низкий комингс кокпита со стороны борта: залетевший на наветренные потопчины гребень наверняка плеснет на сиденье.

В слабый ветер (на тестах повезло с раз-

ными ветровыми условиями) на лебедках работать удобно, рулевому комфортно и стоять, и сидеть. Но немного напрягает высота надстройки: сидя (на штатной лавке), рулевой смотрит лишь немного выше рубки, и когда корма опускается на волне, спереди сразу «мертвая зона». Пересел на борт, «по-гоночному» — проблема исчерпана.

На малом ходу яхта вяленько реагирует на перекладку штурвала. Но стоит чуть разогнаться — отзывчивость великолепная: к моему удивлению, столь солидное судно рулилось даже легче своих младших собратьев (в этот день я тестировал и Oceanis 41, -45, -48). Причем без нагрузок на руле — центровка отличная.

**Beneteau Sense 55**

Длина, м.....	17,2
Ширина, м.....	4,97
Осадка, м.....	2,35
Надводный габарит, м.....	23,91
Водоизмещение, т.....	18,56
Запас топлива, л.....	830
Запас воды, л.....	970
Площадь парусов, м <sup>2</sup> :	
грот.....	74
генуя.....	78,5
спинакер.....	208,3
Мощность двигателя, л.с.....	120
Спальных мест.....	6

