



ОДНО ЛИЦО, ОДНА ПОРОДА

БОГДАН ПАРФЕНЮК

В гавани Пальма-де-Майорки, на мировых пресс-тестах Beneteau, «одноклассники» Oceanis 55 и Sense 55 были ошвартованы рядом. И, знаете, издали я их почти не отличал — как говорится, una faccia, una razza. Сходство не удивляет, ведь оба судна проектировал один исполнитель — Berret Rasourey Yacht Design. Удивительно, насколько узко в Beneteau очертили дизайнерам «породу» обеих лодок (и вообще серий). И, судя по востребованности, явно не прогадали.



Впрочем, маркетологи гиганта мирового яхтостроения не скрывают, что разработке новых линий предшествовало длительное изучение пожеланий клиентов. То есть «породу» подсказал сам рынок, а верфь лишь подстроилась под его рекомендации.

Первая из них — скорость, ибо она дает яркие эмоции и повышает безопасность, позволяя «убежать» от непогоды. Кроме того, даже закоренелые «круизеры» иной раз с удовольствием стартуют в клубных гонках, и пасти там задних им ой как не хочется. Отсюда необходимость в достойной энерговооруженности и остойчивом корпусе (чтобы эту

парусность «вынести») с быстрыми обводами.

Вторая потребность — широкий кокпит, ведь именно его простором определяется кайф на переходе и стоянке в погожие деньки. Ну кому охота сидеть в душных помещениях?

Третье условие — удобный доступ к морю (читай — широкая купальная платформа с полноценным по ширине выходом на нее).

Четвертое — безопасность даже для тех гостей, которые на судне впервые.

И пятое — просторные и светлые помещения.

Теперь становится ясно, почему проекты заказали конструкторскому бюро со «скоростным» уклоном. Корпуса максимально широкие (в корме для полноты обводов есть даже выраженная скула), площадь парусности почти как у «перфомансов», а блоки гика-шкота убраны от экипажа подальше — на штатную арку. Для доступа к морю на Sense сиденья поднимаются к бортам, а на Oceanis нажатием кнопки сплошная лавочка откидывается в корму и становится купальной платформой. Чтобы дневной свет просто-таки заливал салон и каю-



ты, в дополнение к привычным люкам врезаны большие окна как в рубку, так и в борта.

Самое принципиальное отличие, разделяющее клиентов Beneteau на поклонников одной или другой модельной линейки, — распределение кормовых объемов. На Sense пожертвовали кормовыми каютами, получив кокпит максимальной ширины (и почти катамаранной планировки), дополнительный комфорт в остальных помещениях (в том числе благодаря переносу в корму всей «шумящей» техники), быстрый и безопасный вход в салон (от кокпита его отделяют всего три ступени) и большие «складские» объемы, которых в приватном использовании много не бывает.

У Oceanis — свои плюсы. В кормовых каютах, конечно, шумновато на длинных переходах под мотором — факт. Зато в шторм именно кормовые каюты — лучшее место для сна (там меньше качает). На многодневных переходах очень существенно. И если на лодке большая компания, а особенно для чартера — лучше классической планировки (с каютами под кокпитом) ничего не придумали. Что касается удобства и безопасности на спуске в салон, тут применили пологую (наклон 45 градусов!) лестницу.

Теперь — практические наблюдения с борта Oceanis 55, общее устройство которого я описал в прошлом выпуске (№2/2013).

После опыта нескольких чартерных недель с «детским садом» на борту я особо ценю «жилиую» рубку — отличный плацдарм для игр молодняка. На новой яхте он просто шикарен: просторный, плоский, с установлен-

ными люками заподлицо и спрятанными под пластик проводками бегучего такелажа. Но самое замечательное — эксклюзивные (пока только на Oceanis 55 и видел) штатные матрасы справа и слева от входа в рубку. На них можно вытянуться, дав отдых позвоночнику, но продолжать при этом общаться с сидящими в кокпите. А ночью здесь устроятся любители романтического сна под звездным небосводом. Случись дождь — матрасы прикрываются козырьком-брызговиком, плотно пристегнутым к арке. Кстати, под таким укрытием и подвахтенный на ходу там может прилечь, даже в дождь.

Сиденья кокпита I-образные, с поперечными участками у каюты. И на этих участках сделаны короткие профилированные шезлонги (перед обедом их подушки можно опустить). Подумалось было, что дизайнеры для девушек постарались. Но оказалось, что эти шезлонги очень комфортны на крене для подвахтенных, сидеть в них можно часами.

«Крылья» стола, которые откидываются не только в стороны, но и в нос-корму — отличная идея. Даже большая компания разместится за обедом, не толкаясь локтями. Достаточно и шкиперских объемов: в глубокие рундуки на корме поместятся все кранцы, в центральном — штатное место спасательного плота, а бухты швартовов — как обычно, под сиденьями кокпита.

Рулевые посты укомплектованы широкими приборными панелями с парой(!) дисплеев на каждом. Рукоятка газа-реверса установ-



лена достаточно высоко, чтобы не нагибаться в самые ответственные моменты швартовки, при этом она низкопрофильная, еще и под защитой нержавеющей релинга — ни летающие концы не зацепят, ни рулевой шортами (в моей практике на других лодках такое не раз бывало). А рядом — джойстик манипулятора парковки Dock&Go. >>>





Лебедки расставлены перед штурвалами. К внутренним (в проходе) выведены стаксель-шкоты, а к наружным — гика-шкоты и всяческие фалы-оттяжки-шкентели, естественно, через клавишные стопора. Таким образом, во-первых, капитан все манипуляции может делать даже в одиночку и не отходя от штурвалов, а во-вторых, при этом не придется тревожить сидящих в кокпите (что приходится делать, если проводки выведены на рубку). Наша яхта — с ярко выраженной «оунерской» планировкой. Апартаменты владельца

— в носу. Там просторно, большая двуспальная кровать на симметричном подиуме и вместительные платяные шкафы. Через большие бортовые окна отличный обзор акватории. Но главная «фишка» каюты — душ со стеклянными стенками, такой же, как и на «младшем» Oceanis 48. Туалет — в отдельной каюте по левому борту. В салоне справа кают-компания и штурманский стол, слева диван и камбуз. Коку не помешают колдовать над продуктами ни проходящие (преимущество С-образного кам-

буза перед линейным), ни крен (есть на что спиной опереться). Камбуз хорошо укомплектован: электровытяжка, микроволновка, посудомоечная машина и два холодильника, с верхним (100 л) и фронтальным (130 л) доступом — все в вашем распоряжении. Стол кают-компания складывается-раскладывается вдвое и поднимается-опускается электроприводом. Плюс диваны по периметру — и получаем обеденную зону (на 7–8 человек) либо «гостиную» с чайно-кофейным столиком (ТВ-панель выдвигается из тумбы

левого борта), либо сплошную двуспальную лежанку. В последнем случае кормовая секция дивана буквально тремя движениями объединяется с креслом штурмана. Для навигатора предусмотрен полноценный складочный стол с отделениями для карт, распределительным электропитом и универсальным дисплеем на переборке. Варианты планировки: 3–5 кают и 2–4 санузла. В корме — всегда привычные симметричные двуспальные помещения (кокапит над их кроватями «нависает» меньше обычного — психологически комфортнее). При входе в них — по санузлу либо санузел и бортовая «пульмановская» каюта. В носу вместо большой хозяйской может быть пара симметричных с «персональными» удобствами. Итак, в зависимости от избранного расположения, в каютах яхты может быть от 6 до 10 спальных мест. Плюс 2–3 (зависит от размера дивана по левому борту) дополнительных в салоне. Плюс каюта капитана в носу. Не видел 4- и 5-каютную версии, но в нашей лодке количество полок-шкафчиков и их объем наверняка достаточен для комфортного размещения. Не могу не отметить простор и обилие света: салон и «оунерская» каюта откровенно «воздушны». Ни намека на «трюмное» ощущение, столь привычное на круизерах предыдущих поколений. А большие окна в кают-компания — на мой взгляд, интересная альтернатива «дек-салонам». Только осмотреться по сторонам удастся не стоя (окна надстройки выше глаза стоящего), а сидя — именно через бортовые иллюминаторы. Единственный психологический нюанс — на крене эти окна замыкаются водой, дети и впечатлительные барышни могут запаниковать (хорошо бы на такой случай предусмотреть плотные шторы). Бункеровка: стандартный бак на 400 л и опционный на 200 л топлива (шикарно!); 694 «стандартных» и 324 «опционных» литра воды (разумная достаточность). Еще одна свобода выбора — фальшкили: предусмотрены «глубокий» (осадка 2,2 м), «мелкий» (1,8 м) и «очень мелкий» (1,45 м). Именно завидная вариативность в планировках, килях и дополнительном оборудовании (список действительно длинный) позволяют изготовителям называть Oceanis 55 «кастомизируемым». Яхта комплектуется 75-сильным двигателем и парусами лавировочной площадью 139 м². Обводы от Berret Rasoupeau Yacht

Design, вполне «ночное» удлинение корпуса (5,99) и энерговооруженность выше среднего (4,66) обещают хорошие ходовые характеристики. Настала пора проверить все сказанное на практике. На просторе гуляет 16-узловой ветер и волна под полтора метра. В этих условиях яхта идет в лавировку бравым ходом 8,0–8,5 узлов при истинном курсе 40 градусов к ветру. Увалились на истинных 100 градусов — получили на усилившемся до 22 узлов ветре скорость 10 узлов. Достоинство. Корпус явно не тормозит (бурун за кормой еще не критичных размеров), лодку можно разогнать еще. Жаль, «Код 0» французы не решились ставить... Ходовой комфорт соответствует «калибру» яхты — ощущается, что мы на солидном судне. Та же волна, которая заставляет моторные яхты сильно снизить скорость (иначе «крышу сносит»), нас лишь мягко покачивает. Под укрытием козырька-брызговики мы спокойно беседуем. Лавируем без проблем даже в сильный ветер: стаксель короткий (105% гота по площади), его шкоты перебираются быстро (а в опциях — еще и стаксель-автомат). «Срез угла» на боковине рубки оказался очень удобным на крене — я по нему ходил. Поручней везде хватает, рука интуитивно сама находит. «Рабоче-палубных» претензий только две: «наружные» лебедки (для фалов и гика-шкота) стоят близковато к приборной панели — я ее локтем пару раз задевал, а заведенный с блоком в два лопаря фал гота в сильный ветер так просто не травится — нужно помогать руками, взобравшись по откидным ступеням к лэйзи-джеку. Одной рукой это делать трудно (второй же за мачту держишься), да и небезопасно. Но есть простой выход: завести «майную» снасть, как на катамаранах делают. Oceanis 55 — яркий представитель выведенной Beneteau новой «породы» круизеров: быстрый, безопасный, просторный на палубе и под ней, легко управляемый даже в одиночку, с конвертируемым на стоянке кокпитом, насыщенный исполнительными электромеханизмами (откидной транец, стол в салоне, приводы шкотовых лебедок и пр.). Индивидуальные особенности: вариативность планировки и осадки, изменяемая конфигурация кают-компания, сандеки на рубке. Плюс традиционно для Beneteau умеренная цена. Вот составляющие, сумма которых и гарантирует новой яхте востребованность на рынке. ❄



Beneteau Oceanis 55	
Длина, м.....	16,78
Ширина, м.....	4,96
Осадка, м:	
со стандартным килем.....	2,20
с укороченным килем.....	1,45
Водоизмещение, т.....	16,7
Запас топлива, л.....	400 (600)
Запас воды, л.....	694 (1018)
Площадь парусов, м²:	
грот.....	67
генуя.....	72
Мощность двигателя, л.с.....	75
Категория CE.....	«А» 12/«В» 14/«С» 16