

СРЕДНЕЕ АРИФМЕТИЧЕСКОЕ

ДМИТРИЙ СУРАЕВ

Эта модельная линейка была основана в 2010 году, а ее первенец Sense 43 произвел на рынке настоящий фурор. Одни назвали новый проект революционным, другие — излишне смелым... Но рынок ответил устойчивым спросом, и верфь продолжила моделями «постарше». Представленный прошлой осенью Sense 46 закрыл «бреши» в ряду 43–55 футов — теперь у Beneteau полноценная линейка круизеров новой философии. Действительно уникальной.

Я на мировых пресе-тестах Beneteau. Историю появления Sense рассказывает руководитель пресс-департамента верфи Ив Мандин, выводя новую 46-ю из гавани Пальма-де-Майорки: «Мы провели очень большое исследование, чего хотят покупатели и чем они недовольны. Оказалось, в яхтах классической планировки яхтсменам-путешественникам (а их, понятно, большинство) не доставало жилого пространства, особенно в кокпите. Их

раздражал длинный и крутой трап на входе в салон: травмоопасен и отнимает много времени и сил. Им мешал рокот мотора и звуки круглосуточно работающих механизмов. Их заботила безопасность неопытных гостей на борту (крен, перебросы гика, хлещущие шкоты и паруса). Им хотелось больше дневного света в помещениях и максимально доступный «пляж» на корме.

Когда все это обобщили в виде техзадания, родился концепт Sense. Яхты с максимально широким корпусом — для жилых объе-

мов и хорошей остойчивости (чтобы крен был поменьше). С широким кокпитом — в хорошую погоду ведь весь экипаж там. С полностью открытым транцем (на стоянке сиденья рулевого откидываются в стороны). С развитой рубкой и периферийным остеклением — чтобы в помещениях было светло и обзор оттуда максимальный. С блоками гика-шкотов, убранными на развитую арку — так безопаснее. И самое радикальное: без кормовых кают.

Последнее позволило, во-первых, мак-

симально «сблизить» уровни салона и кокпита — на входе в рубку всего три ступени. Во-вторых, предельно расширить кокпит, приблизив его по емкости к катамаранным. В-третьих, вынести в корму всю «шумящую» технику (помпы, бойлеры, вентиляторы, зарядные устройства), повысив комфорт в носовых жилых помещениях. В-четвертых, получить в кокпите здоровенные складские помещения.

Попутно широкие остойчивые корпуса позволили «нагрузить» яхты парусами, в

частности для попутных курсов («Код 0» — штатная опция). Скорость — это ведь и безопасность: больше шансов убежать от шторма в ближайший порт. А чтобы сохранить полный контроль на кренах (резко снизить риск брочинга), применили два пера руля.

Что касается «пропавших» помещений, то большинство индивидуальных покупателей — пары, к которым очень редко приезжают родственники. Им двух-трех кают более чем достаточно — важнее комфорт в этих каютах».

Мсье убедителен, а стабильные продажи лодок новой серии подтверждают его логику. Теперь присмотримся к «новичку», очередному творению Berret Rasoureu Yacht Design.

По формам корпуса и надстройки все Sense — близнецы-братья, и 46-й не исключение. Тот же приземистый силуэт, прямые линии борта, длинная надстройка, плавно уходящая в палубу. Тот же план палубы: на носу — штатная оковка галсового угла геннакера («Код 0»), ванты выведены на борта, стаксель-шкоты проведены между ними и



рубкой. Рубка достаточно плоская, мачтовые проводки спрятаны под пластик — здесь можно разложить матрасы солярия или устроить детские игрища.

В корме — большая гладкая купальная платформа с парой полезных рундуков (очень удачное место для швартовов). Прямо над платформой на ходу «нависают» рулевые сиденья, на стоянке же они откинуты к бортам и удерживаются пневмостойками, освобождая широкий проход на «пляж» — остроумное решение, экономящее место и удобное при парковке кормой. После отдачи швартовов между опущенными сиденьями натягиваются леера на карабинах, а между кокпитом и платформой из ниши поднимается невысокий транец — теперь корма закрыта.

Оба рулевых поста укомплектованы солидными приборными панелями — более

чем достаточно места, чтобы сдублировать все дисплеи, включая картплоттеры. Рукоятка двигателя укреплена на палубе (не нужно нагибаться при парковке), она низкопрофильная и защищена нержавеющей минирелингом (ее не захлестнет шкотом). Рядом — джойстик Dock & Go, системы, превращающей даже сложную швартовку в подобие компьютерной игры.

Неубедительной высоты упоры для ног рулевого — как бы напоминание, что крен больше 15 градусов этой яхте противопоказан. Забегая вперед, скажу: и широченный корпус начинает пригормаживать, и в кокпите сидеть становится неудобно, и перемещаться по нему (и салону) может быть даже опасно (ширина большая, лететь далеко). Умнее вовремя взять рифы.

Все ходовые концы выведены на две



пары лебедок. На ближнюю к рулевому (из-за штурвала можно оперировать) приходят стаксель-шкоты, на ближнюю к рубке — гика-шкот и все остальное (фалы, топенанты, оттяжки). Для ходовых концов есть вместительные рундуки в комингсах — отлично. А вот рукоятки крутить не слишком удобно — положение лебедок явно выбрали по принципу «не мешать отдыхающим в кокпите» (что логично на круизере). Впрочем, если лебедки с электроприводами (как у нас), то с концами работать удовольствие.

«Гостевая» зона кокпита действительно напоминает катamarанную: по левому борту привычное сиденье у борта, а по правому — стол, охваченный П-образным диваном (сядут четверо). Проход настолько широкий, что пришлось поставить продольный релинг (за него на кренах держатся или в него упираются). Честно говоря, не убежден, что при крене на П-образном диване удобно сидеть. Зато на стоянке комфорт для однокорпусника просто выдающийся. И не только за столом: последний можно опустить, заложить матрасами — получился солярий. Или двойная кровать жаркой летней ночью (три спальных места в кокпите — можно только позавидовать!).



Однако не все так гладко. Из-под сложенного (откидная боковинка) столика торчат выдвижные упоры — одежду порвать можно. Складные дверцы входа в рубку откидываются в сторону кокпита — их острые углы чреватны синяками и ссадинами. И в кокпите явно не хватает небольших рундуков для бутылок с водой, бинокля, фотоаппарата, телефона (обычно все это «живет» в тумбе стола).

Зато для хранения шкиперского скарба места более чем достаточно — «складских» объемов хватает. Очень понравилась откидная боковина под сиденьем левого борта — закрытый рундук будет проветриваться, там ничего не заплесневеет.

Шагаю в салон, снова-таки очень напоминающий таковые на других Sense: широкий и очень светлый благодаря панорамному остеклению рубки, с обеденной группой справа и шикарным (это честно!) камбузом слева. Обеденный стол складывается пополам и опускается — теперь он кофейный или основное для подушек, дополняющих П-образный диван до двуспальной кровати. Из тумбы в центре салона откидывается лавочка (теперь обедать сядут шестеро) и поднимается нажатием кнопки ТВ-панель. А еще эта тумба — полезная камбузная площадь и удобный упор повара при готовке на крене.

Кормовой диван обеденной группы служит еще и сиденьем для штурмана. У навигатора — полноразмерный стол, еще один картплоттер, полки и шкафчики в достаточном (по опыту) количестве. То, что сидеть придется лицом в корму, лично меня не смущает. Форточка над столом обращена в кокпит, открывать ее не столь рискованно, как боковые (брызги на лавировке гарантированно не залетят). А вот стол вплотную ко входу — не очень хорошо: и косой дождь может мочить, и с непромоканцев входящих неминуемо на карту капать будет. Перед дальним переходом я бы придумал сюда защитную штору.

По жилым объемам яхта действительно «среднее арифметическое» соседних моделей, то есть как Sense 43 плюс дополнительный санузел или Sense 50 минус каюта/кабинет по правому борту. Владелец располагается в носовом помещении с двуспальной симметричной кроватью и отдельным санузлом с душевой кабиной. В гостевой по левому борту — тоже двуспальная кровать и душевая кабина с умывальником. Туалет — отдельным помещением по правому борту. Шкафов и полок достаточно в обеих каютах (у владельца их, конечно, больше), много дневного света и хватает электрического, всюду зеркала и шторки... В «оунерской» даже сейф предусмотрен. »



Все Sense ну очень светлые в сравнении с классическими. Концепция deck saloon и так подразумевает значительное остекление на уровне глаз в салоне, а тут еще и в каютах так же, и даже между помещениями окна есть! Плюс шпон светлого дерева и белые подволоки... Психологически очень комфортно даже клаустрофобам.

Не у каждого 50-футовика такой запас топлива, как у Sense 46. Кроме того, больше 500 литров воды — на уровне одноклассников, но вспомним, что расходовать ее будут четверо, а не 6–8 человек, как на обычных 46-футовиках! Другими словами, автономность нового судна очень достойная.

Стандартный Yanmar мощностью 75 л.с. разгоняет нашу яхту до 8,6 узлов. Но эта скорость — «на всякий случай», а обычный круизный ход — 7 узлов (при 2000 об/мин).

Как и другие Beneteau нового поколения, Sense 46 оснащена парусами высокого удлинения, примерно равными по площади. Лавировочная энерговооруженность (4,36) — как у младшей 43-й (4,34) и явно ниже, чем у модер-

новых Oceanis (4,51–4,75). Я уже упоминал, что значительный крен чужд философии Sense, и даже такую парусность придется рифить раньше многих одноклассников — как минимум, для ходового комфорта. Зато на полном курсе можно развернуть «Код 0» (или геннакер), и широкая плоскодонная лодка должна нестись по глади моря, подолгу серфингуя с раскатанных волн.

Все это — язык цифр. Проверим его на практике.

Я выходил на Sense 46 несколько раз, чтобы проверить ходкость и поведение лодки в разный ветер. И это получилось.

Итак, лавировка. Лодка хорошо выходит на ветер выпелльным курсом 35 градусов (истинное направление не приведу — были сомнения в корректной калибровке прибора):

- ветер (истинный) 10 узлов — скорость яхты 6,0–6,2 уз;
- при 12–13 узлах — 6,4–6,5 уз;
- усилилось до 18 уз — на лаге уже 7 уз;
- ветер 19–20 уз — «выжали» 7,3 уз.

При 20-узловом ветре уваливаюсь на «ис-



тинных» 60 градусов — 7,9 уз. На чистом галфвинде (ветер 22 уз) — ход 8,5 уз. На бакштаге скорость упала до 8 узлов. Эх, геннакер бы...

В слабый ветер Sense 46 на перекладку руля реагирует вяленько, как и ее старшие «сестрички». И точно так же, с разгоном управляемость становится великолепной: штурвал «легкий», центровка отличная.

Рулевому комфортно и стоять, и сидеть — на крене просто пересаживаюсь на борт, «по-гоночному». Единственная проблема: когда лодка на ровном киле, то, сидя на откидном сиденье, я из-за рубки моря не вижу — только когда нос «клюет» на волне. Приходится либо стоять, либо сидеть на борту. И еще: козырек-брызговик здесь высокий (до арки), и если он заляпан солью (что обычно на длительном переходе), то смотреть поверх него получится лишь стоя на узкой ступеньке (она рядом с сиденьем). При сложной визуальной проводке наверняка неудобно.

Гика-шкот (как и другие мачтовые проводки) повторяет кормовой профиль рубки, сильно перегибаясь в кипах скольжения (для блоков там мало места) — прилично добавляется усилие, и истираются тросы наверняка активно. На кокпитных диванах очень комфортно на ходу развалиться спиной на рубку

(и под ее защитой). Но на крене (мы пару раз прилично «ложились») пластиковые кнопки матрацев иногда не выдерживают — «седок» съезжает на них в кокпит.

И еще одно неожиданное неудобство: чтобы упаковать высоко стоящий грот в лэйзи-бэг, мне пришлось забраться на арку — эквилибристика, чреватая травматизмом. Нужно что-то придумывать... Или просто заказать закрутку грота в мачту, избавившись от проблемы в принципе.

Бесстрастная мировая статистика утверждает, что подавляющее большинство яхтсменов не пересекают моря и океаны. Они наслаждаются короткими прибрежными переходами и длительными стоянками в бух-

тах, купаясь, загорая и общаясь друг с другом и с природой. Именно для такого яхтинга созданы линейка Sense в целом и 46-я модель в частности: очень комфортная, по-домашнему уютная, безопасная и в меру быстрая. ☼

www.beneteau.com



Beneteau Sense 46	
Длина, м.....	14,12
Ширина, м.....	4,43
Водоизмещение, т.....	12,30
Осадка, м:	
с длинным килем	2,15
с коротким килем	1,86
Вес балласта, т:	
с длинным килем	3,88
с коротким килем	3,46
Запас топлива, л.....	200
Запас воды, л.....	530
Надводный габарит, м.....	20,38
Площадь парусов, м²:	
грот	52,60
генуя	47,03
геннакер	120,07
Мощность двигателя, л.с.	75