



# САМ СЕБЕ АРХИТЕКТОР

АРТЁМ ЛИСОЧКИН

*Это как раз тот случай, когда на вопрос, какая у вас лодка, простым и коротким ответом вы не отделаетесь. Да, Oceanis 38, но какой? Daysailer, Weekender, Cruiser? Особо въедливых и уточнение модификации не удовлетворит, поскольку у каждой из них, в свою очередь, по несколько вариантов исполнения. Но даже если вы все подробно расскажете и покажете, при повторном своем появлении на борту те же гости могут изумленно выпучить глаза: «Тут же вроде стенка была... Куда она девалась?»*



На вопрос, куда девалась переборка (или, вернее, куда ее предполагается девать), ответ я все-таки получил, но не совсем удовлетворительный. «Ну, можно в гараж», — слегка поразмыслив, ответил дизайнер Beneteau и один из главных вдохновителей проекта Томас Гальяр. Хм... При всей революционности идеи трансформируемого интерьера, действительно меня восхитившей, этот момент выглядит некоторой недоработкой. Если даже не возить деревянные панели в не-

кий гараж и обратно, а хранить их где-нибудь на складе марины, в шаговой доступности, все равно это не совсем то: хочется иметь возможность осуществить волшебное превращение прямо в море, на глазах восхищенных гостей!

А затея действительно великолепная. Если на моторных судах всяческими трансформациями давно уже никого не удивишь, то парусники в этом плане обычно более консервативны. Однако дизайнеры Beneteau не просто привнесли в парусный мир то, что давно принято в моторном. Предоставлен-

ная на тест в Пальма-де-Майорке новинка от Beneteau представляет собой революционный прорыв и в яхтостроении в целом, поскольку, откинув устоявшиеся представления, ее разработчики замахнулись на такую неприкасаемую «священную корову», как внутренняя архитектура корпуса!

Не знаю, как такая планировка именуется у риэлтеров, но просто представьте себе квартиру, единственная большая комната которой условно разделена надвое складными многостворчатыми дверями. Когда они закрыты, имеем отдельные спальню и гости-





ную. Но если в гости зайвится большая компания, двери раздвигаются по сторонам, а на середину образовавшегося «зала» сдвигается разложенный до максимальных размеров стол из гостинной. Трансформируемый интерьер Oceanis 38 устроен примерно по тому же принципу: переборку, отделяющую носовую каюту от салона, можно попросту снять (например, если на борту устраивается вечеринка с большим количеством гостей), не только добавив простора за счет образования единой обитаемой зоны, но и получив несколько дополнительных сидячих мест благодаря носовой койке, превратившейся в диван. Это, так сказать, основной «аттраксьон», но далеко не единственный, если говорить о трансформациях и перераспределении пространства.

Яхта французская, поэтому употреблю еще одно исконно французское словечко — аксессуар. Именно так лучше всего охарактеризовать подвесной чемодан, входящий в комплект лодки и заменяющий один из

плотных шкафов. С виду нормальный большой чемодан с ручкой (хотя и брендовый, от Longchamp), в который дома можно уложить все необходимое и принести на борт. Далее, расстегнув молнию, раскрываем его на две половинки, словно книжку, и в таком виде вешаем на специальные кронштейны. Кому-то такая система может показаться чересчур экстравагантной, однако действительно удобно и вполне по-морскому — вспомним хотя бы подвесные койки и вещевые кисты на больших парусниках.

И все это, как уже упоминалось, доступно в многочисленных вариантах исполнения. Варьируются как число кормовых кают (либо две одинаковых, либо одна большая плюс кладовка), так и габариты камбузного блока, который может частично уступить место паре дополнительных сидений. А вот санузел (он же — душевая кабина) на всех модификациях только один, хотя и довольно просторный.

Для теста была



предоставлена самая навороченная версия Cruiser, рассчитанная не только на короткие прогулки или маршруты выходного дня, но и на более или менее длительные плавания — с большим камбузом во весь правый борт и двумя отдельными кормовыми каютами. Хотя при снятой переборке места тут и так навалом — просто не представляю, чем занять такую прорву народа, которую лодка способна вместить. Эдак скоро захочется вернуть переборку на место и хотя бы немного побыть в тишине и одиночестве...

Вполне понятно, что такая лодка — отнюдь не «гонщик», хотя схема с двумя штурвалами, встречающаяся на крузерах подобных размеров крайне редко, призрочно намекает, что 38-й все же не лишен спортивных амбиций. Значительная ширина корпуса явно в первую очередь подчинена достижению максимального обитаемого пространства — и в качестве бонуса получаем хорошую сопротивляемость крену, что одинаково ценно для семейного крейсера и для чисто прогулочной лодки,



на которую народ может попасть всякий. Кстати, мои «швертботные» ассоциации оказались верными: представители верфи подтвердили, что корпус изначально проектировался не только под классический плавниковый киль, но и под «компромисс» — балласт плюс тяжелый поворотный шверт.

О тонкой настройке парусов речи тоже особо не идет — все предельно просто. В частности, никаких погонов с каретками, даже тросовых, все блоки шкотов закреплены стационарно. Очень понравилась схема проводки гика-шкота: тали крепятся к высокой арке над входом в каюту — полная гарантия того, что неподготовленные пассажиры не запутаются в веревках, а также не поймут на собственном опыте, почему по-английски гик именуется «boom». Кроме того, арка служит основой для мягкой «кабинки», которая придает легкомысленному и вальяжному 38-му облик эдакого всепогодного экспедиционника.

«Парусиной» лодка тоже отнюдь не перегружена. При 12-узловом ветре (около 6 м/с) я намеренно увалился с крутого бейдевинда, не трогая шкоты, практически до полной потери хода — крен при этом едва превысил благопристойную 30-градусную отметку. В общем, даже сухопутные гости вряд ли натерпятся на этой лодке страху. И это под



«Кодом 0», на который мы вскоре заменили показавшуюся маловатой геную (что сразу прибавило нам примерно полтора узла хода)! Кстати, замена заняла не больше минуты — на лодке сразу два штага с закрутками, и убирая, к примеру, стаксель-автомат, можно одновременно ставить геную. Ни под генуей, ни под «Кодом 0» в дополнение к гроту лодка не лежит на руле, штурвал можно придержать лишь символически — идеальный баланс! Правда, отсутствие привычной склонности к приводу при усилении ветра имеет и свою отрицательную сторону: лодка не напугивает о возможности «набрать высоту» при

лавировке, но, с другой стороны, мы ведь не в гонке. Кстати, рулевых перьев тут два. На гоночных лодках такая схема применяется в расчете на значительные крены, здесь же, насколько я могу судить, просто для увеличения общей полезной площади рулей, пусть и за счет некоторого увеличения сопротивления.

Ситуацию, что одно из перьев полностью выйдет из воды, представляю себе на плотно сидящем на воде Oceanis 38 лишь чисто теоретически, но подобный запас эффективности рулевого управления можно только приветствовать. В частности, это значительно снижает опасность бросинга, который ведом и вальяжным крузерам. Однако меня больше поразило, что под мотором на заднем ходу парусная яхта продолжает уверенно управляться, словно под днищем не обычные рули, а поворотные колонки!

Впрочем, колонка сейлдрайва, объединенного с носовой подрулкой в управляемую компьютером систему Dock&Go, здесь действительно поворотная. Орудия джойстиком, можно буквально творить чудеса: двигаться хоть боком, хоть наискосок, хоть просто вертеться на месте. При обычном переключении на задний ход крошечной рукояткой газа-ре-







верса, больше похожей на ползунок звукорежиссерского пульта, колонка за полсекунды разворачивается задом наперед, обеспечивая куда более эффективное «торможение» реверсом, нежели большинство классических приводов с неподвижной «ногой», а тем более со складными лопастями. И при этом никакого бокового увода, нос лодки после остановки будет по-прежнему направлен строго на намеченный береговой ориентир!

Спокойный, умеренный и сбалансированный нрав Oceanis 38 проявился и в его скоростных качествах. При 10–12-узловом ветре под гротом и «Кодом 0» навигатор исправно выдавал цифры от 6 до 7 узлов практически на всех курсах — от полного бейдевинда до бакштага, словно мы шли под мотором. Лавировочные качества вполне достойны: на истинные 45° при вполне приемлемом ходу можно рассчитывать смело. Сравнив показания магнитного компаса и картушки навигатора GPS на противоположных галсах и на разных курсах относительно ветра, я получил угол дрейфа в пределах 6–10°, что для «прогулочного» круизера тоже весьма неплохо.

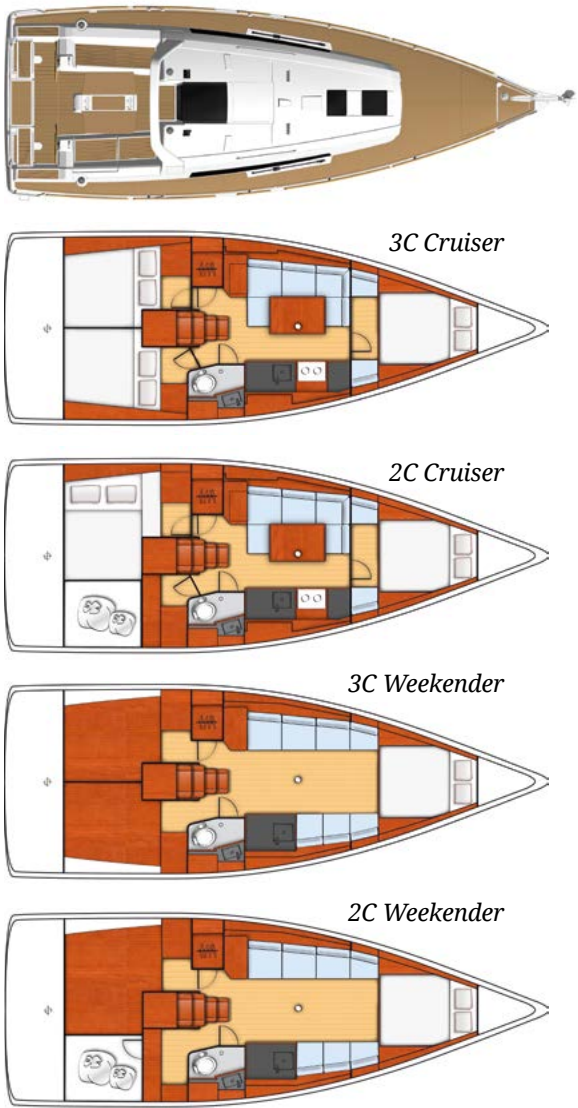
**РЕЗЮМЕ**

Да, это вместительный, удобный, простой в управлении и безопасный для новичков парусный круизер популярного размера, и при этом далеко не тихоход (хотя такое определение вполне применимо ко многим лодкам). Но все же не зря, едва появившись на свет, Oceanis 38 стал обладателем сразу двух престижных наград: «Лучшая парусная яхта 2014 года длиной от 31 до 40 футов» по версии американского журнала Sail и «Лучший семейный круизер» по итогам традиционного конкурса на дюссельдорфском бот-шоу.

Выделяет его из общего ряда «просто хороших лодок» прежде всего свежий, неизбитый, совершенно нестандартный подход к давно привычным вещам. Говорите, все уже давно изобретено, особенно в парусном мире? Как бы не так!

Появление оригинальной новинки от Beneteau еще больше укрепляет меня во мнении, что даже эта тяготеющая к классике область яхтинга по-прежнему полным-полна сюрпризов. ❖

[www.beneteau.com](http://www.beneteau.com)



| Beneteau Oceanis 38            |                      |
|--------------------------------|----------------------|
| Длина, м.....                  | 11,50                |
| Ширина, м.....                 | 3,99                 |
| Осадка, м.....                 | 1,60/2,05            |
| Высота над ватерлинией, м..... | 16,55                |
| Водоизмещение, т.....          | 6,70                 |
| Вес балласта, т.....           | 2,06/1,79            |
| Площадь парусов, м²:           |                      |
| грот.....                      | 32,7                 |
| генуя.....                     | 33,0                 |
| геннакер.....                  | 114,0                |
| «Код 0».....                   | 65                   |
| стаксель-автомат.....          | 25                   |
| Запас топлива, л.....          | 130                  |
| Запас воды, л.....             | 130                  |
| Мощность двигателя, л.с.....   | 30                   |
| Категория CE.....              | «А»/8, «В»/9, «С»/10 |

## СЕГОДНЯ: ПОГРУЖЕН НА БОРТ

## ЗАВТРА: В ОТКРЫТОМ МОРЕ



### ТРАНСПОРТИРОВКА ЯХТ И КАТЕРОВ

PM Shipping предлагает вам полный перечень логистических услуг, связанных с перевозкой яхт по Европе и за ее пределами. Мы можем гарантировать вам доступные цены и высококвалифицированный сервис от специалистов яхтенной логистики из Германии. Учитывая высокую конкуренцию, мы гарантируем доступ к оптимальным логистическим решениям в минимальные сроки.

### ПЕРЕВОЗКА СПЕЦИАЛИЗИРОВАННЫХ СУДОВ И ЛОДОК

PM Shipping занимается перевозкой коммерческих судов любых размерений, от малых рыболовных и вспомогательных лодок до патрульных судов и пассажирских паромов. Мы обладаем более чем 15-летним опытом работы в логистике негабаритных и тяжеловесных грузов. При транспортировке уделяется большое внимание техническим деталям, что позволяет добиться высокого уровня безопасности и предупредить любые риски. Услуги PM Shipping сертифицированы по стандарту качества менеджмента DIN EN ISO 9008:2008. Это означает, что наши сотрудники качественно, эффективно и на высоком профессиональном уровне выполняют свою работу.

#### КОНТАКТНЫЕ ДАННЫЕ

Тел. +49 4102 89 119 30  
Факс +49 4102 89 119 36  
E-mail [info@pm-shipping.com](mailto:info@pm-shipping.com)  
Web [www.pm-shipping.com](http://www.pm-shipping.com)

PROJECT & MARINE LOGISTICS

