



ВСЁ В ЦВЕТ

АРТЁМ ЛИСОЧКИН
ФОТО ЕВЫ СКОРЕПОВОЙ

Лодки этой модельной линейки с легкостью опознает и на воде, и на журнальных страницах даже полный дилетант. Причем наверняка еще и по той причине, что их создатели (по крайней мере, пока) неуклонно следуют принципу, который исповедовал Генри Форд в отношении своей знаменитой модели «Т»: «Клиент может заказать яхту любого цвета, при условии, что этот цвет — лазоревый».



РЕЗУЛЬТАТЫ ИСПЫТАНИЙ
Beneteau MC4

Нагрузка — 3 чел. плюс 255 л топлива и 200 л воды, силовая установка — Volvo Penta IPS 500 (2 × 370 л.с.), транцевые плиты полностью подняты по достижении скорости 24 уз, температура воздуха — +21 °С, температура воды — +15 °С, скорость ветра — 2–4 м/с, высота волны — 0,3–0,5 м, место испытаний — залив Бадия-де-Пальма Балеарского моря, Пальма-де-Майорка, Испания.

Об/ мин	Скорость		Расход топл., л/ч	Дальность хода	
	узлы	км/ч		мили	км
600	0,0	0,0	1,7	–	–
600	3,2	5,9	3,6	–	–
1000	5,6	10,4	7,3	614	1135
1500	7,3	13,5	19	307	569
2000	10,1	18,7	48	168	311
2500	15,2	28,1	75	162	300
3000	22,6	41,8	109	166	307
3500	29,6	54,8	157	151	279

К этому проекту французской верфи Beneteau, ознаменовавшему собой рождение нового яхтенного бренда, наш журнал с самого начала отнесся с большим трепетом. Первенец линейки Monte Carlo, который во избежание возможной путаницы сразу же стали именовать аббревиатурой MC5, впервые появился на наших страницах еще в виде трехмерных компьютерных рендеров. Потом — шумная и пафосная презентация на бот-шоу в Дюссельдорфе, вскоре после которой широкой публике был представлен и младший «брат» новинки — MC4, на борту которого мы тоже побывали во время прошлогодней выставки в Каннах. Одним словом, изучить новинки изнутри — и заочно, и воочию — нам удалось практически досконально, о чем мы и поведали в нескольких публикациях. А вот опробовать их на воде все никак не удавалось. Намеченный на прошлое лето официальный тест «пятерки» был в самый последний момент отменен из-за небольшого происшествия, оставившего лодку без хода, ну а в Каннах, как известно, с тестами вооб-



ще беда: выставочная гавань там настолько плотно уставлена лодками-экспонентами, что порой выбраться из нее можно только по окончании мероприятия. Но вот наконец настал момент истины: в Питере и Москве кое-где еще лежит снег, а обе лазоревые красавицы уже дожидаются меня у причала Королевского яхт-клуба Пальма-де-Майорки, залитого жарким весенним солнцем.



И вновь самое сильное первое впечатление — от внешности, хотя давно уже могу без труда вызвать в памяти броский узнаваемый облик. Italianские конструкторы Карло Нуволари и Ден Ленард совместно с дизайн-бюро Beneteau выстроили образ MC на явных контрастах, едва ли не на противоречиях, которые каким-то волшебным образом оказались между собой в полной гармонии. Нарочитая старомодность и суперсовременный хай-тек органично дополнили друг друга, словно шарик сладкого мороженого — чашечку горького эспрессо. Практически вертикальный форштевень, будто у парового катера начала прошлого века — и по-спортивно стремительный наклон лобовых стекол, массивный высокобортный корпус — и «воздушная» прозрачная надстройка, увенчанная опять-таки объемистой белой «кепочкой»...

И, что немаловажно, этот действительно уникальный фирменный стиль, не укладывающийся в рамки привычной классификации, успешно стирает размерные границы: когда MC4 и MC5 возвращались с моря по отдельности, я то и дело их путал. «Четверка» отнюдь не выглядит недоростком, даже когда обе лодки стоят бок о бок у причала, а с определенных ракурсов она может показаться и посolidней — при меньшей длине сказывается практически такая же внушительная высота борта, как у старшей «сестры».

Схожи лодки и своими «кручеными» обводами с «острой» носовой частью, которые я внимательно изучил еще в выставочных павильонах. Припомнив свои тогдашние прогнозы, за штурвалом MC4 я первым делом ринулся на поиски больших моторных яхт, дабы оценить мягкость хода по их кильватерным следам (полуметровой естественной волны лодка категорически не замечала). Прогнозы сбылись: круглые валы, разведенные более крупными участниками движения на выходе из порта, вертикальный форштевень «четверки» прорубал, как топор, не вынуждая



сбрасывать газ хотя бы из опасений побить посуду. И, что самое главное, носовая палуба так и осталась совершенно сухой — брызги исправно разлетались далеко по сторонам. Кстати, при значительной килеватости носовой части и развал бортов здесь достаточно велик, что не только обеспечивает надежную защиту от брызг, но и позволяет обеспечить простор в носовой каюте. Выяснилось, что оригинальные полукруглые загибы скулы у форштевня — тоже отнюдь не чисто декоративный элемент... Короче говоря, даже в свежую погоду на полном ходу на мягкой лежанке носовой палубы можно спокойно принимать солнечные ванны, не опасаясь неожиданного «душа» из-за борта.

В поворотах с полного хода — умеренный внутренний крен, не вынуждающий пассажиров хвататься за подручные предметы, тем более что заботливая электроника, командующая рулевым управлением, попросту не позволит заложить «адреналиновый» вираж на высокой скорости (на мой взгляд, на сей раз настройщики этой системы явно перестарались: управление можно было сделать заметно «острее» — на безопасности, даже в неопытных руках, это вряд ли сказалось бы).

Единственное, в чем я слегка ошибся, теоретически оценивая обводы переменной килеватости на суше, так это во времени выхода на глиссирование. Сказалась, скорее всего, меньшая длина «четверки» по сравнению со »





старшей моделью, отчего она больше просаживается кормой при разгоне. В принципе, MC4 с ее более коротким корпусом можно без проблем вытаскать на глиссирование и на «голом» корпусе, но опущенные транцевые плиты ускоряют процесс как минимум втрое. После выхода на режим их можно поднять обратно, хотя прибавку скорости это дает не слишком значительную, разве что на узел-полтора. Наверное, избавившись от тормозящего эффекта плит, лодка даже на полном ходу опять слегка проседает транцем — в

общем, примерно то на то и выходит.

Кстати, меня несколько удивило, что на лодке с IPS обнаружили именно классические плиты, а не интерцепторы, более привычные при силовой установке от Volvo Penta. Насколько я понял, решающим при выборе оказался вопрос конечной цены. Учитывая необходимость корректировки дифферента при разгоне, лично я бы предпочел поручить эту задачу автомати-

ке — интересно, может ли вольвовский trim assist управлять и плитами, тем более они тут электрические, от Lenco?

А вот при маневрировании при помощи Docking System приводы IPS чувствовали себя на более коротком корпусе явно вольготнее. Процесс управления в узкости и при швартовке больше напоминал компьютерную игру, настолько четкими оказались отклики лодки на отклонения и повороты джойстика. Включать «вторую скорость» не было нужды даже при сильном боковом ветре. Носовая

подрулка, казалось бы, остается не у дел, но оставлена она здесь не зря. Например, при швартовке задним ходом, рискуя подхватить ворочающимися вправо-влево винтами провисшие под водой муринги, лучше почаще использовать движение по инерции, корректируя положение корпуса как раз старым добрым боутрастером.

РЕЗЮМЕ

Всё в стиле, всё в цвет — новая MC, пусть и более компактная, полностью соответствует заявленной чуть больше года назад концепции. Не думаю, что владельцы «четверки» способны испытать комплекс неполноценности, ошвартовавшись в марине рядом с первенцем новой линейки от Beneteau. Скорее, возможна другая ситуация: придется объяснять поднимающимся по трапу незнакомцам, что они слегка ошиблись адресом: MC5, на которую они были приглашены, пришвартована по соседству. И да, она тоже лазоревая. ☼

www.beneteau.com



Beneteau MC4

Длина, м.....	13,88
Ширина, м.....	4,08
Осадка, м.....	1,15
Надводный габарит, м.....	5,47
Водоизмещение, т.....	10,3
Запас топлива, л.....	2 × 400
Запас воды, л.....	2 × 200
Мощность двигателей, л.с.	2 × 370
Пассажировместимость, чел.	14
Категория СЕ.....	«В»



BENETEAU FLYER 38



BENETEAU Swift Trawler 50