

Массовые европейские яхты



В предыдущих частях нашего обзора массовых европейских парусных яхт («КиЯ» № 201–203) мы рассказали о наиболее характерных лодках пяти крупных европейских производителей: «Bavaria Yachtbau», «Hanse Yachts», «Jeanneau», «Dufour» и «Poncin Yachts». Сегодня заканчиваем свой обзор, из которого читатель узнает о двух интересных и в чем-то схожих 34-футовиках от еще двух известных компаний – «Beneteau» и «Elan». Ими практически и исчерпывается список производителей действительно массовых европейских качественных и сравнительно недорогих парусных судов.

Часть четвертая: «Beneteau» и «Elan»

Компания «Chantiere Beneteau» – один из ведущих мировых производителей яхт – наряду с «Jeanneau» составляет крупнейший холдинг по производству парусных и моторных яхт, как массовых, так и элитных. Например, известная верфь «CNB» – строитель дорогих эксклюзивных яхт – тоже входит в этот холдинг. Ничего удивительного, впрочем, в таком масштабе деятельности нет: «Beneteau» – одна из старейших судостроительных компаний мира, ведь она была создана в 1884 г.

Любопытно, что и «Beneteau», и «Jeanneau», несмотря на объединение, долгое время продолжали выпускать похожие друг на друга яхты, и только в последнее время усилившаяся конкуренция на рынке заставила руководство объединенной компании начать четкое разведение брендов по своим нишам, хотя до полного порядка здесь еще далеко (впрочем, критика маркетинговой политики «Beneteau» ни в коем случае не есть тема данной статьи). В производственной программе

«Beneteau» сегодня – четыре линейки парусных судов, что резко отличает ее от конкурентов – большинство из них выпускают, как мы говорили в ранних статьях, только две линии: «крейсерскую» и «спортивную». «Beneteau» же ведет более сложную политику, и людям, думающим над выбором своей первой яхты, порой не так-то просто определиться в предлагаемом разнообразии судов. А поэтому начнем с небольшого «ликбеза».

Самой простой и скромно оборудованной серией у «Beneteau» является «Cyclades» – в нее изначально входили две модели: «Cyclades 39» и «43», к которым совсем недавно добавилась еще одна – «Cyclades 50». Эта серия лодок изначально предназначалась для чартерных компаний, потом ее позиционирование чуточку расширили: теперь входящие в нее яхты рекламируются и как лодки для начинающих яхтсменов. Есть, правда, мнение, что на такую смену позиционирования повлияли новые яхты «Harmony», хотя специалисты

«Beneteau» этого не подтверждают (однако и не опровергают). Появление этой серии означало для компании «повышение в чине» другой линейки яхт – «Oceanis», тоже предназначавшейся в первую очередь для чартерного рынка. Как следствие, с 2005 г. дизайн, отделка и оснастка лодок «Oceanis» стали заметно богаче. Сейчас яхты «Oceanis» ориентированы на «семейного яхтсмена», любящего достаточно дальние круизные плавания, при этом серия (состоящая на сей момент из девяти лодок) разбивается на две подгруппы: просто «Oceanis» и «Oceanis Clipper». Лодки первой поспокойнее, второй немного, что называется, «погорячее»

Основные данные

	«Beneteau First 34.7»	«Elan 340»
Длина, м:		
макс.	10.36	9.99
по КВЛ	9.99	9.99
Ширина, м	3.37	3.48
Осадка, м	2.00	1.95
Водоизмещение, кг	4650	5000
Площадь парусности, м²:		
грот	35.3	34.5
генуя	35	37.1
спинакер	91	89.1
Число спальных мест	4/6*	4/6*
Вспомогательный двигатель, л.с. («Yanmar 3YM20»)	21	29
Конструктор	Брюс Фарр	Роберт Хэмфри

* В каютах/в каютах и салоне

(энерговооруженность у нее, например, несколько выше), что и подчеркивает слово «Clipper» в ее названии.

Очень популярна и многочисленна линейка «First» – это уже не чисто круизные, а крейсерско-гоночные яхты, ориентированные на опытных яхтсменов с определенными амбициями. Они имеют довольно высокую (большую, чем у «Cyclades» и «Oceanis») энерговооруженность, развивают высокие скорости, их обводы выполнены с учетом действующих обмерных правил, что позволяет владельцам лодок «First» с успехом участвовать в регатах самого высокого уровня – вплоть до гонки Сидней–Хобарт. В серию «First» сегодня тоже входят девять яхт длиной от 21 до 50 футов.

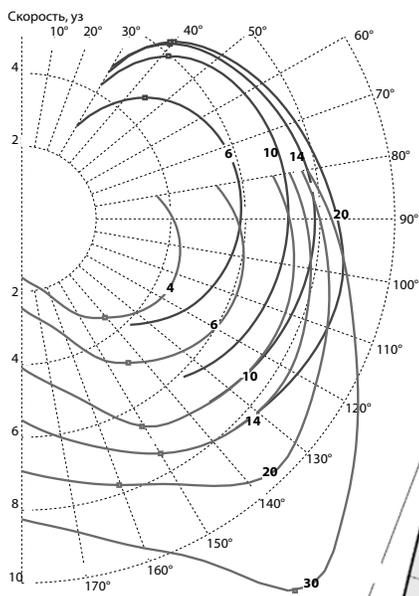
И, наконец, самой «высокой», самой дорогой и престижной серией в палитре «Beneteau» считается линейка, которая так, без затей, и называется: «Beneteau». Эксклюзивность топ-линейки охраняется свято – как правило, в каждый отдельный момент в нее входят лишь одна-две яхты, самых крупных в производственной программе. На сегодня в ней только одна модель: «Beneteau 57». Помимо всех вышеперечисленных серий, у фирмы есть еще и тройка уже чисто спортивных моделей: «Beneteau 25 Platu», «First Class 7.5» и «Figaro II».

Как видим, спектр лодок, выпускаемых компанией «Beneteau», весьма широк, как и подобает лидеру мирового

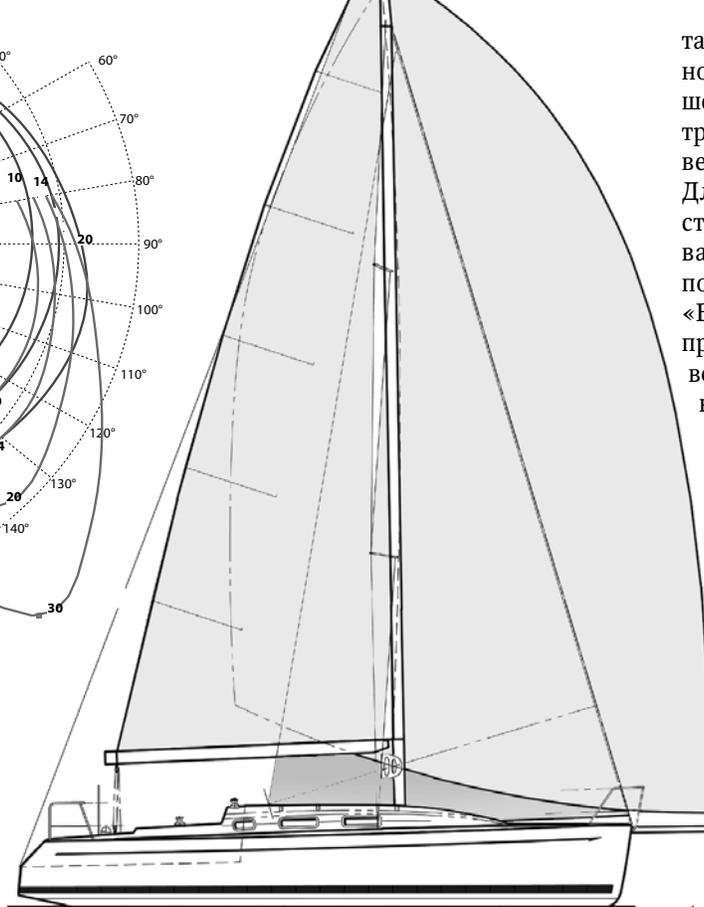
яхтостроения. Подобного количества разнородных производственных линеек (да, пожалуй, и выпускаемых одновременно моделей, суммарное число которых перевалило за две дюжины) парусных яхт никто из других производителей позволить себе пока не может (разве что американская «Catalina» может похвастаться сравнимым по широте ассортиментом). Количество выпускаемых лодок тоже велико – порядка полутора тысяч в год. Внушительная величина! Это обстоятельство (да и многие другие факторы) поспособствовало тому, что на Дюссельдорфской выставке 2007 г. «Beneteau» была признана «Верфью года» – весьма почетный в мировом яхтостроении титул.

Сравнительно недавно руководство «Beneteau» озвучило весьма амбициозные планы: до 2008 г. удвоить объемы производства и продажи своих парусных яхт. Несмотря на общемировой рост спроса на парусные суда, наблюдающийся последние пару лет, реализация таких задач требует от компании увеличения доли ее «пирога» на мировом рынке, что, в частности, влечет за собой серьезное обновление выпускаемой линейки судов, а также внесения определенных инноваций в их конструкции. Одной из таких «инновационных» для компании яхт (из числа массовых или сравнительно массовых) стала «Beneteau 34.7», очень хорошо принятая буквально повсюду – от Бри-





Яхта «Veneteau First 34.7»: общий вид и теоретическая полярная диаграмма



Салон и камбуз яхты «First 34.7»



тании до Австралии. Проектирование новой «34-ки» (звучит-то как для нашего уха!) поручили мировому «монстру» – бюро Брюса Фарра, с которым верфь сотрудничает довольно давно. Для Фарра же, напротив, «First 34.7» стала первой лодкой, которую требовалось проектировать «по-новому»: под правила IRC, поскольку стратеги «Beneteau» решили, что популярные правила IMS теперь мертвы. Хотя это вопрос, безусловно, спорный (немцы, например, с этим категорически не согласны), но решили – так решили. Это суденышко выделяется среди других яхт длиной 32–34 фута, поэтому мы никак не могли пройти мимо него.

Новая яхта приобрела черты, сильно отличающие ее от других лодок линейки «First»: у нее появились открытый кокпит, углепластиковая мачта (гик, кстати, тоже угольный), настраиваемый ахтерштаг и выдвижной бушприт. Уже само по себе перечисление этих особенностей может многое сказать понимающему человеку о характере лодки. Ну, а если добавить, что в кокпите перед рулевым почти на всю ширину яхты размахнулся нормальный погон гика-шкота, а проводка стаксель-шкотов дополнена редко встречающейся сегодня (особенно на яхтах такой длины!) оттяжкой Барбера, то все становится на свои места – это весьма «азартная» лодка, в руках умелого человека способная на многое! О ее спортивной направленности говорит и небольшое водоизмещение – всего 4400 кг (рассматривавшиеся нами ранее «Varagia 33» и «Jeanneau 34» весят, к примеру, на тонну, т. е. почти на четверть, больше).

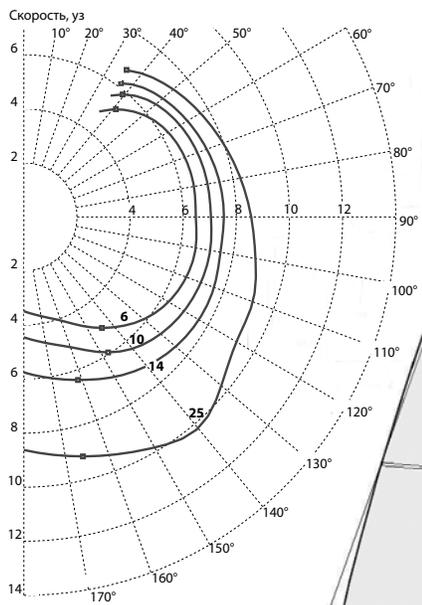
Но, несмотря на столь выраженный спортивный характер, «First 34.7» вполне пригодна для крейсерских плаваний – разумеется, не очень длительных. Хотя сертификат CE и присваивает этой яхте океанский класс «A», но сравнительно небольшие внутренние помещения все же недостаточно комфортабельны для долгих плаваний, что свойственно всем судам этого размера. Однако для походов по рекам, открытым заливам или крупным озерам наподобие Ладожского такие яхты подходят очень хорошо. Надо отметить, что планировка подпалубных помещений на «First 34.7» достаточно необычна для яхт этого размера: две двухместные каюты находятся в кормовой части под кокпитом, носовой отсек занят большим санузлом, салон заметно смещен вперед. Плюс такой схемы – размещение штур-

манского стола и камбуза вблизи миделя и ЦТ яхты, что увеличивает комфортность работы на волнении. Минус тоже ощутим – в сравнительно узком салоне меньше «воздуха» и объемов для хранения припасов, отсутствует и носовая каюта. Некоторые неудобства добавляет и предложенная схема хранения якоря: он находится в отформованной «яме» под настилом салона, сразу у входного трапа. Такое расположение было выбрано для дополнительного снижения ЦТ яхты: правила IRC очень благосклонны к остойчивым лодкам с низким расположением ЦТ.

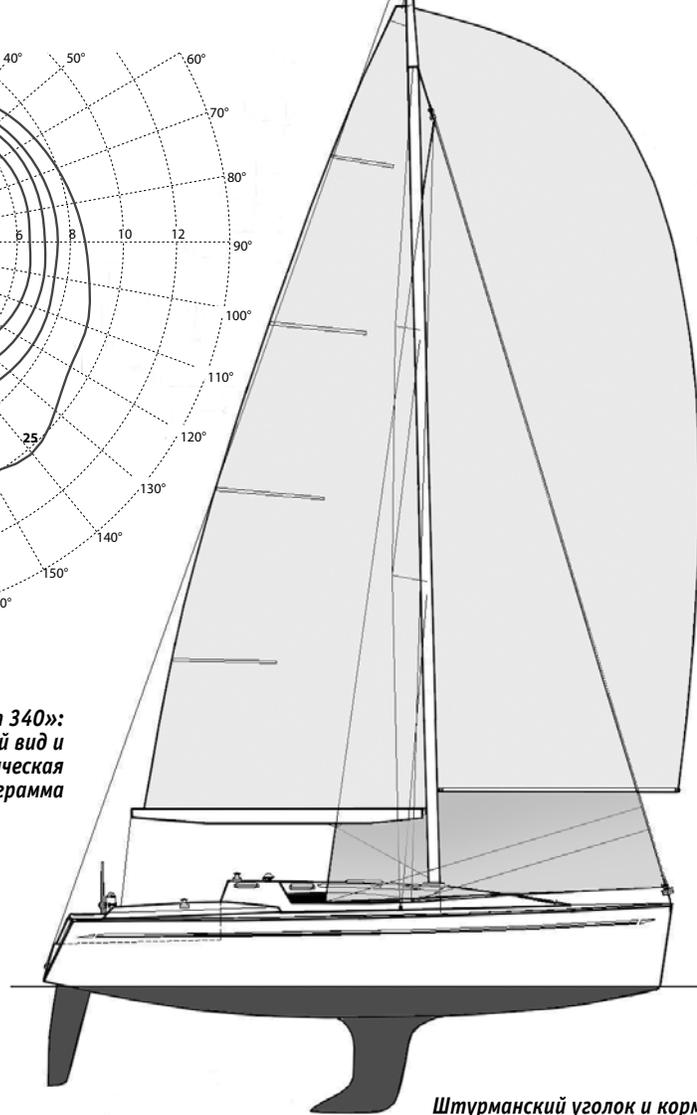
Салон яхты достаточно скромн, но аккуратен. У камбуза просторно, готовить здесь явно удобно. Обращает на себя довольно большой для яхты такого размера штурманский уголок – при проектировании судна предпочтение явно было отдано удобству навигатора, а не свободе «заседаний» в салоне. Каюты несимметричны – правая заметно шире, чем левая.

Но главное – кокпит. Сразу обращает на себя внимание большой – просто-таки огромный! – штурвал диаметром 160 см. Этого диаметра с избытком хватает, чтобы легко рулить, сидя на борту – никогда не забуду, как на «Hanse 342» в аналогичной ситуации к штурвалу приходилось в буквальном смысле тянуться, неудобно изгибаясь. Ощущения при управлении этой лодкой своеобразные – штурвал очень «короткий», и даже малый его поворот вызывает немедленную реакцию легкой яхты, при этом обратные реакции на руле хорошо ощутимы, но никогда не выходят за грань допустимых. По характеру управления яхта, пожалуй, может быть названа несколько «нервной» – на поворот штурвала она реагирует куда острее большинства своих одноклассниц. Да и управлять ею в одиночку практически невозможно – главные шкотовые лебедки смещены к рубке, работать одновременно и с ними, и с таким чувствительным штурвалом на лавировке под силу разве лишь макаке, но никак не человеку. Нет в кокпите и привычного уже пьедестала с навигационными приборами, отсутствует здесь и столик – все подчинено удобству работы шкотовых на снастях. Несомненно, на серьезной лавировке «First 34.7» обштопает любую одноклассницу только за счет облегчения условий работы шкотовых, да и сбалансирована яхта очень хорошо – на руле не лежит, на порывах не приводится.

Впрочем, и скоростные качества лодки хороши. По нашим замерам, она имеет наивыгоднейший угол лавировки



**Яхта «Elan 340»:
общий вид и
теоретическая
полярная диаграмма**



Штурманский уголок и кормовая каюта яхты «Elan 340»



порядка 41° к истинному ветру и при ветре 6–7 м/с способна развить на этом курсе скорость до 6.5 уз с тремя чело-веками на борту. Максимальная ско-рость, показанная яхтой в этих усло-виях, составила 7.2 уз в галфвинд, хотя мне кажется, что можно было добрать еще 0.2–0.4 уз за счет более точной на-стройки парусов (увы, времени на это не было).

Цена этой интересной и необыч-ной яхты укладывается в обрисован-ный нами ранее условный предел в 100 тыс. евро, правда, если вместо углепластиковой мачты покупатель закажет алюминиевую (возможности комплектации это позволяют). Ну а кто не захочет сэкономить, получит в свое распоряжение исключительно острую и быструю лодку, пригодную как для серьезных регат (не только клубных), так и для круизных плаваний, и будет ею гордиться.

«Elan 340» – яхта, сильно похожая на описанную «Beneteau First». Она относится к линейке «Performance» – та-ким же крейсерско-гоночным лодкам, ориентированным на высокие ходовые качества, в противовес более спокой-ной серии «Elan Impression». Новая лодка сменила одну из самых удачных яхт за всю историю словенской ком-пании – «Elan 333», которых за шесть лет было выпущено более полутысячи штук – весомое признание качества судна. Поэтому Роберт Хэмфри (пос-тоянный конструктор верфи вот уже в течение ряда лет) счел справедливой известную мудрость: «лучшее – враг хорошего» и лишь слегка «почистил» основные формы яхты.

Открытый в корму кокпит лодки выглядит едва ли не как брат-близнец «First 34.7»: такой же большой штур-вал, такой же длинный погон гика-шкота через весь кокпит перед ним, точно также отсутствует столик. Разве что рулевому на борту «Elan» менее

просторно – в отличие от французской соперницы, штурвал на «Elan» сильно сдвинут в корму. В ряде случаев руле-вой на словенской яхте может почув-ствовать себя некомфортно психоло-гически, а про одиночное управление ею можно забыть навсегда. Зато внут-ренняя планировка более привычна глазу: каюта – в корме, каюта – в носу, просторный салон, много места для хранения припасов. Салон, кстаги, от-делан заметно богаче, чем на «First», в нем куда больше дерева (в том числе и довольно экзотического), присутствуют элегантные полочки по бортам, пора-жает отличная электротехническая ар-матура (алюминий, а не пластик – это редко сейчас встречается даже на более дорогих яхтах!) – все очень стильно и красиво.

А вот качество... Качество, увы, сло-венцев порой подводит. Так, релинги внутри салона явственно похрусты-вали при приложении к ним заметной нагрузки – боюсь, массивный человек на серьезной качке может вырвать их напрочь. Эта важная для безопасности деталь явно нуждается в усилении. Не очень аккуратно на осмотренном нами экземпляре яхты закрывались дверцы – им бы не помешала регулировка. В об-щем-то, подобные проблемы типичны для многих крупносерийных яхт, но почему-то именно на «Elan» они бро-сались в глаза. Быть может, потому что многие детали и особенности «Elan» кажутся взятыми с куда более дорогих яхт, и на их фоне мелкие огрехи смот-рятся заметнее?

Но в целом «Elan 340» показался нам очень сбалансированной яхтой и крайне удачным компромиссом между «крейсерской» и «гоночной» состав-ляющими. Эта лодка гораздо менее радикальна, чем «First», однако все равно имеет меньшее водоизмещение, чем многие другие 34-футовые сестры. Иными словами, мало уступая «First»

по части спортивных качеств, «Elan 340» выглядит более приспособлен-ной для крейсерских походов. Очень удачно используется на яхте внутреннее пространство – даже койки в носовой каюте, обычно далеко не самые удоб-ные для сна, здесь рассчитаны на «дядю Степу»: их длина превышает 206 см.

Многие подобные мелочи (на самом деле далеко не мелочи при повседне-вой эксплуатации лодки) были отме-чены и европейскими яхтенными жур-налами, единодушно присудившими в Дюссельдорфе «340-й» почетный титул «Яхты года» (в категории до 10 м). Ко-нечно, считать «Elan 340» «маленьким Ойстером» (напомним – конструктор в обоих случаях один и тот же) не стоит, но Роберт Хэмфри уверяет, что очень жесткая силовая конструкция корпуса «Elan» обеспечит ей более высокий срок службы, чем большинству конку-рентов, и кроме того, избавит команду от самопроизвольно открывающихся (или, наоборот, не закрывающихся) на качке дверец, «трещащих» флоров и т. п. Предшественница «340-й» за-рекомендовала себя вполне надежной яхтой – если новинка способна еще и превзойти ее в этом отношении, так это просто отлично!

К сожалению, редакции «КиЯ» еще не удалось испытать новую яхту на воде, но с нами любезно поделились своими ощущениями сотрудники из-вестного немецкого журнала «Yacht». По их мнению, «Elan» несколько пре-восходит «First» на острых курсах и по скорости, и по крутизне хода, в свою очередь уступая ей на полных; впрочем, разница невелика и не превышает по-лузла. В целом, «Elan 340» выглядит вполне удачным вложением денег, ни-чуть не уступающим, а по ряду качеств даже превосходящим ранее описанные нами массовые яхты именитых запад-ных фирм. Но выбор, как всегда, за покупателем!

