



Как объяснили сотрудники верфи «Beneteau» на проведенной перед тестом презентации, статистика говорит о том, что длина парусной яхты в футах сегодня примерно соответствует возрасту ее владельца – на массовом, понятное дело, рынке. Таким образом, представленная нам «Beneteau Oceanis 50» – первая яхта нового поколения серии «Oceanis» – по мнению руководителей фирмы, ориентирована на тех владельцев, кому уже стукнул «полтинник». Хотя надо заметить, что на российском рынке свои закономерности...



КРУГЛЫЙ «ПОЛТИННИК»

«Oceanis 50» на «мерной миле» «Кия»

«Oceanis 50», как и все яхты этой серии, спроектирована конструкторским бюро «Berret/Rasoureau», ее внутренняя отделка выполнена итальянской студией «Nauta Design» в модном ныне «плоско-квартирном» стиле, представляющем собой некий переходный вариант между современным и популярным сегодня «чердачным» (loft-style) типом интерьера (пример последнего нам демонстрируют лодки от «HanseYachts»). Внешне новейшие яхты линейки «Oceanis» (а их пока две – «-50» и «-58») выделяются из числа своих сестер и предшественниц внушительными арками над кокпитом, на которых располагаются точки крепления гика-шкота. Как нам сказали, в ходе дальнейшего совершенствования и развития серии «Oceanis» все крупные суда этой линейки получат подобные арки. Почему – об этом подробнее чуть ниже.

Узнаваемость бренда «Oceanis» абсолютная, за это отвечает большой рубочный иллюминатор характерной формы, ставший в последние годы вкупе с вытянутыми корпусными иллюминаторами фирменным знаком данной линейки. В этом отношении компанию можно поставить в пример многим другим, для каждой из двух («Oceanis» и «First», серии «Cyclades» более не существует) своих линеек они выработали стиливые решения, которые вряд ли можно с чем-то спутать. Они могут нравиться или не нравиться, но в заметности и узнаваемости им отказать



«Oceanis 50»: общий вид и план палубы



нельзя. Между прочим, единство стиливых решений способствует созданию и сохранению лояльности бренду со стороны потребителя – вещь немаловажная в наши трудные времена.

Над обводами корпуса, как утверждает, КБ провело большую работу. Сильно повышена остойчивость формы с тем, чтобы на скоростях до 8 уз яхта имела наименьший возможный крен (якобы, не больше 5°). Разумеется, это не относится к условиям штормовой погоды или сознательного форсирования парусами. Впрочем, данная яхта – что совершенно очевидно – предназначена для спокойного семейного (или корпоративного) отдыха под парусами.

Внутри – квартира, самая натуральная, просторная и светлая. Широкий салон по левому борту имеет С-образный обеденный уголок с раскладываю-

щимся столом и удобный диван – по правому. Помимо диванов еще есть пара передвижных пуфиков. Обшивка и тех, и других снежно-белая – очень красиво, но непрактично. Надо сразу же задуматься о чехлах. Высота подволока в салоне превышает 2 м, подволочные релинги, надо отметить, есть только в кормовой части салона. Также по правому борту размещено штурманское место, а по левому сделан большой Г-образный камбуз с вынесенной отдельно мойкой – она расположена возле сходного трапа. Камбуз оборудован отдельными холодильником и морозильной камерой – решение вполне разумное для крупной яхты. Отдельная мойка позволяет не беспокоиться о риске забрызгать обивку. На штурманском месте выделяется необычный распределительный щит – он выполнен из полиро-



Салон: обеденный уголок удобен, но дерева сравнительно немного. Справа – диван по правому борту и штурманский стол.

ванного алюминия: стильный и привлекающий к себе внимание элемент.

Носовая (хозяйская) каюта просторна, высота подволока в ней позволяет свободно стоять в каюте даже весьма рослому человеку (198 см), но вот высота дверного проема – всего 174 см. Маловато будет. Впрочем, ничего особо страшного. Зато сама каюта выглядит богаче, чем этого можно было бы ожидать, а койка просто огромна. Имеется ставший уже нормой косметический столик для дамы. Весьма просторны и кормовые каюты, высота в них – 197 см.

«Покупатели сегодня требуют максимально просторных и комфортабельных яхт, – говорит один из руководителей пресс-группы «Beneteau» Ив Мандин. – Наша целевая аудитория, приобретающая яхты «Oceanis», не очень требовательна к особо высоким ходовым качествам, скорее, их интересуют максимальная простота и легкость управления судном. Они хотят беззаботно отдыхать под парусами, не озабочиваясь тонкостями их настройки. Поэтому с борта «Океанисов» исчезает погон гика-шкота, а в качестве опции появляется автоматический стаксель. Для еще большей простоты управления мы можем предложить закрутку грота в мачту, а вариантов закрутки в гик нет, поскольку не считаем ни одну из существующих на рынке

систем достаточно надежной. Есть два уровня опций – в рамках первого из них мы ставим одну электрическую лебедку, на втором уровне электрическими становятся все четыре лебедки.

Запускаем двигатель и готовимся к выходу в море. На холостом ходу звук двигателя несколько озадачивает – своим постукиванием он напоминает тракторный. Показания прибора подтверждают субъективные впечатления – на холостом ходу шум в салоне составляет 62 дБ. Но резонансных вибраций нет, качество сборки корпуса и мебели хорошее. В носовой каюте неприятно зудит дверца одного из шкафчиков – пожалуй, для такой большой и комфортабельной яхты есть смысл подклеивать под дверцы резиновые или силиконовые прокладки. Но...

«Наша задача – сделать не просто хорошую, но еще и недорогую лодку, – говорит Анри Бриссе, вице-президент компании «Beneteau». – Если ты согласишься посмотреть на наши прайс-листы, то увидишь, что практически с каждым обновлением линейки мы стараемся снизить цену на 3–4%. Перед этим мы проводим тщательный анализ рынка – какие требования к нам он выдвигает. Наши фокус-группы заполняют большое количество опросников, чтобы дать нам возможность определить, на чем можно сэкономить и в пользу чего стоит отказаться. И если потребитель говорит, что он не хочет платить за корпус толщиной 2 см, а его устроит сантиметровая толщина, но при этом ему нужны хорошо укомплектованный камбуз и просторный салон





Кокпит: с места рулевого доступны главные шкотовые лебедки. Внизу – поворотный карт-плоттер внизу столика, в дальнем конце – разъем для настольной лампы.



Основные технические данные яхты «Oceanis 50» и ее одноклассников «Jeanneau 49i» и «Hanse 470»

Характеристика	«Oceanis 50»	«Jeanneau 49i»	«Hanse 470»
Длина, м: макс. по КВЛ	15.10 13.30	15.07 12.98	14.31 12.60
Ширина, м	4.49	4.49	4.46
Осадка, м	2.10 (1.75)*	2.15 (1.69)*	2.35 (1.95)*
Масса балласта, т	3.75 (4.30)*	3.75 (4.10)*	3.55
Водоизмещение, т	12.245	12.60	12.20
Пл. парусн., м ² : грот генуя	57.2 66.7	49.2 62.1	67.5 56.5
Мощн. двигателя, л.с.	110	115	75
Базовая цена верфи, тыс. евро	209.9	–	–

*Опциональный короткий киль



– мы вынуждены следовать за этим мнением, поскольку ориентированы на массовый рынок. Не надо сравнивать наши яхты с «Najad» или «Hallberg-Rassy» – это совсем другой мир, абсолютно иной круг покупателей».

Этот комментарий проясняет многое, в частности, озадачившие меня шкертики, заменившие на «Oceanis 50» привычные пружины дверец шкафчиков. Решение – залихватское по своей простоте, но теперь все встает на свои места. «Если ты хочешь увидеть в этих местах микролифты, – говорит Ив Мандин, – загляни на «Oceanis 58»*. Там

* Тест яхты будет опубликован в следующем номере.

они есть». Что ж, это-то понятно – флагману линейки положено быть укомплектованным по полной программе. Но вернемся к «полтиннику».

Кокпит яхты просторен, обращает на себя внимание удлиненный проход к сходному трапу. Как утверждают представители фирмы, покупатели хотят иметь этот проход все более и более длинным – для удобства, а главное, для солидности (его большая длина служит сегодня одним из мерил престижности яхты). При этом размещенный на крыше рубки погон гика-шкота пришлось бы смещать все сильнее и сильнее вперед, что в конечном итоге

привело бы к сосредоточению нагрузок от него в середине гика, это могло бы привести к его деформации или поломке. Разместить погон в кокпите на этой линейке яхт «Beneteau» по ранее описанным причинам не хочет, поэтому выносит точки крепления гика-шкота на арку, заодно отказываясь и от самого погона (его можно было бы там разместить, но «фокус-группе» он не нужен). Насколько надежна эта конструкция? Ив Мандин уверяет, что она реально испытана на нагрузку в 3.5 т, которой противостоит без поломок. Испытывать арку на большую нагрузку, по его словам, нет смысла – при большей нагрузке просто



Кокпит: для ног рулевого сделана удобная отформовка

Скорость и уровень шума под мотором

Об/мин	Скорость, уз	Уровень шума в салоне, дБ(А)
700	Холостой ход	62
1000	3.0	65
1500	6.0	67
2000	7.8	70

Носовая палуба: якорное устройство с блоком для галса геннакера



Условия проведения теста

Акватория	Средиземное море вблизи Марселя	
	Первый выход	Второй выход
Скорость ветра, м/с	3.5–4, порывы до 6	7–9, порывы до 16
Волнение, баллы	1–2	3–4
Температура воздуха, °С	15	9
Температура воды, °С	7	6
Экипаж на борту, чел.	3	6
Загрузка водой и топливом, л	240	240

	Конструкция и дизайн	Обитаемость и комфорт	Мореходные качества
	Высокая начальная остойчивость	Просторный и удобный салон	Легкость работы с парусами
	Арка для гика-шкота	Большой кокпит со съемной лампой	Очень хорошая маневренность
	Узнаваемый внешний вид	Хорошо продуманный камбуз	Умеренный крен из-за низкого положения ЦП
	Проблемы с качеством сборки	Недостаточная шумоизоляция	Тяжелый руль
		Не хватает сидушек на кормовом релинге	

срезаются блоки шкота. Так что беспокоиться за эту деталь оснований нет.

Со стороны арка смотрится пока еще непривычно («неактивно»), придавая лодке своеобразный вид. Стоит отметить, что дизайнеры правильно выбрали ее пропорции и наклон. Здесь, надо сказать, есть свои сложности: арка должна выглядеть достаточно прочной, не создавать впечатления хрупкой и ненадежной детали, и не должна смотреться тяжелой. Внешний вид яхты требует ее динамичного наклона назад, а архитектура (в соответствии с направлением действующей нагрузки) – некоторого наклона вперед. Связать все эти требования воедино – задача непростая, но дизайнеры «Beneteau» удачно с нею справились.

Обращает на себя внимание столик в кокпите: в одном из его концов размещено закрываемое гнездо с электроразъемом, в который может вставляться специальная съемная электролампа с абажуром. Конструктивно это выглядит несколько сложнее, чем встроенные в гик светильники (их, кстати, часто перекрывает спрейхед или бимини), но гораздо уютнее – совсем по-

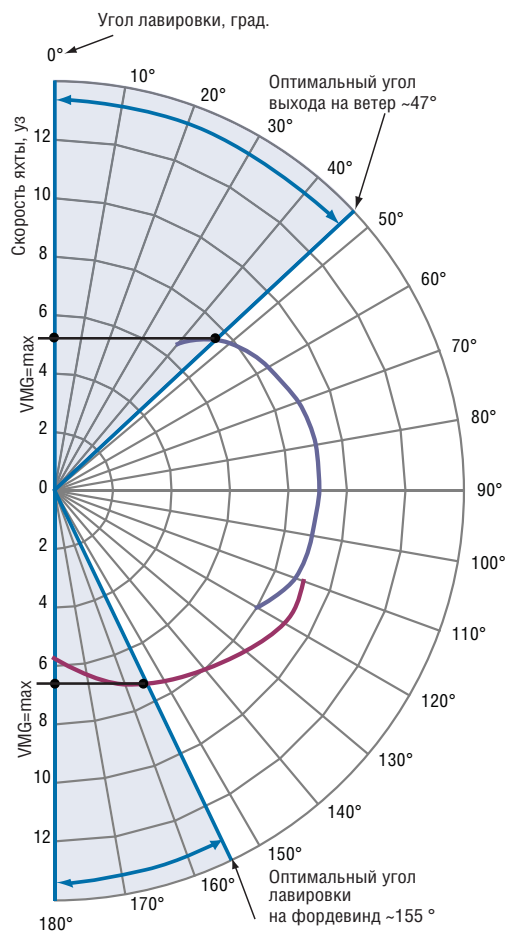
домашнему. Очень удачная идея для семейной яхты.

Под парусами лодка ведет себя спокойно, крены ее и в самом деле минимальны. Руль ощущается несколько тяжеловатым – именно тяжелым, а не тугим, как на «Dufour 405» – хорошо чувствуется его большая площадь (равно как и заметная инерция его механизмов). До скорости 6 уз реактивного усилия на руле не появляется, где-то после 7 уз начинает ощущаться слабое ответное усилие. Маневренность яхты весьма высокая (если потрудиться, ее под парусами можно развернуть едва ли не на пятачке), но вот интенсивная или длительная лавировка может показаться рулевому несколько утомительной из-за усилий на штурвале. Как говаривал один из героев Марка Галлая, «чтобы штурвал крутить, надо работать». На мой взгляд, есть смысл заказывать опциональный штурвал увеличенного диаметра – об этой опции многие забывают или сознательно ее игнорируют, предпочитая сохранять свободным широкий проход в кокпите. Ощущение инерции лодки и ее маневренности рулевым – довольно хорошее, понимание между человеком и яхтой

устанавливается легко, хотя и не так быстро, как на «Jeanneau 50 DS».

С места рулевого хорошо просматриваются колдунчики на передней шкаторине стакселя, с настройкой его проблем не будет. Работа с гротом минимальна – погона нет, правильное положение гика можно задать только шкотами (оттяжку в большинстве случаев трогать особенного смысла нет), впрочем, серьезного влияния на ход яхты работа с гика-шкотом не оказывает (за исключением совсем уж грубых ошибок). Из-за большой остойчивости формы крен у яхты небольшой даже на порывах, так что сбрасывать ветер, травя грот, здесь приходится редко – работа с парусами совершенно необременительна. Латы у грота сквозные, он имеет превосходную форму и хорошо стоит практически при любом ветре. А вот обзор по курсу при поставленном спрейхуде – не самый лучший, его дуга перекрывает стоящему рулевому обзор по курсу. Стабильность поддержания курса оказалась вполне удовлетворительной, стремление лодки к приведению к ветру на порывах (по крайней мере, на тех, которые довелось встретить) – более чем умеренное, чувствуется, что форму корпуса сильно доработали по сравнению с «Oceanis 54», у которой большие проблемы с приведе-

нием на порывах – лодка просто бросается на ветер. Нет и так озадачившего меня на «54-й» в свое время резкого скачкообразного роста усилия на руле при нарастании крена. Мы долго обсуждали эту проблему с Оливье Ракупо (одним из конструкторов «Oceanis»), к единому мнению, правда, так и не пришли, но как бы то ни было, на «50-й» этого недостатка я не обнаружил (справедливости ради должен отметить, что погодные условия во время моего знакомства с «54-й» были очень тяжелыми). По моему ощущению, у нового поколения больших «Oceanis» очень сильно увеличена площадь пера руля в сравнении с предыдущим поколением (впрочем, так это, или нет, представители пресс-группы «Beneteau» подтвердить затруднились) – весьма здравое решение. Во всяком случае, на перекладку штурвала «50-я» (и «58-я» тоже) реагирует однозначно лучше «54-й». Более того, яхта сохраняет (что меня весьма удивило) вполне нормальную реакцию на поворот штурвала даже при самом минимальном ходе (стоя в левентик или под мотором на самом малом газу). Это сильно облегчает маневрирование под парусами в слабый ветер (и при швартовке в гавани) и, как следствие, повороты оверштаг даже на малом ходу лодка крутит легко и свободно, но при переходе с галса на галс стаксель-



Полярная диаграмма яхты «Oceanis 50»

Результаты испытаний «Кия»:

- Скорость ветра 7.5-8 м/с, грот + стаксель
- Скорость ветра 7.5-8 м/с, грот + геннакер

шкоты порой зацепляются за носовые люки – их стоило бы утопить заподлицо с палубой (как опять же сделано на флагманской «58-й» модели). Крутизна хода к ветру вполне приличная для чисто прогулочной яхты, скоростные качества судна находятся на достойном для его величины уровне: при ветре скоростью менее 5 м/с лодка способна развить скорость до 5.5 уз в полный бейдевинд.

Резюме

Просторный и комфортабельный семейный крейсер для тех, кто не желает тратить силы и время на тщательную настройку парусов. Простота парусного вооружения вполне компенсируется практически домашним комфортом внизу, но вот качество сборки яхты нуждается в некотором улучшении.

Тест организован при содействии фирмы «Expert Marine», дилера «BENETEAU» в России. тел.+7(495) 979-25-84; www.e-marine.ru

