

Предложенная нам на тест моторная яхта «Beneteau Antares 30» привлекла внимание прежде всего двумя деталями. Во-первых, своей маркировкой – никогда ранее длина лодки серии «Antares» не маркировалась в футах: традиционно считается, что такое обозначение прогулочного судна подчеркивает в нем качества «судна открытого моря», в то время как индексы лодок, предназначенных для плавания на закрытых акваториях рек и озер, обычно указываются в метрических величинах. Это отчасти сравнимо с известной практикой, когда скорость и величина пройденного пути морского судна измеряются в узлах и милях, а вот при ходе по реке или озеру – уже в более привычных «береговым мазутам» метрических значениях: километрах в час и просто километрах.



Артур Гроховский. Фото автора

АЛЬФА СКОРПИОНА

Антарес (Альфа Скорпиона) — красный гигант, ярчайшая звезда в созвездии Скорпиона и одна из самых ярких на ночном небе. В России лучше всего видна в южных районах страны, но наблюдается и в центральных.

«Antares 30S» – версия без флайбриджа



Тем самым компания «Beneteau» сделала недвусмысленную заявку на позиционирование своей новой яхты в более высоком сегменте рынка, ведь для покупателей со стажем названия «Antares 30» и, скажем, «Antares 9» звучат по-разному, даром, что фактически (с точки зрения математики) означают одно и то же. Впрочем, остается существенный вопрос – сумела ли компания «Beneteau» делом подтвердить свое слово?

Вторая необычная деталь «Antares 30» – это флайбридж, летучий мостик. Флайбридж на 30-футовой яхте? Интересно. Доселе летучие мостики на такие небольшие суда практически никогда не устанавливались, так что «Beneteau» здесь, безо всякого сомнения, пионер. В массовом судостроении тем более. Опять же возникает вопрос, насколько удобным окажется флайбридж на столь небольшом судне?

Мы еще вернемся к этим вопросам, а пока познакомлю с яхтой. Боковой вид ее стремительный, большая высота (за счет мостика) не делает судно визуально валким или неуклюжим. Это заслуга итальянского дизайн-бюро «Sarrazin Design». В этой стране традиционно умеют рисовать элегантные и быстрые транспортные средства. Кокпит яхты, прикрытый козырьком летучего мостика, просторен и имеет асимметричную планировку: кормовой диван находится в уголке. Обращает на себя внимание расположение кормовых уток – они размещены с внутренней стороны борта в неглубокой отформовке. Плюс этого решения

– уменьшение риска запутывания рыболовной лески (стаканы для удилищ закреплены рядом с утками), минус – левая утка упирается в бок человека, сидящего в углу дивана. Сделать отформовку глубже не получилось бы – не хватит толщины борта для надежного закрепления утки. Перенести ее в другое место тоже не удастся – работе с кормовым швартовом на левом борту будет мешать трап летучего мостика. Так что здесь имеет место вынужденный компромисс, решенный, впрочем, не худшим образом. В принципе, малая яхта – всегда компромисс, так что ничего удивительного нет. Чтобы покончить с кокпитом, отмечу, что высота подволока флайбриджа приличная – заметно больше 2 м, а вот реллинг на нем при качке был бы нелишним. Под настилом палубы кокпита – весьма вместительный трюм.

Салон лодки стереотипен: по левому борту – С-образный обеденный уголок (может быть превращен в большое спальное место), по правому – «прямой» камбуз. Последний оборудован прилично: здесь имеются газовая плита с мойкой, накрываемые разделочной доской, а под водителем креслом прячется

Основные технические данные яхты «Antares 30»

Длина, макс./по КВЛ, м:	10.22/9.20
Ширина, м	3.39
Осадка, м	0.95
Водоизмещение, т	4.66
Мощность двигателя, л.с.	до 380
Базовая цена верфи, евро	61 300
Конструктор	«Beneteau Power»
Строитель	«Beneteau»

холодильник. В качестве опции может быть установлена и микроволновая печь. Деревя в салоне сравнительно немного, зато он очень светлый. Обзору из салона (и с водительского места в том числе) ничего не мешает.

Водительское место оснащено более чем прилично: на «углепластиковой» панели в ее центре размещен многофункциональный прибор «A70» от «Raymarine», по бокам – многочисленные аналоговые датчики, информирующие судоводителя о состоянии двигателя, бортовом электропитании, уровне топлива и прочего. Большой тахометр расположен внизу – это не со-



Нижний пост управления: хорошая комплектация приборами



Салон: высокий, просторный и удобный



Салон: много света, отдельное место по левому борту нечасто встречается на яхтах такой длины



Верхний пост управления: правильное расположение сектора газа

всем удобно, привычнее видеть его на самом вершине панели рядом с компасом, чтобы он всегда находился в поле зрения. Кстати, примерно то же самое советуют и различные умные книжки, касающиеся эргономики водительского места. Радует пилотское кресло с хорошей боковой поддержкой. Как показала практика, в нем можно удобно держаться даже на значительном и беспорядочном волнении. А вот расположение сектора управления газом мне, напротив, удобным не показалось. Во всяком случае, рука несколько затекает.

Внизу яхты достаточно про-

сторно для столь маленького суденышка. Просторная хозяйская каюта с огромной кроватью (высота подволока у входа – 1.84 м), скромная гостевая (или детская) каюта с койками в два яруса, небольшой галльон (чувствуется, что его буквально «втискивали» в ограниченные объемы лодки). Для 30 футов – более чем!

Флайбридж оставил двойственное впечатление. С одной стороны, здорово, что он есть, к тому же такой большой. Собственно говоря, наличие его на столь небольшом суденышке – просто откровение. С другой – пользоваться им по прямому назначению затруднительно из-за слишком «плотной» его компоновки. Чувствуется, что сюда хотели «впихнуть» все то, чем балуют своих визитеров летучие мостики более крупных яхт – тут и широкое пилотское место «для двоих», и большая мягкая лежанка, и огромный стол. Последний-то, если честно, и

портит, на мой взгляд, всю картину, занимая слишком много места и полностью (при открытом люке на мостик) перекрывая доступ к лежанке. В общем, любые перемещения по мостику на ходу яхты возможны лишь в отсутствие водителя – что, как мне кажется, практически не позволяет пользоваться мостиком для отдыха в момент движения. На стоянке, конечно, другое дело, но в любом случае я бы сделал столик складывающимся. Свою точку зрения на этот счет я довел до присутствовавшего на тестах вице-президента фирмы Анри Бриссе, и он признал мое замечание заслуживающим внимания.

Водительское место на мостике (есть еще версия без рулевого поста на флайбридже) скомпоновано удачно. Как раз здесь рукоятка управления газом установлена, что называется, «по руке». При этом она настолько легка, что яхтой можно управлять, как компью-

Условия проведения теста

Акватория	Средиземное море вблизи Марселя
Скорость ветра, м/с	3–5, порывы до 7
Волнение, баллы	1–2
Температура воздуха, °С	15
Температура воды, °С	7
Экипаж на борту, чел.	6
Загрузка водой и топливом, л	240



Носовая каюта: на удивление просторна и хорошо отделана



	Конструкция и дизайн	Обитаемость и комфорт	Мореходные качества
👍	Изящный внешний вид	Большие внутренние объемы	Очень легкое управление
	Жесткая конструкция корпуса	Хорошая обзорность	Хорошая динамика
	Летучий мостик	Приемлемая шумоизоляция	Малый радиус циркуляции
👎	Мелкие огрехи в сборке	Тесный гальюн	Слабая маневренность на малом ходу
	Дешевая электроарматура	Слишком плотная компоновка флайбриджа	

Скорость и уровень шума под мотором*

Об/мин	Скорость, уз	Расход топлива, л/ч	Уровень шума в салоне, дБ(А)
700	3.4	1.2	66
1000	6.0	1.9	69
1500	7.7	7.7	75
2000	9.8	28.5	77
2500	15.1	42.0	79
2750	19.1	48.5	80
3000	21.5	55.0	82
3330	25.0	72.0	85

На тест была предоставлена лодка с самым мощным из возможных двигателей 380-сильным «Yanmar»

терным джойстиком – движениями пальцев. Если учесть, что и руль довольно легкий (он делает примерно четыре оборота от упора до упора), то следует сделать вывод, что пилотирование этой лодки – вещь крайне необременительная и, как показала практика, весьма приятная. Руль даже на волнении не вырывает из рук, яхта чутко реагирует на движения сектора газа, позволяя рулевому без особых затруднений пилотировать лодку по взволнованному морю. Без преувеличения скажу – управление этой яхтой походит на компьютерную игру. Инерция судна рулевому вполне понятна, диаметр разворота на полном или близком к тому ходу составляет менее двух длин судна. Но на малом ходу чувствительность лодки на действия рулевого заметно меньше, она требует более энергичных действий водителя для маневра. Вряд ли это можно

считать серьезным недостатком управляемости, в целом весьма высокой. Просто на малом ходу в гавани об этом следует помнить при расхождении со встречными лодками. Что поделаешь – исполнение с традиционным гребным валом имеет свою специфику по сравнению с поворотными колонками.

На ходу яхта показалась весьма «бодрой», быстро разгонялась и легко выходила на глиссирование, несмотря на весьма внушительную компанию, собравшуюся на борту, да еще с тяжелыми фоторюкзакками. «Подхват» двигателя начинается примерно с 2000 об/мин, тогда лодка буквально рвется вперед (правда, расход топлива с этого же момента тоже стремительно растет). При 2500 об/мин уровень шума в салоне уже хорошо заметен, но все еще приемлем. Максимальная скорость, которую удалось замерить на тесте, составила (по GPS) ровно 25 уз

при 3330 об/мин. При этом в салоне уже было довольно трудно находиться, но не из-за шума, а из-за прыжков по волнам. В кокпите и на мостике движение яхты переносилось легче.

Опробовали мы и возможность использования лодки для рыбалки, для чего один из коллег заранее прихватил с собой спиннинг. Выяснилось – пользоваться им в кокпите вполне приемлемо, флайбридж не мешает его забрасыванию. Хотя, конечно, для серьезной рыбалки лучше выбрать другое судно.

Отдельно следует коснуться довольно болезненного сегодня (особенно для массовых верфей) вопроса о качестве сборки. Яхта «Antares 30» в этом отношении оставила в целом весьма хорошее впечатление – ее корпус достаточно прочный и жесткий, о чем свидетельствует полное отсутствие паразитных вибраций при любых оборотах двигателя. Также надо сказать,



Кокпит: по правому борту на ходу можно хранить кранцы



Кокпит: для удочек установлены специальные стаканы, утка утоплена в отформовку, чтобы не запутывалась леска

что после примерно часовой прогулки на полной скорости с резкими маневрами все дверцы, полочки и шкафчики остались на своих местах – ничего не открылось и не выпало. Так что качество изготовления корпуса следует признать достаточно высоким (при качке на стоянке, правда, раздаются легкие скрипы, но тут уж ничего не попишешь – пластик есть пластик, устранить подобные скрипы можно, но уже за другие деньги). Однако расстраивают мелкие огрехи, избавиться от которых несложно

при более тщательной приемке готовых судов. Например, для того, чтобы закрыть на фиксатор дверь салона, потребовалось сильно упираться в нее ногами. Грустно вздохнув, представители фирмы согласились с тем, что да – об этом следует написать. Как обычно, сослались на то, что на тесте – один из самых первых корпусов, на которых отработывали технологию. Но в целом качество сборки яхты хорошее, не похоже, что ее владелец будет тратить немало времени (и средств) на постоянные ремонты чего-либо. Ну, а легкость управ-

ления этой яхтой вряд ли оставит кого-либо равнодушным!

Можно смело сказать, что слово у фирмы «Beneteau» не разошлось с делом.

Резюме

Очень легкая в управлении яхта, подходящая в этом отношении даже для новичка. Внутренние объемы судна превосходны для такой длины, а наличие летучего мостика резко выделяет его среди сравнимых по размеру конкурентов. Хороший выбор первой лодки для молодой обеспеченной семьи.

Компания «БоатМаркет»
 Официальный дилер
 «BENETEAU»,
 «NORDIC TUGS»
 и «OCEA» в России.
 тел.+7(495) 649-69-25,
 факс +7(495) 649-69-35
 info@boatmarket.ru,
 www.boatmarket.ru

