


Возьмите мне один билет до Монте-Карло,  
Я потревожу ихних шулеров.

 Владимир Высоцкий



# Что наша жизнь? Игра!

**ТЕСТ**  
КАТЕРА И ЯХТЫ

Моторные яхты серии «Monte-Carlo» – вершина производственной линейки компании «Beneteau» в моторизованном сегменте. Если лодки серии «Antares» («Кия» № 225) только-только «выбрались в люди», впервые получив «футовую» (то есть, морскую) индексацию, то «Monte-Carlo» изначально были типичными средиземноморскими судами. А предложенная нам на тест модель «Monte-Carlo 47 Fly» логично завершает эту линейку, являясь на сегодня топ-моделью фирмы.

**Артур Гроховский.**  
Фото автора

**Н**адо отметить, что изначально «47-я» относилась к категории «Open» и лишь недавно получила (по аналогии с уже рассмотренной «Antares») развитый флайбридж, что, без сомнения, резко прибавило лодке удобства и функциональности, а также внешней внушительности. Сразу стоит сказать – посудина у «Beneteau» получилась солидная и высокая, одним своим видом вызывающая уважение. По традиции сотрудники фирмы попросили сначала оценить интерьер, но я как

представитель журнала технического, а не «гламурного» больше заинтересовался начинкой лодки – хотя бы и по той причине, что ее силовая установка напрямую повлияла на ее планировку.

Начать стоит с того, что «Monte-Carlo 47» изначально спроектирована под использование приводов типа «Volvo IPS», чем в немалой степени отличается от тех своих собратьев, которые были предназначены под иные типы пропульсивных систем и для которых «Volvo IPS» предлагается лишь

как опция. Поэтому конструкторы постарались извлечь массу компоновочных преимуществ из этого типа приводов, в силу чего компоновка подпалубного пространства яхты далеко не стереотипна. Два 435-сильных двигателя («Volvo D6», позиционируемые производителем как «особо тихие», что в немалой степени соответствует истине) расположены в самой корме яхты, будучи при этом сильно разнесенными по обе стороны ДП. Это позволило легко разместить над ними ангар для хра-



Внутренний пост управления. Справа в углу виден джойстик IPS.



Салон. Просторен, но чуточку пустоват.

**Основные данные  
моторной яхты  
«Beneteau Monte-Carlo 47»**

Длина, м	14.80
Ширина, м	4.37
Осадка, м	0.85
Водоизмещение, т	12.50
Мощность двигателя, л.с.	2x435 «Volvo»
Двигатель	2xIPS600
Емкость цистерн, л: - топливной - пресной воды	1300 640
Спальных мест	6
Скорость, уз: - максимальная - крейсерская	32 25
Дальность плавания, мили	1200
Конструктор	Пьер-Анжело Андреани
Строитель	«Beneteau»

нения РИБа, кроме того, сильно уменьшило шум в салоне и на внутреннем посту управления. Предельное вынесение движков в корму позволило высвободить внутренние объемы лодки от миделя в нос, чем и воспользовались дизайнеры.

Камбуз, довольно часто на яхтах сравнимого размера размещаемый в салоне, переехал вниз – теперь он находится на пятачке у сходного трапа. Впрочем, исходя из действительных его размеров, сей «пятачок» вернее было бы величать «юбилейным рублем», настолько он просторен. Г-образный камбуз достаточно удобен (а холодильник и морозильная камера – так просто огромны), а за счет своей высокой освещенности и зрительной связи с салоном через широкий проем выглядит своеобразным атриумом. В корму по правому борту размещается гостевая каюта – две раздельные койки, ничего необычного. (Эта каюта, кстати, может быть опционно заменена на небольшой нижний салон с Г-образным диваном.) В носу находится своего



рода VIP-каюта – просторная, хорошо отделанная и богато оснащенная, но все же не хозяйская, как стоило бы ожидать. Хозяйская же каюта размещена на миделе яхты и занимает всю ее ширину. Большая кровать находится по центру, справа расположен небольшой диванчик, а по левому борту под хитроумной формой иллюминатором заливатски врезана анатомической формы кушетка «для чтения», что сильно напомнило мне яхту «Catwalk» и дизайнерские идеи Биргит Шнаазе («КиЯ» № ????).

Нельзя, кстати, не сказать, что и весь интерьер яхты выполнен в духе, близком к ее работам. Плоские панели из светлого дуба в сочетании с белыми панелями и темной кожей, минимум декора, большие объемы, много «воздуха» – стилистически это схоже со взглядами гамбургской специалистки. (Хотя у меня возникли и ассоциации с японской архитектурой.) На фоне рассмотренных ранее «Antares» и «Swift Trawler» просторными и удобными показались оба галлона с душевыми кабинами – в

Скорость, расход топлива и уровень шума

Об/мин	Скорость, уз	Расход топлива, л/ч	Дальность плавания, мили*	Уровень шума в салоне, дБ(А)
1500	9.2	22	1200	71
1600	10.5	38	750	72.5
1800	11.5	50	650	74
2200	13.7	61	580	75
2500	18.3	86	580	77
2800	21.2	107	600	78
3000	24.1	115	570	82
3300	28.4	150	480	82
3600	31.1	172	~ 400	83

\* По данным фирмы

«Beneteau Monte-Carlo 47 Fly»: общий вид, план верхней палубы и подпалубных помещений



Верхний пост управления. Джойстик IPS прячется под ободом рулевого колеса и неудобен в работе.

Условия проведения теста

Акватория	Средиземное море вблизи Марселя
Скорость ветра, м/с	5–6, порывами до 8–9
Волнение, баллы	2–3
Температура воздуха, °С	25
Температура воды, °С	9
Экипаж на борту, чел.	6
Загрузка водой и топливом, л	605

них нет ни тесноты, ни странных компоновочных решений вроде доступа ко всей электронике из душевой кабины. Впрочем, оно и понятно – флагман есть флагман. Во всех смыслах. В нем и объемов больше, ему и внимание уделяют особое. Само собой разумеется, что и электроарматура применена еще более высокого качества, и огрехов сборки (по-

добных тем, которые в немалом количестве удалось насчитать на обоих вышеупомянутых лодках) практически не наблюдалось. Самое существенное замечание по качеству сборки «Monte-Carlo» – резонансные вибрации крышек рундуков на некоторых оборотах. Следовало бы лучше самортизировать их в закрытом состоянии. Ну, и кое-где на яхте следовало бы тщательнее подгонять друг к другу деревянные детали.

Внутренний пост управления ничем особенным не поразил – традиционная уже компоновка приборного пульта, немножко удивило лишь то, что, несмотря на приводы IPS, сам джойстик для управления ими – лишь опция. Руль удобно регулируется по углу наклона. Слева от пульта находится большой «карман» – вещь, удобная на ходу: туда можно кинуть сотовый телефон или небольшой фотоаппарат и далее за их сохранность не бес-

покоиться. Традиционное пассажирское место слева от сходного трапа отсутствует – большая высота внутреннего пространства лишила конструкторов возможности как-то использовать это место: де-факто оно превращено в огромную полку.

Салон, лишенный привычного камбуза по правому борту (его место занимает большая

полка с парой кресел возле нее), очень большой и выглядит несколько пустоватым. Зато здесь просторно и свободно, а С-образный диван с обеденным столом позволяет всем гостям сесть за стол, ничуть не мешая друг другу. Высота подволока в салоне – 193 см, более чем достаточно для большинства людей. И – что немаловажно – здесь довольно тихо даже на ходу. Шум двигателей, конечно, ощущается – но он не давит на уши.

Кокпит невелик, но укомплектован более чем прилично – здесь еще один С-образный диван со столиком, а под спиральным трапом, ведущим на флайбридж, прячется еще один мини-камбуз. Все, как положено, с мойкой и плитой. Вся платформа кокпита является поднимающейся кровлей ангара для 9-футового РИБа. Интересно, что управление и крышкой ангара, и телескопическим выдвижным трапом осущест-

вляется при помощи сенсорной панели. Высота подволока в кокпите – всего 185 см. Для высоких людей это все же немного.

Наверху, на флайбридже нас встречает еще один пост управления и большой диван со столиком. Отмечу вот что – трап очень удобен – всегда есть за что ухватиться, а все релинги внешне массивны и закреплены очень надежно – нет и намека на малейшую «расхлябанность», что вызывает подсознательное чувство уверенности в лодке. Не понравилось отсутствие в базовой комплектации экрана карт-плоттера на верхнем пульте и неудобное расположение джойстика системы IPS – он размещен под ободом руля, и работать им несколько затруднительно. Зато и наверху кресло и руль могут регулироваться по углу наклона.

На ходу лодка оставила очень приятное ощущение. В отличие от ранее виденных мною крупных «Beneteau» она довольно мягко пробивалась сквозь неудобную марсельскую зыбь и не «упиралась» в нее, теряя скорость. Но все же угол килеватости (около 16°) не настолько велик, чтобы позволить рулевому на скорости таранить крупную волну. Руль, имеющий около 2.5 оборотов от упора до упора, очень легкий и абсолютно «пустой» – он, что вполне естественно для привода IPS, практически лишен какой-либо обратной связи. Так что «активный пилотаж» на этой яхте малоинтересен – в вираже нет «чувства яхты», не очень удается и обыгрывать крупную волну, зато управление судном необременительно для шкипера.

Привод IPS оказался очень удобным для маневрирования в гавани, хотя обещанного движения яхты в направлении строго перпендикулярном ее ДП добиться не удалось. Лодка все же норовила занести то нос, то корму, но в целом швартовка к бону при крайне сильном (более

15 м/с), хоть и отжимном, ветре оказалась незатруднительной. Следует лишь учесть инерцию яхты и ее не вполне «истребительную» реакцию. Кроме того, при швартовке важно учитывать высокие борт лодки и ее немалое боковое аэродинамическое сопротивление.

Скоростные качества яхты оказались вполне достойны. Предельная скорость, которую удалось развить с группой из восьми человек на борту, составила ровно 31 уз. Фирма в своих релизах обещает выше 32, но всего с двумя людьми на борту. Порадовал уровень шума – на предельных оборотах (3500 об/мин) в салоне у места водителя он составил всего 82 дБ(А) (для сравнения, у «Oyster 43 LD» – 85 дБ на полных (3300 об/мин) оборотах, правда, при более высокой – 35 уз – скорости). Наверху же шум машин практически не слышен. Расход топлива

у «Monte-Carlo» тоже сравним с серьезным британским соперником – 172 л/ч (166 л/ч по данным самой фирмы) на полных оборотах, в то время как у британца – 180 л/ч.

В целом, яхта «Beneteau Monte-Carlo 47» показала мне заметным шагом вперед по сравнению с более ранними топ-моделями верфи. Ее выпуском компания явно претендует на вход в более высокие сегменты рынка.

### Резюме

Современная средиземноморская яхта, обладающая удачной планировкой, хорошим комфортом и достойными ходовыми качествами. «По цифрам» лодка вполне сравнима с куда более дорогими аналогами от престижных верфей топ-сегмента, отделка тоже стала более качественной, хотя пути для совершенствования еще есть. ■



Компания «БотМаркет»  
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

	Конструкция и внешний вид	Обитаемость и комфорт	Мореходные качества
	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Жесткий корпус с бальсовым наполнителем</li> <li>– Привод Volvo IPS</li> <li>– Качественный монтаж дельных вещей</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Большие внутренние объемы</li> <li>– Хорошая шумоизоляция</li> <li>– Роскошная хозяйская каюта</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Высокая маневренность в гавани</li> <li>– Мягкий ход по волне</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Невозможность установки более мощных двигателей</li> <li>– Мелкие огрехи в сборке мебели</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Малая высота подволока в кокпите</li> <li>– Не самая удачная планировка салона</li> <li>– «Зудение» крышек рундуков на ходу</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– «Пустой» руль</li> <li>– Отсутствие карт-плоттера на верхнем посту управления</li> </ul>

