

Артур Гроховский

Парусные яхты года



«Beneteau Oceanis 31»

Традиционный конкурс «Парусная яхта года», результаты которого были, как обычно, оглашены на прошедшей в конце января текущего года Дюссельдорфской выставке, вновь заметно изменился. Вместо привычных «размерных» номинаций «Лучшая парусная яхта года длиной столько-то футов», яхты теперь стали рассматриваться в соответствии с их техническими характеристиками и рыночным позиционированием.

Хорошо это или плохо – вопрос отдельный. С одной стороны, формально появляется некая чехарда, когда в борьбе за первенство в каждой из номинаций участвуют яхты разной длины (и, соответственно, существенно различающиеся по цене). С другой – в соответствии с предыдущей системой среди самых крупных судов за победу боролись как крупные яхты массовых производителей, так и лодки элитных судостроителей, а это примерно то же самое, что сравнивать между собой «Mercedes» и «Волгу», руководствуясь только тем, что габариты обеих машин примерно одинаковы.

Новая же система состоит из следу-

ющих номинаций: Cruiser, Performance cruiser, Luxury cruiser, Special yacht. Ее, безусловно, тоже трудно назвать идеальной, но, вероятно, она все же ближе к реальности, поскольку автоматически выводит самые дорогие яхты в отдельную категорию Luxury cruiser. Таким образом, их строители тоже получают шанс обрести заветную награду, которую им теперь могут смело присудить, не боясь обвинений в неполиткорректности членов жюри. (Кстати, в конкурсе этого года они были лишены решающего голоса при обсуждении судов, произведенных в их странах.)

Итак, категория Cruiser. В ней со-

ревновались «спокойные» крейсерские яхты, так что правильнее было бы называть ее Family cruiser, или по-русски – Семейный крейсер. Здесь в финал прошли следующие пять судов: «Bavaria 43» (доработанная версия хорошо известной 42-й модели), «Delphia 26» (укороченная версия яхты «Delphia 28», побывавшей у нас на тестах – см. «Кия» № 216), «Southerly 32», «Beneteau Oceanis 31» и «Jeanneau Sun Odyssey 30i». Базовые цены яхт-участниц различались более чем в четыре раза: от 30 с лишним тысяч евро за «Delphia» до почти 130 тысяч за «Bavaria».

Вначале отпали «Bavaria» и

«Delphia»: первая по причине довольно большого количества разнообразных недостатков, отмеченных участниками тестов, вторая все же оказалась чересчур мала для европейского взыскательного покупателя: 26 футов – это, конечно, сегодня весьма скромный размер, но нельзя не отметить, что полякам удалось очень грамотно использовать столь ограниченное подпалубное пространство яхты. Третьей ушла «Southerly»: жюри отметило, что цена лодки такого размера оказалась слишком велика, а внутренние помещения несколько тесноваты. Так что окончательная дуэль состоялась между двумя француженками, причем происходящими из одного «дома»: «Jeanneau» и «Beneteau», которые, как мы помним, ныне являют собой единую (финансово) корпорацию. Выбор был довольно сложный, поскольку обе лодки в своей размерной категории, если и не являются непревзойденными образцами для подражания, то близки к ним.

В итоге первенство осталось за «Beneteau Oceanis 31» – маленьким, просто оснащенным, но очень комфортабельным и легко управляемым семейным крейсером. Интерьер этой

лодки, выполненный дизайн-бюро «Nauta Design», является (с точки зрения автора этих строк) определенным шагом вперед. На мой взгляд, трудно найти лодку близких размерений, обладающую столь же просторным, рационально организованным и хорошо оформленным салоном. Лично у меня возникло такое ощущение, что создатели этой лодки сначала «нарисовали» небольшую, но весьма уютную «квартирку», вокруг которой потом построили саму яхту. (Правда, в силу специфического блеска лака интерьер почему-то кажется несколько «пластиковым», хотя это реальное красное дерево, точнее, шпон.) «Beneteau Oceanis 31» – очень стильная и сбалансированная по всем своим качествам яхта. При ее проектировании примерно равное внимание уделялось внешнему виду, комфорту, вместимости и простоте управления вкупе с ходовыми характеристиками. Это – не идеал по каждому из перечисленных качеств, а идеал их баланса. На воде лодка отличается весьма приятным поведением, разве что (по мнению автора этих строк) рифы на ней стоит брать чуть раньше, чем на ее одноклассниках: на сильных

кренках у «Oceanis 31» ощутимо ухудшается управляемость. Впрочем, в силу продуманной системы рифления, выполнение этой операции не составит экипажу большого труда.

Выбор победителя в номинации Performance cruiser оказался трудным. В финал вышли пять лодок примерно с трехкратной разницей в цене – округленно от 100 до 300 тысяч евро. За окончательную победу состязались «Salona 34», «Dufour 45», «Beneteau First 45», «Finngulf 43» и «Arcona 430». Первой отпала «Salona» – быстроходный бюджетный крейсер, спроектированный известной компанией «J&J» (яхта была самой дешевой среди номинанток). Это-то и подвело ее – по тщательности отделки и вниманию к разным мелочам на борту лодка существенно уступает другим претендентам на победу. Второй отпала «Finngulf 43», здесь причина поражения тоже связана с ценой яхты, но совершенно иным образом: жюри сочло, что эта самая дорогая из номинированных лодок попросту не стоит таких денег, не соответствуя качеством исполнения своей весьма высокой ценовой категории. Хотя на ходу под парусами она и

«Arcona 430»





«X-Yacht Xc 45»

оказалась одной из лучших из числа номинированных (что лишний раз говорит о том, что сегодня на первое место все-таки ставятся внешний вид, обитаемость и комфорт яхт, а не их мореходные и парусные качества).

Очень хорошие шансы на победу имел «Dufour 45». В его пользу говорили не просто очень высокие ходовые качества, но еще и способность легко управляться одним человеком (за счет планировки кокпита и расположения всех лебедок рядом с местом рулевого). Минусом был признан слишком уж традиционный стиль интерьера: подразумевается, что на яхтах категории performance cruiser он должен отличаться от привычной «классики». Последней была отвергнута весьма интересная лодка «Beneteau First 45» (тест ее младшей сестры «First 40» вы можете прочесть в этом номере на стр. 18). Реальных претензий к ней не нашлось – просто, по мнению членов жюри, победительница оказалась лучше.

Ею стала яхта малоизвестной в России марки «Arcosa 430» за свое безупречное качество сборки и отделки (хотя на тестах и побывала первая яхта серии), а также за высокие ходовые качества и отличную управляемость. Интересно, что это судно в своей силовой

конструкции имеет развитую стальную систему объемного набора, включающую мощный рамный шпангоут, флоры и мачтовый степс. Для повышения жесткости и живучести корпуса не только переборки, но и платформы под койки ламинируются с ним в одно целое, а не вклеиваются на последующих стадиях сборки. Эта технология ощутимо повышает трудоемкость изготовления корпуса, но способствует долговечности – факт тоже был дополнительно оценен жюри.

В категории Luxury cruiser практически все номинированные яхты были, что называется, «породистыми», за исключением одного «ужасного ребенка». Этим «enfant terrible» стала уже знакомая нашим читателям «Moody 45DS» («Кия» № 214), формально тоже «с хорошей родословной», но реально не имеющая к ней никакого отношения. Она же стала самой дешевой яхтой среди представленных: «всего» 335 тысяч евро. Самой же дорогой оказалась новейшая «Contest 60CS», стоимость которой зашкалила за 1 млн. 600 тыс. евро. Это-то и подвело яхту: жюри сочло, что это уж слишком (отмечу, что «Oyster 655» еще дороже), как бы хороша лодка не была. Также некоторые из них решили, что «Contest 60CS» тя-

желовата сама по себе (тут, впрочем, возникает вопрос: а чего же ждали от комфортабельного 60-футовика?).

«Moody 45» выпала из обоймы второй – слишком нетрадиционный внешний вид и непривычная (для парусного судна) внутренняя планировка сделали свое черное дело. Для весьма консервативного «люксового» сегмента рынка столь дерзкий радикализм оказался опасен. Третьей из числа претендентов на почетное звание «Яхта года» была шведская красавица «Najad 505» – причиной стала планировка подпалубного пространства яхты, не вполне адекватная высоким требованиям. В итоге за окончательную победу боролись две лодки. Одной из них стала «Bordeaux 60»: роскошный крейсер от верфи «CNB», вобравший в себя все лучшее, что только можно было позаимствовать у своих прародителей. «CNB» сейчас принадлежит компании «Beneteau» (впрочем, последнее обстоятельство отчасти может играть и против этой стильной яхты: покупатели дорогих судов (равно как и машин) не любят ассоциироваться с дешевыми массовыми марками). Однако практически с самого начала тестов симпатии жюри были на стороне новой «Xc 45» от известной верфи «X-Yachts», лодки



«Saffier 26»

которой прежде ассоциировались не столько с комфортабельными дальними крейсерами, сколько со скоростными судами.

В данном случае мы имеем дело с представителем нового модельного ряда в производственной линейке «X-Yachts». Индекс «Xc» у этой модели (точнее, буква «с» в нем от «cruiser») как раз и означает, что эта яхта относится к классу дальних крейсеров. Обводы первенца серии заметно изменились в сравнении с известными нам лодками «X-Yachts»: яхта стала чуть шире, но главное – угол килеватости корпуса в носу до миделя заметно увеличился, а скула приобрела больший радиус. В итоге судно получило как заметно выросшие объемы трюмов и танков, так и более мягкий ход по взволнованному морю. Очередная победа «X-Yachts», одного из лидера конкурса «Яхта года» по числу побед и номинаций за все годы его проведения.

Номинация Special yachts появилась специально для оценки современных яхт с необычными дизайнерскими решениями. Здесь особо не смотрели ни на цены (их разброс был более чем девятикратным!), ни на размеры судов. Однако в номинанты попали не только

яхты с радикальной ультрасовременной внешностью, но и две симпатичные лодочки абсолютно классической внешности: малый каютный крейсер и небольшой дейсейлер. Строго говоря, почти все они были дейсейлерами, но совершенно разными: от фантастического «Kaidoz 31» до словно вышедшего из XIX в. «Saffier 26». Конечно, на фоне «Kaidoz» с его футуристическим кокпитом, который может практически полностью закрываться легкими надувными элементами, все остальные лодки выглядели скучными: даже такая выдающаяся по своим ходовым характеристикам яхта, как «Esse 990», вряд ли могла составить ему конкуренцию. Нет никакого сомнения в том, что дизайнерские идеи, заложенные в «Kaidoz 31», еще неоднократно будут востребованы уже в самом ближайшем будущем. Мы же со своей стороны постараемся рассказать об этой лодке в одном из ближайших номеров журнала.

Однако победу, как ни странно, одержал классический дейсейлер «Saffier 26». Эта аккуратная, словно игрушечная, яхточка поразила всех без исключения членов жюри своей продуманной эргономикой: штурвал, лебедки и стопора расположены так, что рулевой

может управлять яхтой, словно сидя в уютном домашнем кресле – абсолютно не напрягаясь и ни к чему не тянясь. А автоматический стаксель яхты только облегчает ему задачу. Уверенная победа классики над ультрарадикализмом, как бы иронично это не выглядело для номинации, придуманной специально для экстравагантных яхт.

В завершение этого краткого обзора результатов прошедшего конкурса, следует сказать, что благодаря очередному изменению условий его проведения он приблизился к рыночным реалиям. Оценивать суда не по размеру, а по назначению – вполне здравая и давно назревшая идея. Однако с точки зрения автора этих строк перечень номинаций следовало бы расширить. Представляется, что вполне логичным смотрелся бы, например, такой ряд: мини-крейсер (до 30 футов), семейный крейсер, скоростной крейсер, мореходный крейсер, лучшая реализация новых технических (или дизайнерских) идей, лучший многокорпусник. Тем самым был бы охвачен почти весь современный яхтенный рынок. Что ж, посмотрим, как будет развиваться этот конкурс, ставший, без сомнения, важнейшим мероприятием для мировой яхтенной индустрии в целом.