



Артур Гроховский. Фото автора

Особняк с парусом

Прежде чем начать рассказ о редакционном тесте парусной яхты «Oceanis 58», мне бы хотелось напомнить читателю, что данная лодка – флагман линейки «Oceanis», выпускаемой компанией «Beneteau», который относится к последнему поколению яхт этой серии и имеет многие черты, типичные для данной линейки парусных судов. Поэтому отчет о тесте «Oceanis 58» следует рассматривать как логическое продолжение статьи о яхте «Oceanis 50», опубликованной в предыдущем номере.



ТЕСТ
КАТЕРА И ЯХТЫ

Увиденная мною у причала яхта поначалу шокировала – она была непохожа на ее же собственные фотографии, любезно присланные из компании «Beneteau» перед тестом. Небольшой шок прошел быстро – лодка оказалась той же самой, только вот на ее корме появилась еще одна арка, уже вторая по счету, резко меняющая визуальное восприятие судна. Одна арка на парусной яхте – и та пока еще в новинку, лишь в последние два-три года к ним как-то стали привыкать, а тут их целых две! Для чего же вторая?

Ответ стал очевиден при пер-

вом же взгляде на нее – здесь находятся два мощных ветрогенератора и три панели солнечных батарей (замечу – все аналогично французским же «Ovni», на которых арка изначально несет полезную нагрузку такого же типа). Не яхта, а мини-электростанция! Подошедший руководитель пресс-группы «Beneteau» Ив Мандин добавляет: «Это – прототип, первый корпус, на который мы поставили подобную конструкцию. Не скажу, что все лодки будут оснащаться ею в штатном порядке – скорее всего, она станет опцией. Но точно одно – серийная арка будет другой – более легкой, бо-

лее изящной. Конкретно этот образец арки, как нам кажется, изрядно перетяжелен и визуально «давит».

На внешнем виде «Oceanis 58» с точки зрения ее стилистических особенностей останавливаться смысла нет – все, что можно об этом сказать, сказано в предыдущем номере; обе яхты, по сути, отличаются только габаритами. Пожалуй, можно отметить лишь одну деталь: на «58-й» рубочные люки сделаны заподлицо с поверхностью надстройки (типа «flush»), в силу чего стаксель-шкот при выполнении оверштага зацепиться за их края (как это было на «50-й») никак не сможет.

Впрочем, есть и еще одна причина, по которой вероятность подобного конфуза во время поворота практически сведена к нулю: предоставленная нам на тест яхта была оснащена «автоматическим» стакселем, у которого нет свободно болтающихся во время поворота концов. Конечно, это делает удобным управление таким крупным судном малочисленной семейной (впрочем, можно заказать маленькую двухместную каюту экипажа в форпике) командой – несомненный плюс. На любой лавировке рулевому не придется отвлекаться еще и на работу с лебедками. Есть, безусловно, и минусы подобной конструкции: при всех аэродинамических достоинствах схемы с узким высоким стакселем и большим гротом на острых курсах (см., например, статью «Парусный вседорожник» в «Кия» № 203) нехватка площади переднего парусного треугольника сказывается на курсах полных и в тихую погоду. При ветре слабее 3–4 м/с узкие стакселя-автоматы, как показывает практика, тянут не слишком-то хорошо. Впрочем, возможность поставить большую генюю на данной яхте сохраняется: погоны кипок стаксель-шкота занимают привычное

место на верхней палубе по обе стороны от рубки (вот тут-то и удастся оценить утопленные в рубку люки). Само собой, можно поставить и геннакер: блок для его галсового угла, как и на «50-й» модели, заведен на выступающую за форштевень часть якорного устройства.

Немного удивило отсутствие кормового ангара или «гаража» для тузика (сиречь, РИБа), ставшего сегодня практически нормой для крупных яхт. Кормовая часть лодки представляет собой просторную купальную платформу с небольшим кильблоком посередине. Сотрудники фирмы пояснили это так: создание гаража уменьшает полезный объем и площадь внутри яхты, накладывая определенные ограничения и на планировку кормовой части верхней палубы. Вместо этого на «Oceanis 58» предполагается перевозить тузик в «полубуксирном» положении, когда его носовая часть заведена на укрепленный на купальной платформе кильблок, а кормовая – свободно висит за срезом транца. Для вытягивания тузика из воды на кильблок служит специальный буксирный трос, выводимый на одну из лебедок яхты (необходимый для этого блок крепится за ножку стола), он же и удерживает тузик на борту. На яхте сохраняется нормальная купальная платформа (сотрудники «Beneteau» называют ее «террасой», подчеркивая сходство с яхтами «Wally»), ради ангара не теряется объем внутренних помещений (как, например, у «Hanse 630»), тузик не занимает места и на верхней палубе, как, скажем, на «Oyster 82». Вроде бы, одни плюсы. В сильный шторм же представители фирмы советуют вытравливать буксир так, чтобы тузик свободно бежал за кормой на должном (не менее двух длин волн) удалении.

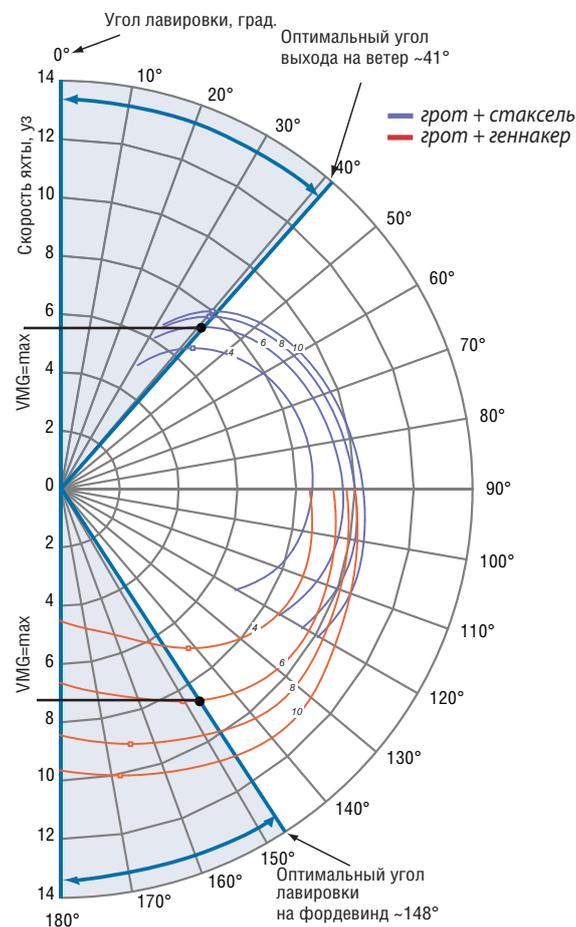
Кокпит яхты просторен, как и должно быть на без малого

Основные данные яхты «Oceanis 58» и ее одноклассников: «Jeanneau 57» и «Hanse 545»

Характеристика	«Oceanis 58»	«Jeanneau 57»	«Hanse 545»
Длина, м: макс. по КВЛ	18.24 17.75	17.78 15.35	16.26 14.60
Ширина, м	4.99	5.00	4.91
Осадка, м	2.60 (2.10)*	2.50 (2.10)*	2.80 (1.95)*
Масса балласта, т	6.44 (7.15)*	6.10 (6.50)*	5.80
Водоизмещение, т	21.66 (22.35)*	20.60	18.70
Пл. парусности, м ² : грот генюя (120%)	87.0 92.0	75.0 88.0	85.1 69.0
Мощн. двиг., л.с.	140	140	110
Баз. цена верфи, евро	535 000	-	-
Конструктор	"Berret/Racoupeau"	-	-
Строитель	«Beneteau»	-	-

* с опциональным коротким килем

Полярная диаграмма яхты «Oceanis 58»



60-футовой посудине. Обращает на себя внимание необычное расположение карт-плоттера: он размещен не в нижней части столика, как уже стало привычным для практически всех моделей «Beneteau», а в верхней, где опирается на могучий поворотный шарнир. Смысл этого довольно прост: придя в гавань, можно отпустить фиксатор и развернуть многофункциональный дисплей прибора в любом желаемом направлении, используя его как выносной телевизионный экран, и смотреть трансляции или видеозаписи. Что тут скажешь? Придуманно здорово (тем паче, что экран достаточно крупный, яркий и контрастный), но вот практическая реализация на данном корпусе пока подвела: отпуская фиксатор, можно реально повредить пальцы, а для человека с очень короткими (или очень толстыми) пальцами эта операция, как мы с коллегами убедились, и вообще практически невыполнима (или крайне затруднена). Поэтому оценить данную идею придется, как в «Операции Ы»: «За изобретение ставлю пять, а по предмету – неуд». Впрочем, нет сомнения, что на серийных лодках этот узел доведут до ума – ничего сложного там в принципе нет, а присутствие высокопоставленных работников «Beneteau» на тестах (разительный контраст с прошлогодним мероприятием такого же рода!) гарантирует, я надеюсь, внимание к высказанным нами замечаниям*.

В кормовую стенку рубки, выходящую в кокпит, врезаны

* По итогам теста «Beneteau Oceanis 50» сотрудникам фирмы был отправлен перечень замеченных дефектов корпуса и салона с приложенными видеофайлами, подтверждающими их наличие. Уже после выхода № 225 в свет мы получили следующий ответ верфи: «Мы внимательно рассмотрели предъявленный список дефектов яхты «Oceanis 50». К сожалению, именно данный корпус принимал участие в нескольких крупных европейских выставках. Мы считаем, что обнаруженные вами дефекты вызваны не плохим качеством изготовления судна, а перевозками по Европе и большим наплывом посетителей на этих выставках».



Скорость и уровень шума под мотором

Об/мин	Скорость, уз	Уровень шума, дБ(А)		
		Салон	Носовая каюта	Кормовая каюта
Холостой ход	--	56	51	57
1000	3.8	59	51	62
1500	5.5	63	53	64
2000	7.3	69	56	74
2500	8.5	74	60	80
3000	8.8	75	61	81
3200	9.0	76	63	83



Шкафчики: сложные шарнирные микролифты в дверцах



Сходной люк: кнопка открывания из кокпита



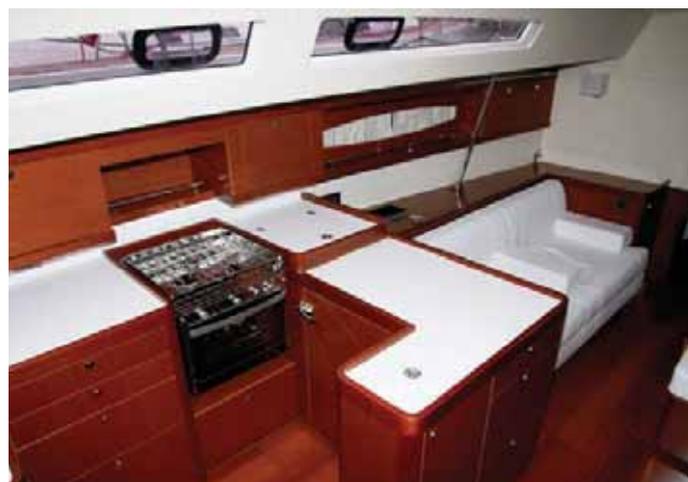
Сходной люк: мощное обрамление, выходящие в кокпит иллюминаторы рубки

большие по площади иллюминаторы, с одной стороны, дополнительно повышающие освещенность в салоне, с другой, служащие дополнительным средством коммуникации между верхней и нижней палубами. Шикарно выполнен сходной люк: мало того, что его обрамление сделано из солидных алюминиевых профилей, так еще и обе его части (убирающаяся вниз

дверца и сдвигающийся вперед кап) открываются и закрываются при помощи электропривода. Весьма наглядное свидетельство класса яхты. Кнопки, отвечающие за открытие/закрытие люка, расположены как в кокпите (на опоре столика), так и в салоне вблизи люка. Кстати, интересная сибаритская деталь – жалюзи на рубочных иллюминаторах тоже открываются-



Салон: просторен и затейливо подсвечивается



Камбуз: планировка очень удобна для работы

закрываются электричеством. Как говорят автовладельцы, «полный электропакет»!

Салон яхты, естественно, просто огромен. По правому борту – большой штурманский стол с широким креслом. Рядом со столом и в нем самом – масса закрывающихся полочек и емкостей для всяких мелочей. В столешницу вмонтирован необычный прибор – универсальный зарядник, к которому можно подключить портативное устройство с портом mini-USB, пресловутый iPod и игровую приставку Nintendo. Это первый случай в моей практике, когда на парусном судне проявили такую заботу о современной портативной электронике. Однако размер данного девайса (он называется «Idapt 3») явно превышает его функциональность, поскольку количество зарядных интерфейсов явно недостаточно, а внешние устройства придется просто «насаживать» на адаптер – удлинители и переходники конструкцией принципиально не предусмотрены (в этом, собственно, вся соль данного устройства – долой разномастные зарядники и ворох кабелей для них). Однако если на берегу подобное – удобно, то на море – нет (на качке устройства слетят с разъемов). И не побоюсь высказать следующее: значение разного рода электронных

устройств в нашей жизни постоянно растет. А без электропитания они – ничто. Имея на данной яхте натуральную электростанцию (позволившую, кстати, оборудовать ее немалым количеством как общих, так и местных светильников), странно было не предусмотреть на ней достаточное количество обычных бортовых розеток.

Сам же салон в целом похож на уже описанную «Oceanis 50» – светло, просторно и воздушно (высота подволока в салоне – 204 см). Есть небольшая переносная столешница, которую можно поставить на диван поверх подлокотника – получается своего рода отдельный кофейный столик. По-моему, перебор. «Люди хотят самую обычную квартиру, квартиру под парусами», – эта точка зрения рефреном повторялась в течение всего хода тестов. Что ж, в этом аспекте к «58-й» придраться практически невозможно. Светодиодное освещение, кожа и нержавеющая сталь дополняют интерьер лодки. Шумоизоляция салона выполнена куда лучше, чем на «Oceanis 50» – на холостом ходу шумомер показал 56 дБ(А) против 62 у младшей сестры.

При оценке ходовых качеств «Oceanis 58» Марсель, вблизи которого проводились тесты, выдал всю возможную комбинацию погодных условий – от

Условия проведения теста

Акватория	Средиземное море вблизи Марселя
Скорость ветра, м/с	От 4 до 16
Волнение, баллы	2–4
Температура воздуха, °С	9
Температура воды, °С	6
Экипаж на борту, чел.	8
Загрузка водой и топливом, л	300

практически полного штиля до суровых порывов скоростью до 16–17 м/с. Правда, менялись ветровые условия так быстро, что нормально составить полноценную полярную диаграмму лодки оказалось практически невозможно. Тем не менее выводы об управляемости яхты сделать удалось. Лодка хорошо реагирует

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

Общий вид и план салона





Кокпит: место рулевого и выход на кормовую террасу



Тузик: в штатном состоянии частично висит за кормой



Трап: поручни отделаны кожей, по бокам – кармашки для мелочей

	Конструкция и дизайн	Обитаемость и комфорт	Управляемость и мореходные качества
👍	Высокая начальная остойчивость	Просторный «домашний» салон	Малый крен
	Арка для гика-шкота	Большой кокпит со съемной настольной лампой и поворотным дисплеем	Очень хорошая маневренность
👎	Арка-«электростанция»	Обилие электрики	Высокая крутизна лавировки
	Слабое крепление зашивки подволока	Кормовая терраса	Тяжелый руль
	Неудобный доступ к трюмам	Недостаточно розеток для подключения электроники	Слабый ход по малым ветрам
		Отсутствие подволочных релингов в центре салона	



Палуба: погон автоматического стакселя



Якорное устройство: блок для постановки геннакера

автоматический стаксель очень облегчает экипажу работу. Ее, собственно говоря, и нет во все. На порывах яхта кренится крайне неохотно, стремления на привод практически не отмечается. Разве что в очень сильный ветер приводится яхта куда охотнее, чем уваливается: для приведения достаточно лишь немного взять штурвал на себя, для уваливания его придется переключать куда заметнее. Впрочем, такова особенность многих яхт подобного размера – гидродинамику не обманешь. Скоростные качества лодки не поражают чем-то особенным, однако вполне достойны – на порывах удалось зафиксировать скорость 12.2 уз. Но в слабый ветер «Oceanis 58» почти беспомощна – низкий стаксель тянет не очень хорошо. Зато аэродинамика неожиданно оказалась на высоком уровне – угол лавировки яхты ощутимо меньше, чем у большинства ее собратьев по классу и составляет примерно 40–41°.

на переключку руля практически в любой ситуации. Даже когда индикатор ручного GPS показывал 0.0 уз, яхта послушно поворачивала нос вслед за поворотом штурвала! При повышении скорости маневренные качества судна оставались на прежнем высоком уровне. Штурвал при этом не очень чувствительный, он достаточно хорошо задемп-

фирован. Усилия при его переключке весьма заметны, причем чувствуется, что это не просто сопротивление механизмов: при интенсивном маневрировании ощущаешь буквально, как большое перо руля «лопатит» массы воды под кормой. В остальном управление этой яхтой не составляет никакого труда, что особенно заметно на лавировке:

Резюме

Большая и комфортабельная семейная яхта, рассчитанная для продолжительного пребывания на ней, одновременно ставшая своеобразным «вместилищем инноваций». Вторая кормовая арка, необычный способ хранения тузика, развитая мультимедийная система, адаптер для зарядки портативных устройств, просторная кормовая терраса пока являются откровениями в массовом парусном судостроении. Все это дополняется отличной маневренностью и крайне легким управлением. Самолюбие взыскательного владельца будет полностью удовлетворено.