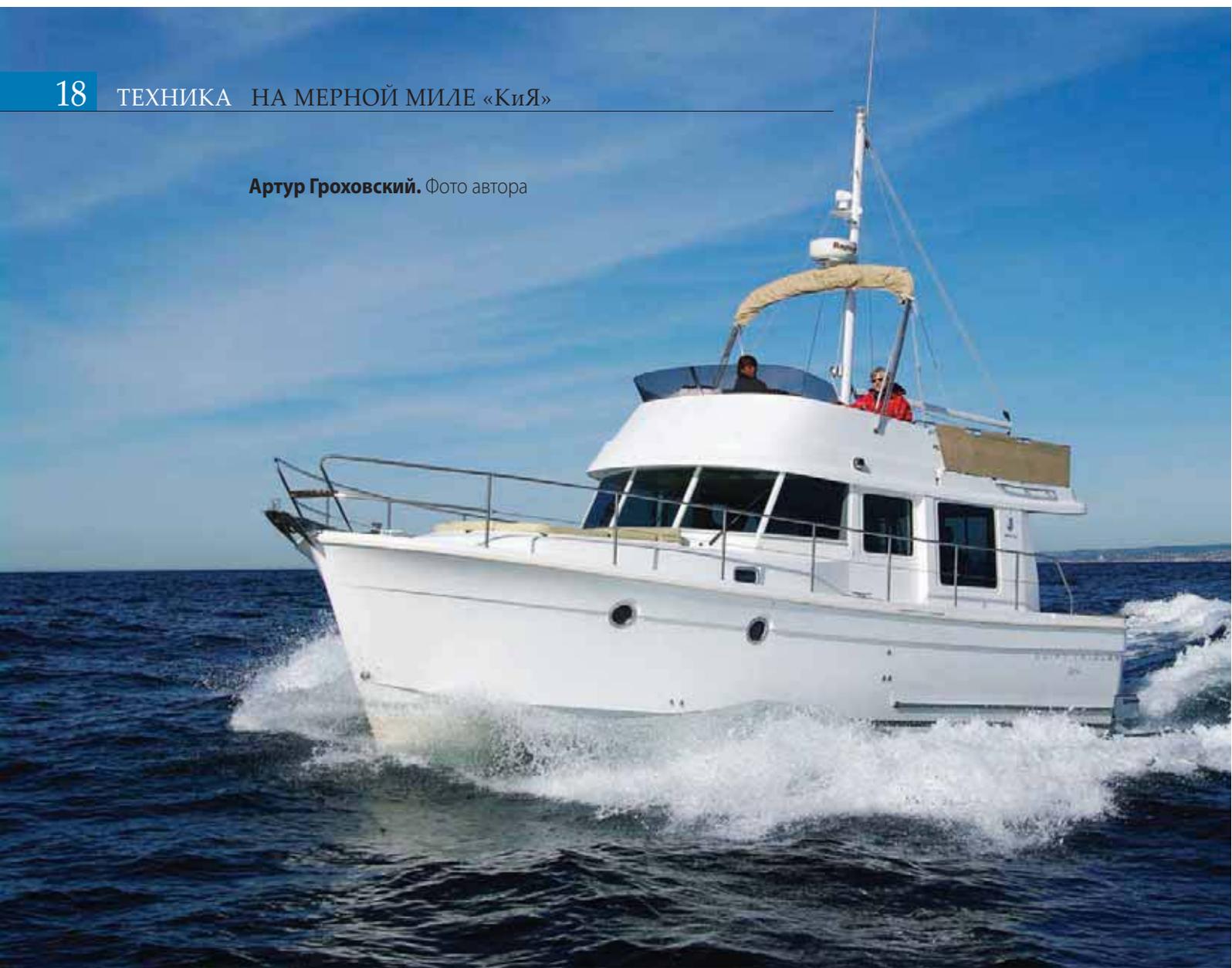


Артур Гроховский. Фото автора



«Beneteau 34 Swift Trawler»: траулер с налетом гламура

ТЕСТ
КАТЕРА и ЯХТЫ

В последнее время в моду все активнее входят прогулочные моторные лодки, которые по своему внешнему виду напоминают суда профессиональные. Началось все с «лобстерных» яхт, копировавших популярные на северо-востоке США промысловые лодки, затем появились подражания буксирам и траулерам. Основных причин тому две: во-первых, владельцам начинают надоедать ряды неотличимых друг от друга снарядообразных корпусов, заполнивших гавани за последние два десятилетия, во-вторых, в моду все активнее входит понятие «политкорректность», заставляющее хозяев фешенебельных судов придавать им облик «скромных тружеников голубых просторов», как написали бы в советское время.



очень искушенные в новомодных тенденциях коллеги даже поинтересовались у представителей «Beneteau», а точно ли эта лодка не позиционируется в качестве профессиональной?

Разумеется, нет. «Beneteau 34 ST» – это исключительно прогулочное судно, pleasure boat в терминах современного западного рынка, предназначенное для семейного отдыха. (Кстати, надо сразу отметить: несмотря на высокий борт с седловатостью, острые обводы и неплохую килеватость – иными словами, несмотря на все эти признаки мореходного судна, яхта «Beneteau 34 ST» не имеет сертификата океанского класса «А» и не должна использоваться в открытом море на значительном удалении от берега, но об этом чуть позже.) Внешне лодка порадует любого моряка аккуратными пропорциями и «морским» видом. Мы уже писали, что чем меньше судно, тем труднее стилистам придать ему гармоничный вид, поскольку при умень-

шении длины высоту надстройки уменьшать нельзя – она лимитируется антропометрическими требованиями. «Траулерный» стиль облегчил задачу художников, высокая надстройка на этом небольшом судне смотрится очень естественно. Мачта отнюдь не бутафорская – располо-

Основные данные моторной яхты «Beneteau 34 Swift Trawler»

Длина, м	11.14
Ширина, м	4.00
Осадка, м	0.90
Водоизмещение, т	7.47
Мощность двигателя, л.с.	«Cummins QSB 5.9», 425
Емкость цистерн, л: – топливной – пресной воды	800 320
Спальных мест	4+2
Скорость, уз: – максимальная – крейсерская	21 55
Конструктор	«Beneteau power»
Дизайн интерьера	M.Joubert&B. Nivelt

*Пост управления:
удачная компоновка
всех приборов,
хорошая обзорность*

Моду подхватили многие фирмы, включая массовых судостроителей. В частности, компания «Beneteau» выпустила целую линейку «псевдотраулеров», ориентируя ее на любителей активного отдыха и рыбной ловли в прибрежных водах. Одну из новинок этой серии – лодку «34 Swift Trawler», самое маленькое судно данного типа – нашему журналу было предложено испытать на «мерной миле».

Внешне суденышко напоминало аккуратно выполненную модельку рыболовного траулера с такими характерными элементами последнего, как высокий надводный борт со значительной седловатостью, развитая надстройка с мачтой и рабочей стрелой на ней. Стилизация под траулер была настолько точной и аккуратной, что некоторые не





Носовая лежанка



С-образный камбуз: удобен для работы даже на качке

Купальная платформа: раскладной трапик



Водительское место: сдвигающаяся бортовая дверь



женная на ней грузовая стрела с лебедками позволяет поднять на флайбридж (теперь его уже правильнее будет именовать «шлюпочной палубой») небольшой тендер – грузоподъемность системы «мачта+стрела+лебедки» составляет 200 кг, что за глаза хватит для подъема наверх лодки любых разумных размеров вместе с мотором, топливом и дополнительным оборудованием (рекомендуемая фирмой длина тузика для наиболее удобного размещения наверху составляет 2.75 м). Минусы такие: тузик съедает значительную площадь флайбриджа, а мачта несколько ограничивает проходимость траулера по ВВП с низкими мостами (ее высота от КВЛ – 7.65 м, в сложенном состоянии – 3.62 м).

Салон «34 ST» спланирован нестандартно. Стереотипная

схема компоновки: водительское место справа, слева – место пассажира, между ними – спуск вниз, камбуз за водительской спиной – здесь полностью пересмотрена. Слева от водителя теперь находится камбуз – решение непривычное, но по здравом рассуждении я нашел в нем рациональное зерно, и даже не одно. Во-первых, в хорошую погоду пассажирское место внутри (впрочем, как и водительское) практически не используется – все находится на верхнем мостике. Во-вторых, на «34-й» у водителя не кресло, а диван, куда при необходимости пассажира можно и посадить – пусть поглазет вперед по курсу. В-третьих, расположенный в углу салона камбуз имеет С-образную, а не «прямую» форму – а я уже неоднократно подчеркивал, что являюсь сторонником именно такой конфигурации камбуза, она кажется мне гораздо более удобной, чем прямая (кстати, не могу не отметить, что вблизи мойки появилась маленькая прозрачная перегородочка, исключая забрызгивание обивки салонных кресел – льщу себе мыслью, что это решение есть, в том числе и результат моей с фирмой обширной переписки

по итогам прошлогодних тестов. Так что лично готов подтвердить: к замечаниям и пожеланиям компания относится крайне внимательно.) Камбуз, кстати говоря, даром, что маленький по площади, но оборудован отменно – помимо микроволновки здесь есть еще и посудомоечная машина. В-четвертых, перенос камбуза в нос значительно расширил ширину салона – танцевать здесь, пожалуй, все же не станешь, но воздуха добавилось существенно. В-пятых, салон логично и четко разделился на две функциональные зоны: впереди зона «служебная» (водитель и камбуз), в кормовой части – зона обеденная (диван, столик и кресла). Ну и, наконец, главная «фишка» такой планировки: «легким движением руки» диван превращается... в широкую полноценную двуспальную кровать! Тем самым к двум нижним каютам добавляются еще два спальных места, делая использование яхты более гибким. В итоге мне кажется, что подобная компоновка салона должна вскоре стать очень популярной на яхтах подобных размеров.

«Beneteau», как видим, продолжает находить все новые и новые решения в рамках своей нынешней фирменной политики, которую по-русски можно сформулировать примерно следующим образом: «Дать потребителю за каждый вложенный евро как можно больше на каждый фут длины судна». Конечно, подобный подход – результат определенных компромиссов: приходится, в частности, экономить на том, чего владелец лодки не видит (мы об этом уже говорили). Но такова выбранная верфью стратегия – идти за предпочтениями покупателей, а не навязывать им свои стандарты. Руководителям компании, в конце концов, видней – не зря же она по-прежнему сохраняет статус крупнейшего яхтостроителя мира.



Скорость, расход топлива и уровень шума

Об/мин	Скорость, уз	Расход топлива, л/ч	Дальность плавания, миль*	Уровень шума в салоне, дБ(А)
600	2.8	2.4	930	63
1000	5.5	4.9	900	67
1500	7.8	11.7	533	68
2000	9.5	26.9	283	73
2500	14.1	48.4	233	75
3000	19.6	75.7	215	77

* На основании замеренных данных

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	12
Экипаж на борту, чел.	6
Загрузка водой и топливом, л	400



Салон, как и все внутренние помещения новых моделей «Beneteau» имеет обширную площадь белых, не закрытых деревом панелей подволока. Кому-то это покажется стильным, кому-то – скромным. Дело вкуса. Но отмечу особо понравившуюся мне деталь – очень изящное решение этого подволока, в котором мощные продольные балки жесткости, поддерживающие настил шлюпочной палубы, элегантно обыграны в качестве декоративных элементов, обла-

гораживая салон в целом. Еще одна приятная вещь – электроарматура салона и кают «34 ST» заметно выше по качеству, чем на опробованной ранее «Antares 30» («Кия» № 225).

Внутреннее водительское место не вызывает никаких претензий – удобный диван, отличный обзор, хорошо скомпонованный пульт управления (как и требуют сегодняшние взгляды на эргономику, постоянно в поле зрения водителя находятся два самых важных прибора – компас

и тахометр). Отмечу, что представленная на тест лодка была оборудована сразу двумя подруливающими устройствами – нечасто встречающаяся вещь на яхтах подобных размеров. Видимо, этого потребовало высокое аэродинамическое сопротивление судна в боковой проекции. Под тумбой водительского дивана находится холодильник. Под настилом салона (стол и кресла легко переносятся в кокпит) скрывается доступ к 6-литровому турбодизелю «Cummins» – надо отметить, что к правой стороне двигателя подобраться все же будет нелегко. Шумоизоляция салона выполнена просто великолепно для массовой яхты – всего 75 дБ(А) на крейсерском ходу 14 уз, это сравнимо с «Oyster 43 LD»! Жирный плюс фирме.

Внизу все просто: довольно тесная гостевая каюта (у меня есть серьезное подозрение, что при наличии на борту всего двух гостей ночевать они будут в более просторном салоне, а эта каюта будет использоваться для хранения вещей), вполне просторная хозяйская (телевизор, стереопроектор, кондиционер). Гальюн с душем – просторный без каких-либо раздражающих компоновочных или стилистических решений. Удивила небольшая дверца, куда-то

Скорость и уровень шума под мотором

Об/мин	Скорость, уз	Уровень шума, дБ(А)		
		Салон	Носовая каюта	Кормовая каюта
800	3.6	68	65	72
1500	5.5	71	68	75
2100	7.4	73	70	77
3100	8.9	75	72	78

ведущая из гальюна – я сначала подумал, что за ней скрывается рундук или сушилка. Оказалось, там находится доступ ко всей бортовой электрике и электронике (проводка, предохранители, «мозги» от «Raymarine»). Если честно, то мне кажется, что подобному оборудованию не место рядом с душем (тем паче, что в том же отсеке располагается и разводка водяной системы). Под ступеньками трапа, ведущего из салона в кокпит, скрываются рукоятки включения системы пожаротушения в машинном отделении и коммутаторы аккумуляторов.

Кокпит сравнительно невелик и в целом не требует никаких особенных комментариев. Немножко удивило лишь отсут-

ствие хоть какого-то фиксатора дверцы кокпита в открытом состоянии: во время стоянки даже при небольшом волнении она раздражающе стучится о транцевую стенку.

Флайбридж хорош! Без установленного на нем тендера он просто огромен. В носовой части – место пилота и Г-образный мягкий диван вокруг небольшого столика с интегрированными подстаканниками. По-

жалуй, единственная серьезная претензия к планировке шлюпочной палубы следующая – прямо по самому центру ее проходит массивный бимс, образующий довольно высокую ступеньку. Белая на белом она абсолютно незаметна и я подозреваю, что об нее еще не раз споткнутся го-



сти этой яхты. Возможно, стоило бы этот бимс переместить ниже – лучше пусть он выпирает вниз из подволока, чем вверх – из палубного настила. Чего-то тут не додумали...

На ходу с шестью человеками на борту яхта вела в целом весьма неплохо. Острая скула и носовая палуба, нависающая над острой носовой частью, практически исключают забрызгиваемость при ходе против волны. Ход судна достаточно мягкий (с одной оговоркой, но об этом чуть ниже), несмотря на сравнительно небольшую килеватость на транце – играют свою роль очень острые носовые обводы. Управляемость яхты оставила следующие впечатления – руль потяжелее, чем на «Antares», а реакции лодки на действия шкипера более вялые, «размазанные», несмотря на небольшой скег, призванный повысить эффективность пера руля. От «истребительной» чувствительности «Antares 30» нет и следа, что вполне логично, учитывая совершенно иные архитектуру и позиционирование траулера. Характер реакции судна на действия рулевого немножко меняется с ростом скорости – после выхода судна на переходной режим оно становится несколько более чувствительным на руле. На крейсерской скорости (а это примерно 14-15 уз) управляемость яхты (без автопилота) несколько не напрягает рулевого излишней чувствительностью, так что дальние переходы должны быть приятными. Единственно, что обыгрывать волны так легко, как на «Antares 30», уже не получится.

И теперь я подхожу к весьма важному моменту. На ходу по волнам Средиземного моря мы с моим немецким коллегой сошлись в том, что на столь незначительном волнении судно рас-

*С точки зрения получения максимальной дальности хода яхту на глиссирование все же лучше не выводить.

качивается, пожалуй, излишне сильно по сравнению с другими яхтами подобного типоразмера. Вернувшись в Россию, я попытался прояснить эту ситуацию. Удачный совет дал наш постоянный автор Альберт Назаров – замерить период качки по сделанной на борту видеозаписи. Я так и поступил, после чего Альберт выдал примерное значение метацентрической высоты лодки с шестью человеками на борту – около 0,4 м. Что находится (с учетом погрешности) на нижней границе требований временных правил классификации и технических требований к прогулочным и иным судам, поднадзорным ГИМС РФ. Они введены в действие приказом Главного управления ГИМС № 42 от 28 июня 2001 г. Означенные правила в пункте 6.2.8.6.5 гласят следующее: «Начальная поперечная метацентрическая высота судна при всех вариантах нагрузки, за исключением судна порожнем должна быть не менее 0,5 м».

Конечно, наша оценка страдает определенными погрешностями. На всякий случай (чтобы напрямую сравнить «34 ST» с другими судами) я запросил у «Beneteau» данные о высоте ЦТ этой яхты. Полученный ответ гласил – высота составляет 1,49 м над ОЛ. Это все же до-

вольно много – большинство моторных яхт сравнимого размера имеют высоту ЦТ над ОЛ в пределах 1,20–1,35 м. (И надо отметить, что с тендером на флайбридже ЦТ еще немного уедет вверх.) Видимо, это плата за высокую надстройку и развитый флайбридж с мачтой, грузовой стрелой и лебедками.

Из сказанного выше не следует, впрочем, делать вывод, что «34 Swift Trawler» является небезопасной в эксплуатации яхтой. Все же эта лодка имеет полноценный европейский сертификат класса «B», что допускает ее эксплуатацию в открытом море с восемью человеками на борту. Скорее, эти ее особенности (выражающиеся в довольно размашистой качке со

сравнительно большими периодом и амплитудой) могут повлиять на самочувствие – планируя дальнюю прогулку, не стоит приглашать на ее борт гостей, в чьей стойкости к морской болезни вы не очень уверены.

Резюме

Стилистически очень интересный и вместительный «псевдотраулер» для тех, кто ценит не скорость, а простор и удобство на борту. Все возможные компромиссы решены фирмой именно в пользу последнего. ■



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

	Конструкция и внешний вид	Обитаемость и комфорт	Мореходные качества
	<ul style="list-style-type: none"> Стильный внешний вид Корпус с бальсовым наполнителем Малый расход топлива 	<ul style="list-style-type: none"> Удобная планировка салона Трансформируемый диван Отличная шумоизоляция 	<ul style="list-style-type: none"> Хорошая управляемость на большой скорости Мягкий ход на встречном волнении
	<ul style="list-style-type: none"> Ограничение проходимости под мостами Неудачное размещение электроники Орехи сборки 	<ul style="list-style-type: none"> Тесная гостевая каюта Поперечный бимс выступает из шлюпочной палубы Отсутствие тикового настила в кокпите и на флайбридже 	<ul style="list-style-type: none"> «Вялая» реакция на малых скоростях Плавная качка со сравнительно большими периодом и амплитудой