

Звезда по имени «Sense»

«Sense» меняет правила игры на рынке массовых яхт».

Ив Мандин, руководитель пресс-группы «Beneteau»

«Основной идеей нового проекта было совмещение в одной яхте достоинств одно- и многокорпусника, а также моторной яхты...».

Оливье Ракупо, разработчик проекта «Sense»



Артур Гроховский.
Фото автора

ТЕСТ
Кия

Новая линейка «Beneteau», выпущенная на рынок под названием «Sense», всколыхнула достаточно консервативный мир массовых парусных яхт. В своем стремлении не отступить, не потерять постоянного покупателя, не оказаться в стороне от мейнстрима верфи этой категории не часто идут на радикальные эксперименты, стараясь «быть как все», лишь с какой-то своей небольшой изюминкой. Неожиданно для всех «Sense» привнесла в этот мир радикально новые решения, ну, а насколько они оказались к месту, мы поехали выяснять на маленький остров Иль дэс Эмбье.

Спервого взгляда новая яхта (мы начали знакомство с «Sense 50», позднее опробовав и «Sense 43») принципиально отличалась от уже известных «Beneteau», да и не только от них. Низкая, широкая, с плоской кормой и явно выраженной скулой яхта больше всего напоминала слегка уменьшенную «Open 60». Поразил просто огромный кокпит, куда более просторный, чем, например, на близкой по размерениям «Beneteau Oceanis 50». Дальнейший осмотр яхты снаружи



Место рулевого:
неплохо скомпоновано,
но шкотовая лебедка
чуть далековата

Кокпит:
открывающийся транец
делает его просто
гигантским

выявил еще кое-что интересное. Так, перед мачтой видна заранее сделанная отформовка под опциональный автоматический стаксель, поблизости размещен вытяжной вентилятор необычной обтекаемой формы. Все палубные люки плоские, не выделяющиеся над палубой. В асимметричном кокпите удивила странного вида конструкция из полупрозрачной пластмассы. Сперва мы приняли ее за раскладной дополнительный столик, но это оказалось раскладное сиденье. Придуманно остроумно,

но выглядит чуть чужеродно. Похожего вида (но уже деревянная) конструкция, размещенная в салоне, смотрится куда гармоничнее.

Место рулевого сформировано удачно – можно стоять, сидеть как прямо по курсу, так и на борту. Главная шкотовая лебедка расположена немного далековато от него, но с электрической лебедкой (как на нашем варианте «50-й») рулевой никаких трудностей с настройкой яхты не испытывал. На «43-й» шкотовые лебедки были ручными, на них

удобнее работать матросам. Рядом с фаловыми лебедками находятся специальные закрывающиеся лючки, куда убираются ходовые концы. Рационально и выглядит опрятно – концы не мешаются в кокпите под ногами.

Левое сиденье в кокпите поднимается, открывая доступ то ли в очень большой рундук, то ли в очень маленькую каюту. Во всяком случае туда ведет трапик, и есть иллюминатор, выходящий в кокпит. Мне бы не хотелось жить в такой каютке. Но сопровождавший нас Ив Мандин



Общий вид и план подпалубных помещений («Sense 50»)

рассказал, что, когда он брал такую лодку в чартер, его сын с огромным удовольствием занял это помещение, признав в ней свою личную территорию, защищенную от вторжения взрослых. Что ж, возможно... Можно здесь поселить штатного боцмана, хотя идеология яхты подразумевает семейную жизнь на борту и управление без штатного экипажа.

По правому борту – просто огромный рундук. Если каюту по левому борту тоже считать рундуком, то их суммарная емкость составит несколько кубометров.

Интересная идея реализована в конструкции транца – при нажатии на него он вертикально опускается вниз, превращая закрытый с кормы кокпит в открытый, ведущий к купальной платформе. Это несколько более изощренная схема, чем простое откидывание транца с превращением последнего в платформу.

Опускаемый столик в кокпите в сочетании с С-образным сиденьем позволяет превратить последнее в обширную «лежанку», более свойственную моторным, нежели парусным

яхтам. Интересно, что представленная на тест яхта была «нафарширована» опциями до предела – выяснилось, например, что даже оба столика (в кокпите и пресловутый в салоне) опускаются и поднимаются при помощи электромотора, электричеством же открывается и входной люк. Верх сибаритства!

Парусное вооружение выполнено с некоторым упрощением: погона гика-шкота нет, блоки проводки шкота закреплены на арке над рубкой. Внутренняя проводка всех концов тоже немного упрощена – в местах перегибов отсутствуют ролики, вместо них стоят отполированные металлические направляющие. По этой причине, например, гика-шкот травится неохотно, особенно в слабый ветер – большее трение в проводке мешает ему легко стравиться.

Внутренние помещения яхты – откровение для нынешнего судостроения, настолько их планировка отличается от классической для 50-футовиков: «хозяйская каюта – в носу, гостевые – под кокпитом». Здесь все каюты размещаются в носовой

части, а все пространство от миделя в корму отдано огромному салону. Хотя, если честно, что-то подобное в истории уже было – я имею в виду яхту «Dufour Atoll». Совпадение, безусловно, не один в один, но нечто схожее есть. Можно привести и другую аналогию: новая «Moody 45 DS» («КиЯ» № 214). Если исключить поднятый салон у «Moody», то совпадение довольно близкое. Сами же разработчики от родства с «Atoll» и «Moody» открепиваются, говоря при этом о том, что лодка и так появилась чуть раньше, чем созрел для нее рынок. По оценке самих сотрудников верфи, «Sense» станут бестселлерами года через два-три, когда клиенты смогут полностью оценить все их достоинства и положительные отличия от других массовых яхт.

Мне же яхта внутри при первом знакомстве напомнила пресловутые «Wally», настолько похожим на них был ее салон практически квадратной формы. По левому борту – С-образный диван и столик, тут же (лицом в корму) – место штурмана. Не всем понравится сидеть лицом в

Основные данные яхты «Beneteau Sense 50» и ее одноклассников «Moody 45 DS» и «Jeanneau 50 DS»

	«Sense 50»	«Jeanneau 50 DS»	«Moody 45 DS»
Длина, м: макс. по КВЛ	15.27 14.05	15.07 13.12	13.72 12.93
Ширина, м	4.86	4.49	4.57
Осадка, м	2.10 (1.75*)	2.15	–
Масса балласта, т	3.965	–	4.300
Водоизмещение, т	15.295	13.4	14.0
Пл. парусности, м ² : грот стаксель	64.0 63.0	– –	62.0 36.0
Мощн. двиг., л.с.	75	75	106
Конструктор	Оливье Ракупо		
Дизайн интерьера	«Nauta Design»		

Проводка снастей: наветренный шкот «код зеро» все время заклинивается в этом месте





Проводка снастей:
отсутствие роликов
вызывает излишне большое
трение

Условия проведения теста

Акватория	Средиземное море вблизи Иль дес Эмбье
Скорость ветра, м/с	4–5 порывами до 8
Волнение, баллы	2–3
Температура воздуха, °С	15
Температура воды, °С	9
Экипаж на борту, чел.	5
Загрузка водой и топливом, л	360

Скорость и уровень шума под мотором («Sense 43»)

Об/мин	Скорость, уз	Уровень шума, дБ(А)	
		Салон	Каюта
700	2.8	59	49
1000	3.1	60	51
1500	5.1	65	55
2000	7.2	70	59
3000	7.4	74	66



корму, зато есть какая-никакая, а зрительная связь между рулевым и штурманом. Интересно, что часть дивана, образующая «сидушку» штурмана, может регулироваться по углу наклона – мелочь, а приятно. А вот подволочных релингов в салоне нет...

По правому борту – просто гигантский камбуз во всю длину салона, укомплектованный всем, что только может пожелать душа хозяйки (два холодильника, микроволновка, газовая плита, посудомоечная машина). Обе наружные (вертикальная и горизонтальная) поверхности газовой плиты закрываются специальными выезжающими декоративными крышками, что делает интерьер салона цельным и завершенным. Высота салона – 1.95 м, он выглядит очень светлым не только за счет обилия люков и иллюминаторов, но и из-за обилия белых панелей, светлого же дерева розоватого оттенка и светлой обивки диванов. Воздуха в нем много, а сам он более просторен, чем те, что ранее приходилось видеть на 50-футовиках. Попутно надо отметить, что дотягиваться до што-

рок иллюминатора над камбузом трудновато даже с моим ростом.

Деревянная конструкция («барная стойка») в середине салона разбирается и превращается в дополнительное сиденье, позволяющее сидеть вкруговую вокруг столика – очень удобно. Из нее же, кстати, «вылезает» и экран телевизора. Качество сборки дерева (да и лодки в целом) весьма хорошее – заметно лучше, чем на виденных ранее моделях «Beneteau». Во всяком случае оснований для возмущения вроде: «Что вы подсунули нам на тест?!» – ни одна из яхт не дала.

Одной ступенькой ниже по левому борту находятся галюнь и гостевая каюта, а вот по правому... Здесь на представленном нам варианте был размещен самый натуральный мини-офис – ну, или личный кабинет владельца. Тем самым схема «яхта – мой дом» получает на этом судне свое законченное воплощение. Мы уже писали о том, что современная концепция чисто крейсерских яхт «Beneteau» (исключая линейку «First») подразумевает «квартиру под парусами»,

и новая «Sense» тому полное подтверждение. Для людей, желающих проводить много времени на яхте и не готовых при этом расстаться с некоторыми привычными удобствами городской квартиры, «Sense», пожалуй, подойдет наилучшим образом. При желании, впрочем, можно заменить этот офис на еще одну небольшую гостевую каюту (или организовать дополнительное спальное место поверх стола).

Дальше в нос (еще одной ступенькой ниже) по правому борту размещена просторная «хозяйская» душевая с галюном, за ней, как и положено, – хозяйская каюта. Последняя, однако, выглядит более скромно, чем следовало ожидать от 50-футовика – скажем, в ней ни столика, ни сидухи при нем, которые, поляки, например, ухитрились разместить в 47-футовой «Delphia» («КиЯ» № 227). Логика, видимо, была такова: при наличии на борту отдельного кабинета-офиса и огромного салона нет смысла набивать каюту лишней мебелью. Возможно, в этом есть какой-то резон. Кстати, интересная деталь – спать на кровати в





Носовая каюта: какие-либо сиденья отсутствуют



Салон: невероятно просторен. В середине – разборное сиденье

	Конструкция и дизайн	Обитаемость и комфорт	Управляемость и мореходные качества
😊	Необычная планировочная схема	Очень просторный салон	Хорошие скоростные качества
	Опускающийся транец	Наличие «офиса» на борту	Отсутствие тенденции к приведению на ветер
	Оригинальный внешний вид	Огромные рундуки	
😞	Заклинивает шкот «код зеро» между вант-путенсами и релингами	Недостаточно розеток для подключения электроники	Вялое рулевое управление
	Большое трение в проводке снастей (нет роликов)	Неудобно дотягиваться до шторок иллюминаторов	Невысокая крутизна лавировки
	Раскладное сиденье в кокпите выглядит чужеродным		

ТЕСТ Кия

носовой каюте предлагается головами вперед, широкий нос яхты позволяет такое расположение. Высота здесь вполне достаточная для большинства людей – 1.86 м.

Выходим в море. Яхта оснащена, как оказалось, новой системой «Dock and Go», сильно облегчающей маневрирование в тесной гавани. Конструктивно система выглядит как компьютерная связь носовой подрульки и вращающегося вокруг своей оси привода типа «Saildrive». Все управление сведено к одному джойстику и работает на оборотах до 2000 об/мин. В итоге яхта управляется почти так же, как

катер с системой «Volvo IPS» – поворотом джойстика ее можно развернуть на месте на 360° или заставить двигаться лагом, что позволяет с легкостью швартоваться в самом узком месте стоянки. Для не очень опытных капитанов это просто находка, да и людям с опытом тоже неплохое подспорье. Система хорошо продумана, особенно понравилась ее «понимание» реакции рулевого на собственные ошибочные действия: в этом случае достаточно дать джойстиком резкое контрдвижение, как яхта тут же гасит свою инерцию и замирает на месте. Такая система управления впечатляет! На более высоких же оборотах двигателя управление обычное – РУД и кнопки подрульки.

Пройдя фарватер, раскручиваем и поднимаем паруса. Под одним гротом яхта при ветре 10 уз идет со скоростью 2.4 уз. Ставим «код зеро». Скорость начинает расти, яхта выходит из-под прикрытия острова, ветер то усиливается, то ослабевает. При скорости истинного ветра 7.5 уз удается разогнать лодку до 7.8 уз!

На порывах «Sense», к моему удивлению, довольно сильно кренится, невзирая на большую ширину. Впрочем, когда в воду входит скула, рост крена прекращается. Два пера руля стабильно удерживают яхту на курсе, стрем-

ление на привод минимальны и легко гасятся. Обтекание кормы – довольно плавное, судно почти не тянет воду за кормой. Максимальная скорость, которую удается развить при 12 уз ветра, – 8.6 уз под «кодом зеро» и 7 уз – под стакселем. Наивысшая крутизна хода, при которой яхта еще сохраняет определенную ходкость и живость, – порядка 48° к истинному ветру, при этом скорость падает до 5 уз, но нормальный лавировочный угол составляет примерно 105°.

Руление на «Sense», вопреки ожиданиям, не вызвало особого удовольствия. Несмотря на два пера руля, что, казалось бы, должно гарантировать хорошую обратную связь, яхта в управлении немного «туповата». Для азартных яхтсменов лодка может показаться скучноватой. И это – пожалуй, единственная серьезная претензия к «Sense». В остальном же яхта более чем соответствует первоначальным ожиданиям.

Резюме

На принципиально новой по планировке яхте, заметно отличающейся от своих одноклассниц, логически доведена до завершения концепция «квартиры под парусами», которую при этом отличают неплохие ходовые качества. ■

EVINRUDE



Больше времени на воде!

Моторы EVINRUDE E-TEC

- 5 лет (750 моточасов) гарантии от производителя. *
- Легкие: на 45 кг легче других моторов того же класса. **
- Экономичные: потребляют на 44% меньше топлива и на 50% меньше масла, чем классические моторы. **

* На модели 2011 г.

** По данным производителя за 2011 г.

По вопросам предоставления статуса дилера по продукции Evinrude обращайтесь по адресу DN@rosan.com или по телефонам 8 (812) 702-40-41/42, доб. 593.

ROSAN АВТОРИЗОВАННЫЙ ДИСТРИБЬЮТОР BRP Inc.

Горячая линия BRP в России
8-800-200-22-90

Информация о дилерах на сайте
www.rosan.com