

Основные данные яхты «Beneteau First 40» и ее одноклассниц «X-Yachts 40» и «Hanse 400»

	«First 40»	«X-Yachts 40»	«Hanse 400»
Длина, м:			
– макс.	12.58	12.19	12.10
– по КВЛ	10.67	10.71	10.80
Ширина, м	3.89	3.80	4.08
Осадка, м	1.95 (2.45)*	2.10 (2.40/1.80)*	2.05 (1.98/1.65)*
Масса балласта, кг	3342 (2998)*	3200	2685
Водоизмещение, т	7.90	7.45	8.40/7.90**
Площадь парусности, м ² :			
– грот	46.1	50.6	52.2
– стаксель или гюня	52.2***	30.6/48.6***	36.2/53.4***
Мощн. вспом. двигателя, л.с.	40	40	40
Базовая цена верфи, евро	131 900		
Конструктор	«Farr Yacht Design»	«X-Yachts Design Group»	«Judel/Vrolijk & Co»
Строитель	«Chantiers Beneteau»	«X-Yachts»	«HanseYachts AG»

* Варианты опциональных килей

** В варианте с эпоксидным корпусом

*** Гюня шириной 140% от основания переднего парусного треугольника

Артур Гроховский. Фото автора



Концепция яхты «Beneteau First 40», предоставленной нам на тест, неоригинальна, но среди фирм массовых яхт все же встречается нечасто. Эта лодка – быстроходный семейный крейсер, который, хотя по своим характеристикам (в первую очередь, по энерговооруженности) и не дотянул до подлинно скоростного крейсера (performance cruiser), все же существенно превосходит обычные семейные яхты. Тем интереснее было опробовать такую «горячую штучку» в деле и посмотреть, чем же именно отметила компания «Beneteau» 30-летие теперь уже знаменитого бренда «First», выделяющегося в ее производственной линейке.



Мечта Эдмона Дантеса

«Beneteau First 40», впервые явленная миру осенью прошлого года на выставке в Саутгемптоне, спроектирована КБ Брюса Фарра, что уже весьма многообещающе говорит о ходовых качествах. Ее агрессивный внешний вид подобную особенность лодки лишь дополнительно подчеркивает. Сурово нахмуренные «брови» над линией рубочных иллюминаторов (хотя этот прищуренный «взгляд» яхты не каждому может прийтись по вкусу), стальной прутки в качестве стоячего такелажа, обилие снастей и лебедок, «немецкая» проводка гикашкота, просторный «модульный» кокпит, из которого перед гонками могут быть легко убраны кормовые рундуки и банки, что превращает его в открытый (для экономии веса и облегчения перемещения экипажа) – все говорит о ее азартном характере. (Последнее решение, кстати, применено и на одном из новейших «Эланов» – что ж тут скажешь, «информационная диффузия»*). Впрочем, представители фирмы всячески отрицали принадлежность «First 40» к категории racer/cruiser. По их мнению, типичный владелец «First 40» (а это, надо заметить, уже восьмая по счету реинкарнация популярной модели, причем предыдущая версия разошлась по свету в 800

экземплярах), если и участвует в гонках, то они отнимают у него никак не более 10% всего времени, проводимого в море.

Это утверждение, на мой взгляд, несколько странно. А зачем тогда яхте такая чисто гоночная вещь, как «немецкий» гикашкот (неужели же стоящий за рулем глава семейства будет ежеминутно настраивать грот?) и для чего разработаны опциональные пакеты под говорящими названиями «Regatta Packs» и «Regatta Carbon Packs»? Впрочем, Бог с ними, с пакетами, оставим позиционирование «First 40» на рынке самой «Chantiers Beneteau» и ее дилерам. Моя же задача – честно рассказать обо всем, что видел.



Внешне лодку я уже описал, могу лишь добавить, что своему архитектурному облику в целом она довольно близка к современным яхтам верфи «Dehler». Внутренний дизайн разработан компанией «Nauta Design», с которой «Beneteau» сейчас активно сотрудничает. Подпалубное пространство «First 40» выглядит очень просторным и отделано деревом светлых тонов (но настил пола – классический красное дерево) в сочетании с темной серо-коричневой обивкой диванов и коек. Это очень модный сегодня вариант цветового решения (почти в такой же гамме, например, отделан салон новейшей «Southerly 32»), но, на мой взгляд, скорее на любителя (цвет мягкой обивки выглядит богато, но мрачновато). Впрочем, зато темная обивка довольно практична. Салон превосходно освещен и отлично вентилируется, за что отвечают шесть открывающихся рубочных иллюминаторов и световой люк. Не обделены иллюминаторами и лючками и каюты, а вот потолочных релингов на яхте нет – компания «Beneteau» считает их атрибутом топ-моделей (на тестированной параллельно «Oceanis 54» они уже были). Правда, в этом нет ничего страшного.

Говоря о дизайне внутренних помещений, следует обратить внимание еще на три особенности. Первая – это опускающийся (при помощи парал-

* Копирайт Ю.Ситникова



1. Штурманский стол: очень удобен, в отличие от сиденья за ним. 2. Салон: симметрия во всем. 3. Модульный кокпит: обилие снастей, лебедок и штурвал большого диаметра, кормовая банка снята. 4. Камбуз: хорошо продуман и даже имеет отдельную подсветку «рабочего места». 5. Салон: светлое дерево и темная обивка выглядят стильно

делограммного механизма) стол в салоне, при этом в ходе гонок убирать под палубу паруса и доставать новые на замену становится намного удобнее, а вот (вновь повторюсь) для обычной круизной лодки делать это не имеет смысла. Вторая — просторный Г-образный штурманский столик по правому борту, сиденье которого образцом удобства назвать, однако, трудно. И третье — мойка, которая, как это сейчас, видимо, в целях экономии, принято, не отделена от салона даже миниатюрной перегородкой (впрочем, у нее есть бортик). Но все же сильные брызги будут на обивке дивана — этот недостаток мы уже отмечали в ходе тестов многих других яхт. К самому же камбузу замечаний нет.

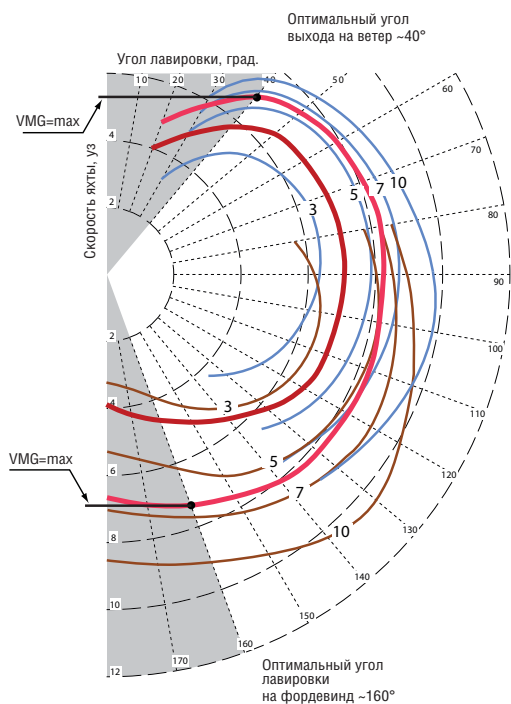
Планировка «First 40» тоже не совсем стереотипная (что еще раз говорит: это — не просто скоростной семейный крейсер, что бы там не утверждали маркетологи). Хозяйская каюта — в носу, две симметричные кормовые каюты, достаточно просторные салон, камбуз и штурманский уголок, а вот галюна-то, кажется на первый взгляд, и нет. То есть, конечно, есть — просто он незаметен, поскольку прячется... в хозяйской каюте, за бортом

немалую ее часть. Для регатной лодки это совершенно нормальное решение, а вот для чисто семейного крейсера... Не знаю, не знаю. При наличии гостей на борту ночной отдых владельца может оказаться не вполне безмятежным.

Конструктивно лодка построена с применением самых передовых технологий: палуба выклеена по методу injection, корпус (монолитный в подводной части и сэндвичевый с бальсовым наполнителем — выше КВЛ) сделан с использованием инфузионного процесса. Все это позволяет создать более легкое, жесткое и долговечное судно (отметим, что компания «Chantiers Beneteau» является одним из пионеров внедрения подобных технологических процессов в массовое яхтостроение, отработав их на одном из своих элитных подразделений — верфи CNB). Яхта может быть оснащена стандартным или же высокоэффективным (более узким и глубоким со свинцовым бульбом) килем. Обводы корпуса оптимизированы под правила IRC, их же требованием подчинен и план парусности с узкой кевларовой генуей, не перекрывающей грот. Генуя оптимальной формы снабжена латами на задней шкаторине. Грот имеет большое удлинение и маленький горб по задней шкаторине (видимо, именно в силу этого конструктор отказался от сквозных лат на нем), он превосходно стоит в любой ветер, отличаясь высокой аэродинамической эффективностью и сравнительно низким положением ЦП.

Тесты проходили в пасмурную дождливую погоду с резким порывистым ветром от юго-востока скоростью 5–7 м/с и порывами до 15–17 м/с. Управлять лодкой в этих условиях было очень легко и приятно. Яхта (на тестах была версия с опциональным «глубоким» килем) кренится умеренно и хорошо слушалась руля (на порывах мы рифы не брали, а просто растравливали грот, если уж сильно припекало). Обшитый кожей штурвал большого диаметра оказался весьма «легким» с небольшим реактивным усилием. На сильных порывах яхта вела себя «по-фарровски» — не приводилась резко к ветру, а вначале только как бы обозначала свое стремление привести нос, слегка отклоняя нос на ветер и на короткое время «зависая» в этом положении. Вернуть яхту «на курс истинный» в данной ситуации для рулевого не составляет труда: достаточно небольшой коррекции рулем. А вот если проглянуть этот момент, то она вновь начинает приводиться, на этот раз уже гораздо сильнее. Но и в этой ситуации уход лодки на ветер остается весьма плавным, и погасить его нетрудно. Такое поведение, как мне удалось заметить, свойственно многим проектам именно Брюса Фарра, а вот две другие «Beneteau» (созданные иными КБ), представленные нам на тест, в схожей ситуации вели себя иначе.

В целом же управление этой яхтой даже в довольно тяжелых условиях (шквалистый ветер, длинная морская



Полярная диаграмма яхты «First 40»

- Расчетная полярная диаграмма, грот + стаксель
- Расчетная полярная диаграмма, грот + спинакер

Результаты испытаний «Кия»:

- Скорость ветра 5 м/с
- Скорость ветра 7 м/с

Качественная оценка энерговооруженности яхты «First 40»*

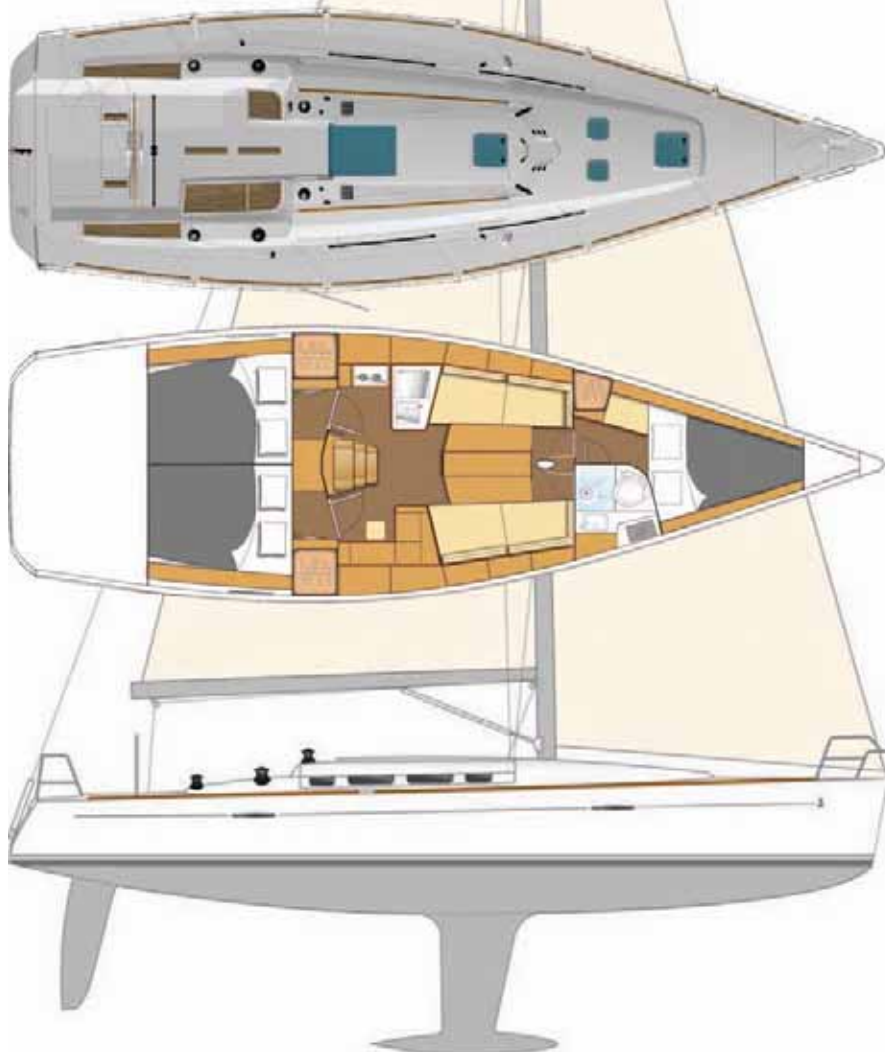


* Данный параметр (в виде безразмерного коэффициента $\sqrt{S^3/D}$) является хорошим показателем ходкости парусных яхт в средние ветра, будучи, по сути, довольно точным аналогом величины энерговооруженности (л.с./т) для судов моторных. Для большинства массовых крейсерско-гоночных яхт значение этого показателя лежит в пределах от 4 (семейные крейсера с малой энерговооруженностью) до 5 («заряженные» регатные лодки), повышаясь до 5.5-6 у яхт класса performance cruiser и до 6.5 у экстремальных конструкций наподобие яхт дивизиона Proto в классе Mini 6.50.

зыбь вкупе с идущей под 45° к ней «свежей» ветровой волной) для рулевого неутомительно, реакции судна на действия рулем достаточно быстрые, четкие и предсказуемые. В увал при сильном ветре лодка идет довольно легко, на порывах быстро разгоняется с приятным и хорошо ощутимым ускорением (палуба «выдергивается» из-под ног). Стабильность прямолинейного движения «First 40» в целом неплохая, но все же уступает образцовым «Jeanneau 45/50 DS» («Кия» № 214). Впрочем, это яхты совершенно разной ориентации, если так можно выразиться, и нельзя предъявлять одинаковые требования к высококомфортабельному крейсеру и скоростному регатнику. Крутизна хода лодки весьма высока и заметно превосходит большинство семейных крейсеров: «First 40» может успешно выкручивать на ветер вплоть до угла 22-24° к истинному ветру – отличный показатель для довольно крупного крейсера!

За счет острых носовых оконечностей яхта очень мягко входит в крупную волну, ход как по длинной зыби, так и по короткой ветровой волне у нее спокойный. Носовая палуба при движении на волнении забрызгивается умеренно, а кокпит остается практически сухим: только один раз нам «посчастливилось» поймать огромную струю, перелетевшую через весь кокпит. Обтекание кормы водой плавное (хотя до того уровня, который демонстрируют яхты, созданные по правилам IMS, все же еще далеко).

Общий вид, план салона и палубы яхты «Beneateau First 40»



Скорость и уровень шума под мотором

Частота вращения, об./мин	Скорость, уз	Уровень шума, дБ-А		
		Салон	Носовая каюта	Кормовая каюта
800	Холостой ход	63	62	69
1200	4.5	72	67	75
2000	6.5	75	70	79
2500	7.5	77	72	81
3000	8.2	79	74	84

Условия проведения теста

Акватория	Средиземное море вблизи Марселя
Скорость ветра, м/с	5–7, порывами до 15–17
Волнение, баллы	2–3, временами до 4
Температура воздуха, °С	8
Температура воды, °С	7
Экипаж на борту, чел.	6
Заправка водой/ топливом, л	100/130



Место у штурвала хорошо продувано. Две косо срезанные дощечки упора для ног наклеены параллельно ДП как раз в «нужных» местах, так что на кренах чувствуешь себя более чем уверенно. В этом отношении «First 40» заметно превосходит вышеупомянутые «Jeanneau». Проблемы могут быть разве что у рулевых очень высокого (более 1.95 м) роста. В связи с тем, что на яхте гика-шкоты проведены по германской системе, рулевой может работать только на них самих (их лебедки расположены побортно довольно близко к штурвалу, но все

же не рядом), а вот чтобы управляться со стаксель-шкотами (их лебедки сильно смещены от штурвала в нос и установлены почти у самой стенки рубки), как ни крути, потребуете помощь матроса. Так что управлять этой яхтой в одиночку – занятие сложное. На крыше рубки расположена еще одна пара лебедок, которая обслуживает фалы и различные настроечные снасти.

Обзор с места рулевого неплохой, высоко поднятый гик не закрывает видимость под ветер, узкая генуя перекрывает лишь сравнительно не-

большой сектор по носу яхты (но вот прозрачная вставка в нее все же была бы нелишней).

Порадовало наличие на палубе довольно мощного фальшборта из тика, что удивительно, а не из перфорированного алюминиевого профиля, как сейчас принято. Такая мелкая деталь ненавязчиво подчеркивает высокий статус яхты в производственной линейке «Beneteau». Хотя палуба и покрыта «наждачкой», но все же, передвигаясь на кренах по палубе «First 40», чувствуешь себя увереннее, чем на том же «Dehler 44», где фаль-

шборта (в варианте с тиковой палубой) практически нет. Единственная претензия, которую, пожалуй, можно предъявить к планировке верхней палубы – это большой диаметр штурвала, что затрудняет замену рулевого – на корму нелегко протиснуться. (Для спортивной яхты штурвал большого диаметра – вещь просто необходимая.) Ну, и отсутствие столика в кокпите еще раз вполне красноречиво говорит о том, что это – лодка отнюдь не для спокойного семейного отдыха под парусами, а для взыскательных яхтсменов, ценящих азарт, гонки и скорость. Ходовые качества «First 40» в целом видны на диаграмме. В ходе теста на одном из порывов лодка в галфвинд спокойно разогнала до 10.5 уз – это была максимальная скорость, замеренная нами в тот день.

Откровенно признаюсь: управлять этой яхтой (несмотря на исключительно паршивую погоду) было столь приятно, что коллеги из Каталонии чуть не силой оторвали меня от руля

	Конструкция и дизайн	Обитаемость и комфорт	Скорость, управляемость и мореходные качества
+	<ul style="list-style-type: none"> Жесткий сэндвичевый корпус Модульная конструкция кокпита 	<ul style="list-style-type: none"> Просторный и светлый салон Отличные освещенность и вентиляция 	<ul style="list-style-type: none"> Хорошие скоростные характеристики Высокая крутизна лавировки
-	<ul style="list-style-type: none"> Сильно урезанная площадь носовой каюты Пониженная остойчивость в варианте со стандартным килем 	<ul style="list-style-type: none"> Неудобное сиденье штурмана Не самая лучшая шумоизоляция 	<ul style="list-style-type: none"> Небольшое стремление на привод на порывах ветра

со словами: «Россия, дай порулить». А мне думалось, глядя на стены знаменитого замка Иф, вокруг которого мы и кружились, испытывая яхту: «Вот для Эдмона Дантеса, если верить Дюма, не составило бы проблемы управиться с ней и в одиночку. Да и места для его сокровищ на борту должно хватить».

Резюме

Быстроходный крейсер, великолепно сочетающий в себе достойный уровень комфорта и хорошие скоростные характеристики. Агрессивный внешний вид, стильная внутренняя отделка и

четкая управляемость – вот основные отличия этой лодки. Среди массовых яхт других верфей ей трудно подыскать равнозначную конкурентку в том же ценовом сегменте (сама верфь называет в качестве прямых конкурентов близкие по длине модели от «X-Yachts» и «Grand Soleil» – фирм, строящих куда более дорогие суда). Фактически в лице «First 40» мы имеем один из самых недорогих быстроходных крейсеров, который все же никак нельзя назвать «бюджетным»: здесь нет никакого компромисса между ценой и качеством.

**ПОПРОБУЙТЕ
БОЛЬШИЕ
ПАРУСА!**

RUNNING ON WAVES —

круизный парусник XXI века.

Современный, скоростной,
экологичный, комфортабельный.

Недельные круизы в Эгейском и
Карибском морях, трансатлантика.

Просто купите каюту на время круиза.