

FEELING 52/55

ВОЗВРАЩЕНИЕ МОНОМАРАНА

КОМФОРТАБЕЛЬНАЯ, МАНЕВРЕННАЯ,
ПРИГОДНАЯ ДЛЯ МЕЛКОВОДЬЯ:
В СВОИХ ЯХТАХ ФРАНЦУЗСКАЯ ВЕРФЬ
PRIVILEGE MARINE ПЫТАЕТСЯ СОЕДИНИТЬ
ДОСТОИНСТВА ОДНОКОРПУСНИКА
И КАТАМАРАНА. И У НЕЕ ЭТО ПОЛУЧАЕТСЯ

На 52-й лодке нет эллинга для тузика,
зато есть кормовая каюта с большими
иллюминаторами

ФОТО: FRIDTJOF GUNDEL



Эти яхты настоящий дом под парусом, причем мореходный и удобный, хотя и не самый скоростной

ТЕКСТ
ФРИТЬОФА ГУНКЕЛЯ

Наверное, нет ни одной другой линейки яхт, которая выглядела бы столь же радикально. Высокобортные, с массивной надстройкой, аркой и большими иллюминаторами в корпусе эти лодки могут показаться комичными... по описанию. Но не кажутся. Французская верфь Privilege, выпускающая катамараны открытого моря Privilege, сейчас выводит на первый план свои яхты с подъемным килем Feeling.

Яхты – и 52-я, и 55-я – различаются лишь кормовой частью, но в обоих случаях внутреннее пространство просто огромно

Кредо верфи: однокорпусники должны приобретать свойства катамаранов. В первую очередь это касается объемов. Новые Feeling 52 и 55 (мы попробовали обе) отличаются большой шириной, вместительными кормовыми оконечностями, огромными кокпитом. Как таковой

«ванны» кокпита нет вовсе, он образован комингсами и банками, установленными прямо на палубу. Большая надстройка с внушительными иллюминаторами – еще одно напоминание о катамаране. То, что новые большие Feeling оборудованы двумя двигателями, только усиливает сходство.

Так что мономораны возвращаются! Это искусственное словечко напоминает нам о своем изначальном происхождении – о лодке Atoll компании Dufour. Однако Atoll представляла собой совершенно иную концепцию: в ней салон, камбуз и кокпит располагались на одном уровне,

внизу находились лишь спальные места (эту идею подхватила и сегодня реализует с куда более высоким качеством Moody в своих моделях серии DS). Privilege же в своих лодках пошла по другому пути. Салон, камбуз и штурманский столик по-прежнему находятся внизу, но

настил пола в салоне приподнят. Каюты находятся в оконечностях ниже салона – спускаться в них надо по ступенькам. Под настилом салона находится большой колодец, в котором спрятаны все механизмы подъема/опускания килей и он сам. Кстати, данное обстоятельство опять же придает яхте свойства катамарана – малая осадка позволяет встать у пляжа на осушку.

Изменяемая осадка

Тяжелый подъемный фальшкиль предполагает, что его плавник частично или полностью убирается в корпус. На 52-й и 55-й это происходит по нажатию кнопки (гидравлика, разумеется), при этом масса плавника, изготовленного из стали и свинца, равна шести тоннам.

Осадка может изменяться от 3,60 метра до 1,60. Схема требует применения двух перьев рулей, иначе пришлось бы делать перо переменной длины. Кроме того, два пера нужны потому, что яхта имеет очень широкую корму – одно перо на кренках сильно выходило бы из воды. Два пера означают и два широко разне-

сенных баллера с квадрантами – это дает возможность без труда создать в корме просторный эллинг для РИБа, который можно хранить даже в надутом состоянии. Впрочем, это справедливо лишь для Feeling 55, располагающего эллингом с гидравлически открывающейся створкой, Feeling 52 – даром что сестершип – такой опции не имеет.

Парадокс, но меньшая по размеру и на 8300 евро более дешевая яхта имеет практически такие же ширину и вместимость. Только эллинг отсутствует. Зато в кормовой каюте есть огромный иллюминатор на транце, выпускающий в каюту свет и простор.

Моторы и паруса

Кто в первый раз вступает на борт этих лодок, тот может быть ошарашен: и снаружи, и внутри они производят впечатление просторного дома. Эстетов, несомненно, порадует изящество внутреннего оформления. Но всех без исключения восхитит обилие внутреннего пространства, равно как и простор в кокпите. Здесь – что типично для катамаранов – рулевые посты смонтированы на кормовой стенке рубки, а фаловые и шкотовые лебедки легко доступны рулевому. Позади рулевого находятся стол с четырьмя посадочными местами, напротив него – огромная лежанка. Что еще надо?

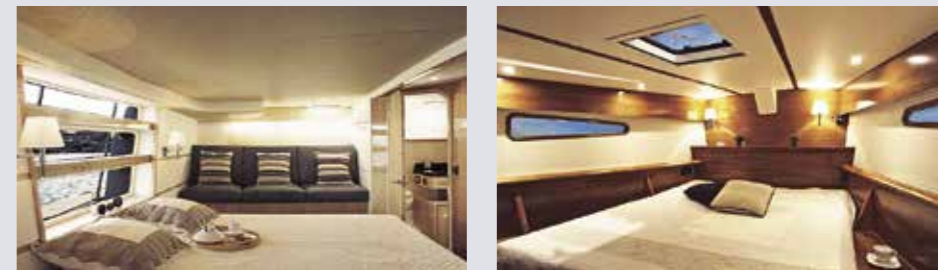
При швартовке и отходе два двигателя доказывают достоинства такой схемы. Пара Volvo D255 позволяет развернуть яхту буквально «на тарелочке». Хотя, конечно, работать ими придется активнее, чем на катамаране, у которого двигатели размещены намного шире. Два движка хороши еще и на случай поломок. На полном ходу 52-я яхта развивает 8 узлов, на крейсерском – 6,5, зато уровень шума много меньше. По желанию Volvo можно заменить на Yanmar такой же мощности, а любителям «побыстрее» за доплату поставят более мощные моторы.

Наступает момент истины: мы ставим паруса.

При ветре от 12 до 15 узлов яхта под автоматическим стакселем и гротом со сквозными латами идет со скоростью 5,5 узла при лавировке чуть больше 90°. Понятно, что этот курс отнюдь не любимая спортивная дисциплина данной лодки.

Мы уваливаемся до полного бейдевинда (60°) и под Кодом Зеро (опция) разгоняемся до 8 узлов, на галфвинде, однако – всего 6,5.

Рулевой при этом сидит в удобном кресле, без каких бы то ни было затруднений работая и с фаловыми (на крыше рубки), и со шкотовыми лебедками. Последние размещены не на комингсах, а внутри кокпита, что необычно, но весьма удобно и эргономично верно. Разумеется, яхта данного размера может оснащаться электрическими лебедками, но в базовом варианте электриче-



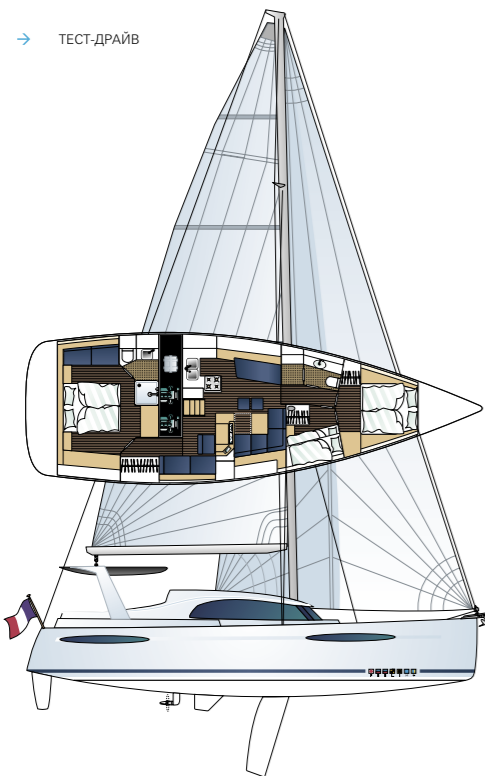
Внутреннее пространство на лодках – это гимн простору и комфорту



Эллинг на Feeling 55 легко вмещает тузик и велосипед



ФОТО: FEELING, FRIDTJOF GUNKEL



ВЫБОР ЗА ВАМИ: ПОДЪЕМНЫЙ КИЛЬ ОБОЙДЕТСЯ ПРИМЕРНО В 30 000 ЕВРО СВЕРХУ

FEELING 52/55

ТЕСТ

СКОРОСТНЫЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ

(без учета дрейфа и течения)

45°	5,5 уз.
60°	8,5 уз.
90°	6,5 уз.
130°	5,5 уз.
180°	5,0 уз.

2 уз. 4 уз. 6 уз. 8 уз. 10 уз.

Скорость ветра: 12–15 узлов (4 балла Бофорта)
Высота волны: 0,4 м

ЭНЕРГОВОООРУЖЕННОСТЬ

ЭВР¹ 4,1
4,0 круизер скоростной круизер 5,0

Невысокая энерговооруженность приводит к недостатку ходкости в слабый ветер

РАЗМЕРЫ СПАЛЬНЫХ МЕСТ

Нос	2,00 x 1,61/1,54 м
Салон	2,00 x 1,57 м
Носовая каюта	2,04 x 0,69/0,63 м
Корма	2,00 x 1,57 м

Тесно Приемлемо Комфортablyно

ЦЕНЫ НА ВЕРФИ

Базовая цена	743 750 €
Цена яхты, готовой к выходу в море ²	743 750 €
Цена в комфортном исполнении ²	743 750 €
Гарантия полная / на отсутствие осмоса	2/10 лет

ВЕРФЬ
Эксклюзивный дистрибьютор в России
Yacht Voyage
тел. +7 495 721 9244
www.yachtvoyage.ru

ТЕХНИЧЕСКИЕ ДАННЫЕ

Конструктор	Privilege
Категория СЕ	A (океан)
Длина макс., м	16,80 м
Длина по КВЛ, м	15,62 м
Ширина	5,20 м
Осадка	2,20/1,30–3,60 т
Водоизмещение	20,0 т
Масса балласта, весовая доля	6,0 т/30 %
Площадь парусности	
грот	71,0 м ²
стаксель-автомат	54,0 м ²
Мощность двигателя (Volvo)	2x39 kW/53 л.с.

Конструкция корпуса и палубы
Сандвичевая конструкция с бальсовыми пенопластовым наполнителем, изготовлена с применением инфузионного процесса и изопталовых смол.

ОЦЕНКА РЕДАКЦИИ ЖУРНАЛА Yacht

- Конструкция и концепция**
- хорошая планировка
 - возможность стать на осушку
 - гигантский кокпит
 - маневренность

- Ходовые качества и управляемость**
- удачная планировка кокпита
 - два пера руля
 - вялая реакция на руле
 - невысокие ходовые качества на остром курсе

- Обитаемость и качество сборки**
- исключительно много места внутри
 - хороший салон
 - высокая степень индивидуализации

- Оснащение и монтаж**
- богатое оснащение
 - высококачественное оборудование
 - качественные конструкция и сборка

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Оба больших Feeling – это прекрасные лодки для дальних плаваний, предоставляющие экипажу из четырех человек все необходимое для жизни на борту.

¹ Безразмерное число: $\sqrt[2]{S^3/V}$. Чем оно больше, тем больше площадь парусности (S) по отношению к водоизмещению (V).
² По определению журнала Yacht.
Все цены включают НДС.

ской является только одна фаловая лебедка. Гика-шкот проведен на мощную арку, перекрывающую кокпит – его ходовые концы не мешаются под ногами. На эту же арку можно закрепить и бимини. На Feeling 55 предусмотрена жесткая пластиковая крыша, однако верфь собирается отказаться от этого решения.

Рулевое управление гидравлическое. По причине большого расстояния между рулевыми постами и баллерами другой вариант труднопредставим. К сожалению, из-за «ватной»

больших «Филинга» выглядят яхтами, управление которыми лучше отдавать автопилоту, а самому наслаждаться комфортом просторного, необычно спланированного, но очень удобного кокпита.

Готовность к дальнему плаванию – полная

Простор под палубой – это, без сомнения, конек обеих яхт. Места тут предостаточно, куда ни глянь: удобен и камбуз, и салон, а штурманское место с «собачьей

аккуратна, и, кстати, за доплату вместо светлого дерева можно заказать орех или вишню. Сразу же обращают на себя внимание надежные релинги по краям мебели и под подволоком салона явно с расчетом на океанскую зыбь.

Очень порадовала кормовая каюта в 52-й, размахнувшаяся на всю ширину корпуса.

У 55-й все устроено иначе – она располагает отдельным люком, ведущим из кокпита прямо в каюту, зато меньшая по размеру яхта предлагает, как уже было сказано, огромный транцевый иллюминатор. А плюс к нему огромную кровать два метра на метр шестьдесят – на такой с легкостью разместится кто угодно. Разумеется, есть и собственный галюн с отдельной душевой, правда, он кажется тесноватым, а высота внутри невелика – всего 183 сантиметра.

Из прохода между кормовой каютой и салоном можно попасть

справа | Кокпит на «Филингах» настолько необычен, что его так и хочется назвать террасой



в машинное отделение: как ни планируй внутреннее пространство, а место под него все же надо выделять. В базовом оснащении бойлер, два зарядных устройства, генератор (!) и две банки аккумуляторов по 400 Ач каждая, подключенные к сети 12 и 24 В.

Порадуют путешественников и вместительные танки: два по 300 литров воды и два по 500 литров топлива.

Перед мачтой по правому борту находится еще одна каюта с двухъярусными койками (в морском исполнении).

Носовая каюта вполне комфортабельна. Кровать в ней шириной 160 сантиметров, но, чтобы добиться такой ширины, кровать пришлось сильно приподнять, поэтому, чтобы улечься, приходится залезать на высоту 80 сантиметров. Но это – единственное замечание.

Конечно, ни Feeling 52, ни тем более Feeling 55 не явля-

ются массовыми яхтами – об этом ясно говорит хотя бы цена в 743 750 евро (за версию с фиксированным килем), но их качество и оснащение стоят таких денег, что лишний раз подчеркивает удачность концепции. Ясный и недвусмысленный упор на комфорт, большое внутреннее пространство, отлич-

ная обитаемость и готовность к дальним плаваниям (включая с конструкцией подъемного кила) делают эти яхты альтернативой нынешнему массовому рынку, что должно привлечь к ним внимание нестандартно мыслящих покупателей, которые желают немножко экстравагантности.

Цена высока, но яхты полностью укомплектованы всем необходимым. Тут стоят даже генераторы

гидравлики «чувство руля» отсутствует, обратной связи почти нет, особенно это касается Feeling 55. И еще во время теста рулевое устройство грешило сильными люфтами, чего не должно быть на судне такого класса. Короче, оба

койкой» (однако вполне пригодной для того, чтобы прикорннуть даже в сильный шторм) вообще выше всяких похвал. Диваны в салоне удобные, много света, интерьер выглядит весьма уютным. Работа мастеров по дереву

SOCHI YACHT SHOW

**Выставка яхт и катеров
«SOCHI yacht show»
1-3 мая 2015 года,
Сочи Гранд Марина**

www.sochiyachtshow.ru