



# ГОРДОСТЬ МАЭСТРО

БОГДАН ПАРФЕНЮК

*Знакомясь в марте 2011 года с новой, пахнувшей свежей мебелью яхтой Jeanneau Prestige 500 Fly, я, конечно, не мог предполагать, что к следующему январю она соберет целую коллекцию престижных титулов. Однако, просмотрев сделанные на тесте записи, полностью согласился с выбором коллег-журналистов (во всех жюри — они, родимые): судно действительно незаурядное.*

**Я**хту Prestige 500 Fly мне демонстрировал сам Витторио Гаррони. Глава Garroni Design лично разработал внутреннее устройство судна и явно этим гордится. На правах хозяина он провел меня по всем помещениям, демонстрируя каждую «фишку» проекта и всякий раз спрашивая: «Как вам это нравится?»

Пройдемся за радушным синьором.

В корме лодки — привычная купальная платформа метровой ши-

рины. Забортный трапик и пресный душ, понятное дело, прилагаются. А вот иллюминатор над платформой во всю ширину транца здесь необычен. Он заполняет светом каюту экипажа, которая совсем не напоминает привычный для яхт такой длины мрачный подвал. Полноценная кровать, полноценный санузел с душем, словом, сделано с уважением к профессионалу-судоводителю.

В кокпите из штатной мебели — только диван вдоль транца. Впрочем, на нашей яхте установлен и опциональный стол: симпатичный, »



*Jeanneau Prestige 500 Fly:*  
– Best Interior Design на бот-шоу в Каннах  
– Best Motor Yacht на Nautical Design Awards в Милане  
– Best of the Best – 2011 на выставке в Шанхае  
– Motor Yacht of the Year – 2012 на boot Duesseldorf

тиковый, на мощном основании (элемент безопасности). Для путешествующей семьи вещь, конечно, чудесная. А вот при частых приемах гостей этой опцией, считаю, можно пренебречь: проще укомплектоваться легким деревянным столом и стульями. Под ногами (как и на купальной площадке) — «штатный» тик. Над головой образованный флайбриджем козырек, который обеспечивает защиту от солнца и дождя, а встроенные в него светильники освещают пространство. На левом комингсе установлена швартовная электролебедка, для свободных концов заведенных швартовов предусмотрены глубокие ящики. За дверцей в боковине надстройки обнаружилась еще одна замечательная опция, на которой лучше не экономить, — дублирующий мини-пост управления. Так и точность швартовки кормой значительно выше, и нервы капитана сохраннее.

Бортовые проходы неширокие — порядка 25 см, однако нога за ногу не цепляется. Двойной релинг до самой кормы приличной (70 см) высоты плюс поручни по всей длине рубки, плюс глубокий (по косточки) фальшборт — безопасностью и психологическим комфортом

в угоду дизайну здесь не пожертвовали. Тем более что ходить будут не только искусственные мареманы. Непривычным к качке дамам, направляющимся на нос, к площадке для загорания, — просторной, с регулируемыми подголовниками, держателями для стаканов и бутылок и поднимающимся над изголовьем тентом, — будет за что ухватиться.

Трап на флайбридж — красиво исполненный (полированная нержавейка + тиковые ступени), но достаточно крутой. Место в кокпите, конечно, экономится, но подниматься или спускаться по трапу нужно только лицом к ступеням. Зато флайбридж настолько просторен, что конвертируемая мебель просто не понадобилась: для разных функций — разные зоны. В носу — верхний пульт управления (у левого борта) и просторная площадка для загорания справа. В корме — шикарный по площади стол, который с двух сторон обнимают мягкие диваны (четверо сядут с удобством). Здесь можно не только есть, но и готовить: рядом солидный гриль-бар, мойка, холодильник и емкий шкаф для утвари — фактически второй камбуз. А первый — главный! — маэстро Гаррони разместил слева у входа в салон, как бы намекая, что с этим судном семейство вполне может справиться и без наемной команды. Ведь если на кухне хозяйка, то ей в радость будет готовить пищу практически в «эпицентре» общения: рядом и кокпит, и кают-компания. Комплектация камбуза — почти как дома: плита (электрическая или газовая), духовка, микроволновка, действительно большой холодильник, опционально — посудомоечная машина и льдогенератор.

Отдельно — о двери в кают-компанию. Она слайдерная, трехсекци-

онная, все секции можно фиксировать в разных положениях, что достаточно удобно. Если нужно визуально объединить салон с кокпитом — все сдвигаем влево. Если же на камбузе идет активный «процесс» — все секции фиксируем в среднем положении. Так у кока появляется персональный вход, а все запахи активно выветриваются. А когда слишком уж дует, камбузную (самую левую) дверцу можно зафиксировать в «форточном», приоткрытом положении.

В салоне — диваны и раскладной стол. Пообщаться за кофе здесь разместятся 6–8 человек, а отобедать (стол легко раскладывается, и становится вдвое больше) — 4–5. Нажимаем кнопку — и из правой части «торпеды» поднимается телевизор, правда, одному из сидящих не очень удобно его смотреть. За спинками диванов — уместные здесь полочки (для журналов, телефонов или iPad), многие из них выклеены черной кожей, чтобы вещи не дрейфовали от ходовой вибрации.

Потолки в салоне очень высокие: 220 см в носовой части и 234 см в районе камбуза. Панорамное остекление наполняет помещение светом даже в хмурый день, а для слишком уж солнечного есть штатные шторы-жалюзи. Приток свежего воздуха обеспечивают форточки (на электроподъемнике) и пара люков в подволоке (чтобы их открыть, надо убрать одну подушку солярия на флайбридже). Естественное освещение делает салон огромным, а яхту — парящей над волнами дружелюбного моря. Кроме того, такое остекление решает и очень важную практическую задачу, увеличивая обзор рулевому.

Спускаемся в нос, в гостевые каюты. Их мой «тид» показывает с

особым энтузиазмом. И правда, спроектировано на славу. Обычная проблема: не знакомым между собой гостям на двуспальной кровати психологически дискомфортно, а двум влюбленным, наоборот, двухку подавай. Синьор Витторио угодил всем. В бортовой каюте проход между отдельными кроватями «закладывается» в сплошную лежанку — известный «трюк», в носовой VIP — на порядок оригинальнее: две отдельные кровати, привычно примыкающие к бортам, легко сводятся (подобно лезвиям ножниц) в центр, образуя симметричный «подиум». Но можно и иначе — свести кровати вместе у правого или левого борта (на случай, если один из супругов спит исключительно у стенки). Между раздвинутыми кроватями — «потайной» рундук. (Витторио: «Любовницу прятать...».)

В обеих гостевых каютах (высота — более 190 см) — просторные шкафы, бельевые полки и дневной свет из приличного размера бортовых окон. VIP, конечно же, просторнее и дополнительно укомплектована небольшим трюмом. Санузел — один на две каюты (с двумя выходами — в коридор и в VIP), с оригинальной сантехникой и душевой кабиной, отгороженной парой дверных створок.

Каюта владельца — особая гордость дизайнеров. Во-первых, она прилично сдвинута в сторону кормы (двуспальная кровать находится точно в центре тяжести судна). Во-вторых, она имеет полноценную высоту (193 см) и вся залита светом, поступающим из самых больших окон в бортах. И самое главное, что в эту каюту есть совершенно отдельный вход из салона, обеспечивающий принципиально другой



уровень приватности. Спускаемся по «винтовой» лестнице — мы в широких (от борта до борта) апартаментах с центральным двуспальным ложе (2×1,6 м). У одного борта — бельевая тумба, у второго — два кресла со столиком: ноутбук поставить или макияж навести (под крышечкой есть трюмо). Единственный минус каюты в том, что на пути от борта до борта — 4 ступени, к которым придется привыкать.

Очень необычен хозяйский трехуровневый санузел. На среднем уровне — вход и умывальник. Длинная столешница с красивой дизайнерской раковиной, большой зеркальный шкафчик — симпатично и удобно. На верхнем уровне (у борта), как ни странно, унитаз. Неприятно, но не более того (мелкий недостаток — гладкий скользкий пол на верхнем уровне — Витторио «взял на карандаш»). А на нижнем уровне (в ДП судна) — душевая кабина за стеклянной дверцей. Стало быть, в санузле гарантированно не будет луж после посещения душа (бич многих совмещенных планировок).

Покупателя освободили от выбора силовой установки: пара 435-сильных Volvo Penta IPS 600s здесь безальтернативна. Главная причина — компактность приводов. Именно благодаря ей удалось столь шикарно разнести по длине лодки жилые каюты. Не последнюю роль сыграли и легкость освоения джойстика непрофессионалом, и обеспечиваемая им точность швартовки.

На испытания выходим утром. После холодной ночи стекла запотели, но дефростер быстро их очистил. Сажусь за руль. Передо мной (я в кабине) — пара здоровых универсальных дисплеев, на которые можно вывести все, что хочется (радар, электронную карту, ходовые данные...). Дополнительно — только 3 циферблата состояния двигателей и пульт автопилота. Хорошо приборную панель сделали, просто и без неприятных нюансов (солнечных бликов, отражений и пр.). На горизонтальной полке справа — рукоятки управления двигателями,

джойстик IPS и джойстик носовой подрулки. Французы благоразумно оставили ее в опциях — иногда она бывает удобнее джойстика. А еще, помнится, сам проверял: IPS не справляется при ветре в скулу более 6 баллов по Бофорту, вот тогда подрулка и спасает.

Рука лежит удобно, ноги упираются в подножку, кресло двойное. Обзор почти круговой, правда, слева по корме сектор прикрыт камбузом, что доставляет небольшой дискомфорт. При плотном движении рулить лучше с флайбриджа или направить в этот сектор камеру с индикацией на один из дисплеев.

Честно говоря, для полноценного понимания работы корпуса волнение оказалась слишком малым: корпус тяжелый, небольшой накат с моря (катаемся в Каннах) он просто не замечал. Хотя летающие рядом катера помельче прыгали, как дельфины, всем днищем ухаивая о волны. Вот преимущества большого судна — ходовой комфорт. Просто физика. Плюс обводы от J&J Design наверняка играют не последнюю роль.

Рулевой пост на флайбридже не столь богат дисплеями, но данных хватает. Рукоятки установлены даже удобнее — при работе джойстиком нет шансов задеть локтем рукоятку двигателя. И обзор абсолютный. В теплых морях не стоит экономить здесь на бимини.

Оценил сандек на флайбридже: лежащий укрыт от потока воздуха, даже на полной скорости ветер лишь приятно облизывает ноги. Очень комфортно. На корме флайбриджа обычно просто сдувает тугим напором. А если именно этого хочется — на носовую лежанку.

### Подытожим

Есть аргументированное мнение, что успех линии Prestige (за 10 лет продано 2500 корпусов) — именно в найденном французами балансе. Их суда достаточно комфортны, в меру люксовы, весьма практичны и при этом очень конкурентоспособны по цене. А 500-й модели к тому же присущи исключительно умное распределение жилого пространства и нехарактерная для судов этой длины приватность апартаментов владельца. Вот и обоснование столь завидной коллекции наград, собранных всего за год... ❖

### Jeanneau Prestige 500 Fly

Длина, м .....	<b>14,92</b>
Ширина, м .....	<b>4,50</b>
Осадка, м.....	<b>1,05</b>
Водоизмещение, т .....	<b>14,1</b>
Килеватость на транце, град. ....	<b>17</b>
Запас топлива, л.....	<b>1300</b>
Запас воды, л .....	<b>636</b>
Мощность двигателей, л.с. ....	<b>2 × 435</b>
Скорость полного хода, уз .....	<b>29</b>
Круизная скорость, уз .....	<b>12</b>
Спальных мест.....	<b>6</b>
Кают.....	<b>3</b>



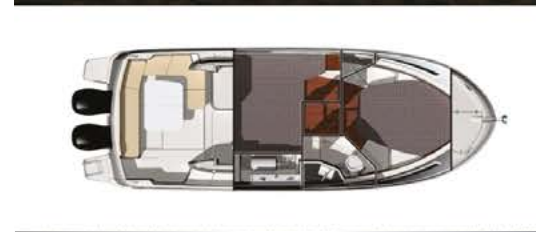
**Эксклюзивный дистрибьютор на территории РФ**  
Москва, Ленинградское ш., 39, стр.7  
Тел. +7 (495) 780-4444  
www.p-y.ru



Новинки 2012 года



Jeanneau NC 9



Jeanneau Merry Fisher 855



Эксклюзивный дистрибьютор катеров Jeanneau (Франция) на территории РФ.

г. Москва, Ленинградское шоссе, д. 39, стр. 7  
Тел.: +7 (495) 780-44-44  
sales@p-y.ru | www.p-y.ru

