



un Odyssey 509 — свежий представитель нового семейства круизеров, бравой поступью (с «Лодки года») ворвавшийся на мировой яхтенный рынок. Широкие емкие корпуса, скула в кормовой трети, бортовые иллюминаторы и приземистая рубка с затянутым в корму сплошным «раскосым» окном — «семейные» черты. Честно скажу, те же deck saloon от Jeanneau мне кажутся более гармоничными. Но чрезвычайная прагматичность свободных от оборудования плоских рубок девятой серии (даже люки и проводки снастей от мачты утоплены в палубу) с лихвой компенсирует (опять-таки, мое личное мнение) этот визуальный изъян. Перебросили через гик большой тент от бимини до мачты — имеем сплошное (от борта до борта), укрытое от солнца игровое поле для детей. Или спальные места под открытым небом. Любителей последнего в нашем экипаже набралось семь человек, и — о чудо! — все нашли себе горизонтальную плоскость на палубе и рубке. Несомненный плюс.

Шикарный двойной якорный роульс дополнен штатным рымом для галса асимметричного спинакера (или закрутки «кода 0»). А сразу за якорной лебедкой — большой люк парусной кладовой внушительного размера. Здесь же французские яхтостроители оборудовали необычной конфигурации поперечную кровать шкипера. Спартанские условия, надо сказать: над койкой очень низко, санузла и умывальника нет. Но в режиме универсального склада это помещение — выше всяких похвал (в базовой комплектации отсек предназначен для хранения парусов и крупногабаритных предметов — кранцев и т. п.).

Кокпит действительно большой, даже по современным «круизным стандартам». Большая тумба столешницы — это емкие рундуки (сверху и с торцов) для прохладительных напитков и всяческих полезностей (фотоаппараты, бинокль, перчатки...). С откинутыми секциями получается большой обеденный стол на весь экипаж. Длина банок — в рост человека с запасом (тут тоже спали), а вот высота комингсов в «оффшорном» смысле не впечатляет: в хороший шторм хочется, чтобы спинка кокпитного сиденья была повыше. Впрочем, забегая наперед, скажу, что конструкторы явно рассчитывали на прибрежную эксплуатацию.

Кокпит разделен на «гостевую» и «рабочую» зоны (последняя— в корму от штурва-



лов). На обоих рулевых постах — исчерпывающий комплект приборов, не нужно бегать за какой-нибудь «цифирью» ко второму штурвалу (не раз приходилось капитанить на яхтах с эхолотом на левом борту и ручкой газа на правом — редкая глупость). Даже картплоттеры сдублированы! Правда, небольшие и установлены низковато, в солнечную погоду к экрану приходится нагибаться, чтобы подробности разглядеть.

На комингсах кокпита, сразу перед штурвалами, установлена пара (по одной на борт) внушительных лебедок. К каждой выведены через клавишные стопоры по три снасти: стаксель- и гика-шкот («германская» разводка — на оба борта) плюс контроль стакселькипы по погону. Рулевой может прямо из-за штурвала, не мешая гостям, настраивать паруса. Впрочем, столь же неплохо со шкотами управляются и матросы из кокпита — в этом мы убедились, поучаствовав в любительской гонке. Конечно, в серьезной регате, требующей работы с геннакером, «аукнется» отсутствие второй пары лебедок — для них даже посадочных мест не предусмотрено. Но в круизном режиме плюсы неоспоримые.

Вот чего не хватает возле лебедок, так это ящиков для ходовых концов, шкоты на ходу разбросаны по кокпиту. И сиденья у рулевого — только бортовые, в корму от штурвалов сделаны узенькие площадки непонятного мне назначения. Впрочем, дискомфорта лично я не ощутил — на крене все равно сидишь боком или стоишь (с упорами для ног здесь все в порядке). Одинарный ахтерштаг в ДП заставляет отклонять голову при переходе ко

второму штурвалу — для кого-то неудобство. А вот для меня плюс: люблю за него держаться на холу.

Порадовали складские объемы. Под ногами у рулевого — три глубоких рундука. Большую крышку центрального открывать не очень удобно, потому здесь уместно хранить спасательный плот и другое «стратегическое» оборудование. А в глубокие бортовые мы легко помещали восемь цилиндрических кранцев, да еще и пару больших круглых — словом, емкость ого-го! Плюс есть еще привычные плоские под сиденьями в кокпите.

На модные нынче трансформерные кормовые решения Jeanneau ответила откидным транцем. Лично мне импонирует ручное управление: чем проще, тем надежнее. Откинутая платформа становится широким



«пляжем» — даже тучные мужики там не толкались. Раскладной трапик и душ — в комплекте.

Вместо привычного брандерщита (который приходится таскать по яхте), вход в салон закрывают дверцы, в открытом положении прижатые к стенкам. Трап достаточно пологий, можно ходить вверх-вниз, не держась за поручни.

Салон — большой, просторный и светлый. Верфь предлагает его в двух исполнениях: с парой мягких кресел по правому борту и без них. В первом случае между креслами помещается кофейный столик-тумба с шикарным выдвижным баром. Камбуз L-образной конфигурации сдвинут в корму, а обеденный стол дополнен двумя отдельными сиденьями. Но у нас второй вариант, более традиционный, с линейным камбузом вдоль правого борта. Выигрыш — дополнительный санузел или бортовая каюта в корму от камбуза.

Наш камбуз действительно большой, с длинной столешницей, холодильником и морозильником (в сумме — 255 л!), плитой, духовкой и внушительными складскими объемами (провизия на десятерых легко «рассосалась» по шкафчикам). Кстати о холодильниках: как же возросла их эффективность за последнее десятилетие! Они теперь не «убивают» аккумуляторы даже за ночь (случайно проверили), при этом морозят на совесть — несколько упаковок 1,5-литровок, заброшенных в морозилку в качестве хладагента, к утру превратились в лед! Впервые за яхтенную практику пришлось прикрутить регулятор до 25%!



Кают-компания с большим столом (весь экипаж за обедом разместился), который можно опустить и получить просто шикарную лежанку (здесь вольготно укладывались двое). В тумбе стола — небольшой бар. Под подушками диванов — емкие рундуки.

А вот по поводу штурманского стола двойственное чувство. Действительно большая столешница (обтянутая кожей — не скользит!), слева от которой — узкая полочка с бортиками (идеальное место для мобильников), а справа — глубокий и емкий рундук. На первый взгляд хорошо. Но щель между столом и сиденьем узковата — туда залезаешь, а не садишься, и если что на пол уронил целая история достать. Кроме того, при крене на правый борт штурману не во что упереться — будет съезжать (возможно, вместе с подушкой, если ее «липучки» не выдержат). И еще: «обрамленных» полок явно мало, на кренах все, что положили на шкафчики у борта (очень удобное место для лоций, например!), спрыгнет на стол. Почему не сделать там бортики? Глубокий рундук для штурманского скарба не столь удобен, как шкафчики. Шкафчики над диваном далековато от штурмана. Словом, не идеально. Положение штурмана спиной к движению лично меня не смущает. А небольшая, остроумно сделанная книжная полка в основании стола откровенно понравилась.

Жилых кают может быть от трех до пяти — соответственно, «оунерская» и «чартерная» модификации. Владелец-путешественник наверняка займет большую носовую каюту с просторной двуспальной койкой и санузлом с отдельным душем. В корме «оунерской» модификации будут привычные симметричные каюты и один большой санузел по правому борту.

Но у нас самый что ни на есть «чартерный» вариант: пара симметричных носовых кают с персональными санузлами, пара кормовых и одна бортовая (в корму от камбуза). На все кормовые — один большой санузел, также с отдельной душевой кабиной.

К кормовым каютам претензий нет: кровати нормальной ширины, объемов в шкафу и на полках хватает, светло, вентиляция достаточная. В носовых — тоже нормально, но... для влюбленных или тощих, привыкших спать «солдатиком», ибо кровати в ногах откровенно узковаты. Мы (напомню: на борту собралось 10 мужчин) распределяли каюты именно по комплекции. В бортовой каюте («пульмановской», где кровати в 2 яруса) спальные места «зачетные», шкафов и полок тоже хватает. Но явно недостаточна вентиляция: открывается всего один иллюминатор, в жаркую погоду спать приходится с открытой дверью. Если планируется комплектация кондиционером или хотя бы индивидуальными »



## **ЧІ** ОТ КИЛЯ ДО КЛОТИКА



вентиляторами, проблем не должно быть.

Автономность яхты относительно небольшая: 240 л топлива и 615 л воды — не ниже, но и не выше среднестатистических одноклассников. Более чем хватает в режиме «одна-две дозаправки в неделю», но маловато для дальних переходов.

В моторном отсеке — Yanmar 75 л.с. С моей точки зрения, вполне достаточно: круизная скорость порядка 7 узлов, максимальная около восьми. Если приходилось «ломиться» против ветра (порядка 20 узлов) и волны, круизная скорость падала на 0,6–1,2 узла, лодка хорошо справлялась с крупными гребнями, в кокпите было достаточно комфортно, чтобы, доверив управление автопилоту, со вкусом отобедать всем экипажем.

От маневренных данных лодки — сплошной позитив. Это в обычной комплектации, без штатно-опциональной 360 Docking, которая позволяет двигаться даже боком. Но у нас Sail Drive плюс носовое подруливающее устройство. И, знаете, поводов включать последнее у меня почти не было (всегда пользуюсь в самых крайних случаях — люблю «чистое» маневрирование), хотя пару раз приходилось заруливать в «хитрые дырки» с маневрами «впритык»: яхта послушна как на переднем, так и на заднем ходу, заброс кормы не ощущается, и — главное! — всегда было чувство полного контроля ситуации, столь ценимое шкипером.

Переходим к парусам. Яхта вооружена

шлюпом с соотношением грота и переднего треугольника практически 50/50, а вариации парусов верфь предлагает самые разные. От бюджетного дакрона до гоночного «трирадиала»; грот — полноразмерный со сквозными латами (61 м²) или с закруткой в мачту (49 м²); стаксель — стандартный (53 м², 106%), генуя (72 м², 140%) или «автомат» (44 м²).

Считаем гоночный потенциал яхты: энерговооруженность — 4,48 для «стандартного» вооружения или 4,84 для «максимального» (большой грот + генуя). В первом случае примерно на уровне одноклассников, во втором — весьма достойная цифра, приближающая судно к «перфомансам».

На практике наша яхта (стандартный стаксель + грот в закрутку, оба дакроновые) в сильный ветер на лавировке бежала быстрее популярного на Средиземноморье Oceanis 50, а в слабенький чуть-чуть ему уступала. На крутом бейдевинде в 14-17 узлов истинного ветра мы регулярно видели на лаге 7-7,5 узлов; ветер рос — росла и скорость, вплоть до 8 узлов. Остойчивость (а с ней и способность нести паруса) у нас была явно выше того же Oceanis. А стоило немного увалиться — яхта легко прибавляла, по бурунам за кормой было видно, что корпус не слишком тормозит: Филипп Бриан «прорисовал» хорошие обводы. На галфвинде в 20-узловый ветер судно резво ехало 9-9,5 узлов. И в слабый ветер не могу назвать яхту «тупой», как, честно говоря, предположил при первом знакомстве.

Словом, лодка на ходу откровенно понравилась. И по удобству/безопасности на палубе и в кокпите претензий почти не возникло. Единственное, поручни на рубке эстеты-французы сделали в виде интегрированной в палубу планки, держаться за них сподручно лишь при движении по подветренному борту, а от полета с наветренного через рубку он не страхует. И привязать к поручню ничего нельзя, а сие иной раз очень пригождается...

## выводы

Яхта большая, безусловно, удобная, с хорошим скоростным потенциалом и вариативным парусным вооружением. Несомненно, порадует владельца, обожающего недлинные морские путешествия с друзьями и/или семейством в комфорте. Для любителя клубных гонок — штатная парусная комплектация «перфоманс». Столь же разумно обзавестись таким судном и с бизнес-целями: 5-каютная планировка в сочетании с небанальными объемами в кокпите и каютах наверняка привлечет чартерников. 🖑





## Jeanneau Sun Odyssey 509

Длина, м	. 15,38
Ширина, м	4,69
Осадка, м	2,28
Водоизмещение порожнем, т	. 13,90
Запас топлива, л	240
Запас воды, л	615
Площадь парусов, м <sup>2</sup> (стандарт)	114
Мощность двигателя, л.с	75
Категория СЕА13/В14/С16	









