



# ИГРА В ДЕВЯТКУ

БОГДАН ПАРФЕНЮК

*Могучий французский яхтостроитель продолжает планомерно заменять поколение «i» на серию «9». Очередное творение Филиппа Бриана заполнило «бреши» между уже давнишним 439-м и недавно протестированным «Капитан-Клубом» 509-м. Изучаем его на стенде в Дюссельдорфе.*

**Я** не зря упомянул Sun Odyssey 509: даже сами французы подчеркивают, что дебютант перенял большинство качеств «старшенького». Подтверждаю: и выглядят яхты, как близнецы-братья, и ТТХ у них близкие, и по планировкам очень похожи, и даже перечни стандартного/опционального снабжения — почти копия. Очень удивлюсь, если «повадки» на ходу окажутся разными.

Итак: все тот же широкий емкий корпус, скула в кормовой трети,

полоски бортовых иллюминаторов и приземистая надстройка с затянутым в корму сплошным «раскосым» окном. Плоская крыша рубки не захламлена оборудованием (даже мачтовые проводки спрятаны) и весьма удобна для обитания (загорающих взрослых или играющих детей).

В носу — двойной якорный роульс и парусно-шкиперская кладовая внушительного размера. Погон стаксель-шкота закреплен на рубке, парус заходит внутрь вант — плюс в крутизне лавировки. Не отказа-

лись французы и от погона гика-шкота (над капом), позволяющего настроить грот точнее.

Кокпит просторный, с классической парой диванов и большой тумбой стола с откидными боковинами. В тумбе — не только привычный глубокий ящик (с крышкой в столешнице) для бутылок, но и рундучки с обоих торцов. Уже не раз убеждался в практичности именно последних (положенный туда фотоаппарат гарантированно не зальют «колой»).

Как и на 509-й, на комингсы к стоящим там лебедкам выведены через клавишные стопора по три снасти: стаксель- и гика-шкоты («германская» разводка, на оба борта), плюс контроль стаксель-кины по погону. Неоспоримый плюс: рулевой может управляться с нарусами прямо из-за штурвала и не мешать гостям. Вполне сподручно и матросам из кокпита работать — проверено.

Возле обоих штурвалов — приборные панели, на которых даже средних размеров картплоттеры помещаются. Все данные сдублиро-

ваны, и не нужно бегать за какой-нибудь «цифриью» на второй пост управления (что иной раз бывает просто опасно). Для ходовых концов под штурвалами укреплены сумки. Сиденья у рулевого — только бортовые, в корму от штурвалов сделаны узенькие площадки, на которых удобно стоять, но сидеть — так себе. Впрочем, от отсутствия сиденья позади штурвала на 509-й лично я не ощутил дискомфорта: на крене все равно или сидишь боком, или стоишь (упоры для ног — в комплекте).

Под ногами у рулевого — три глубоких рундука. Под центральным — спасательный плот и другое «стратегическое» оборудование, а в глубокие бортовые легко поместятся все кранцы (емкость — ого-го, равно как и под сиденьями в кокпите).

Транец — откидной, оперируется вручную (чем проще, тем надежнее), в горизонтальном положении становится широкой купальной площадкой. «Пляж» укомплектован телескопическим трапиком и душем.

Пологий трап (можно спускаться, не держась за поручни) ведет в салон, большой, просторный и светлый. Слева — санузел с отдельной душевой, справа — камбуз L-образной конфигурации. В комплекте последнего — даже микроволновка, а уж духовка, плита, мойка и большой холодильник (175 л + 80 л морозильная камера) — как обычно на Jeanneau.

Столешница большого стола кают-компания может складываться пополам — так удобнее за кофейными посиделками. На обед гарантированно рассядется весь экипаж — со стороны прохода предусмотрена пара кресел. А еще обеденный уголок можно конвертировать в двухспальную кровать, как на 509-й.

Но здесь можно превратить в кровать штурманский стол с креслами по правому борту. Стол опускается на рельсах и «закладывается» штатной подушкой. В рабочем положении за него можно сесть лицом как по ходу движения, так и против. В нише борта — радиостанция, выше — приборная панель, которую на стоянке можно закрыть (просто для эстетики) деревянным фасадом. Сам стол небольшой (под «средиземноморский» формат карт), но вполне удобный: с нескользящим покрытием, кассетницей для карт, нишей для инструмента. С точки зрения штурмана рабочее место неоднозначное, но в прибрежном использовании вполне функциональное и со своими плюсами. А уж на стоянке здесь можно и книжку почитать, и в шахматы сыграть...

Альтернативная планировка салона: линейный камбуз по правому борту (вместо кресел со штурманским столом), двойное сиденье стола со стороны прохода, второй санузел там, где был L-образный камбуз, а к укороченному (за счет душевой) санузлу левого борта укреплен штурманский стол (как на 509-й). В этом варианте стол кают-компания уже конвертируется в двухспалку. Думается, такая плани-



ровка сподручнее для большого экипажа и в чартере: у каждой кормовой каюты теперь по персональному санузлу. Во всех планировках справа-слева от машинного отделения — симметричные двухспальные каюты.

В носу предусмотрена пара кают с санузлами — чартерный вариант. Но у нас — «оунерский»: просторные апартаменты с двухспальной кроватью, полноценными платяными шкафами, рабочим столиком под ноутбук (или нос припудрить) плюс персональный санузел с душевой кабиной. В бортах — длинные окна, над головой — два больших люка. Претензий быть не должно.

Автономность яхты посредственная: 240 л топлива и 615 л воды — на уровне большинства «одноклассников». Вполне достаточно для прибрежки, но маловато для дальних пе-»



реходов. В моторном отсеке — Yanmar 54 л.с. Если владелец планирует ходить минимальной командой, есть смысл сразу заказать систему простой парковки 360 Docking, которая позволяет двигаться даже боком.

Парусное вооружение: шлюп с соотношением грота и переднего треугольника практически 50/50 — достаточная эффективность при простоте оперирования. Вариации парусов верфь предлагает самые разные: от бюджетного дакрона до гоночного «майлара»; грот — полноразмерный (49,6 м<sup>2</sup>) или с за-

круткой в мачту (38 м<sup>2</sup>); стаксель — стандартный (46,5 м<sup>2</sup>, 106%), генуя (60,3 м<sup>2</sup>, 140%) или «автомат» (38,4 м<sup>2</sup>), плюс «Код 0» — 84 м<sup>2</sup>.

Считаем гоночный потенциал яхты: энерговооруженность — 4,47 для стандартного вооружения или 4,78 для максимального (большой грот + генуя). Почти как на 509-й, ходкость которой я оценил даже с малым гротом и стандартным дакроновым стакселем (106%). Корпус отлично разогнался при любой возможности — Филипп Бриан явно угадал с обводами.

Словом, яхта вместительная и удобная, доставит радость как на стоянке, так и на ходу. Недлинные морские путешествия с друзьями и/или семьей в комфорте, столь типичные для Средиземноморья — ее стихия. Для любителя клубных гонок — парусная комплектация Performance. А для скептиков — еще фактик: Jeanneau Sun Odyssey 469 номинирована на European Yacht of the Year 2013 в категории Family Cruiser. ❖



### Jeanneau Sun Odyssey 469

Длина, м.....	14,05
Ширина, м.....	4,49
Осадка, м.....	2,24
Полное водоизмещение, т.....	10,8
Масса фальшкиля, т.....	3,1
Запас топлива, л.....	240
Запас воды, л.....	615
Площадь парусов, м <sup>2</sup> :	
– грот.....	49,6
– стаксель-автомат.....	38,4
Мощность двигателя, л.с.....	54
Категория CE.....	«А»/10, «В»/11, «С»/14

Истинное удовольствие



JEANNEAU 57



Ультра Сэйл Груп  
Тел. +7(985) 765-70-00  
e-mail: info@ultrasail.ru  
www.ultrasail.ru

www.jeanneau.com

**UltraSail**  
продажа парусных яхт Jeanneau



**JEANNEAU**  
YACHTS