



ВАРИАНТ БЕЗ АЛЬТЕРНАТИВЫ

БОГДАН ПАРФЕНЮК

Если Sun Odyssey 409 на рынке плотно конкурирует с целым рядом «одноклассниц», то ее «родной сестре» — Sun Odyssey 41 DS — альтернативы практически нет. Ибо сочетание deck saloon, кормовой каюты владельца, современного дизайна и демократичной цены надо еще поискать...

На мировых пресс-тестах Jeanneau в Каннах руководитель парусного отделения верфи Эрик Стромберг не скрывал: корпус новой яхты — добротное обкатанное и высоко оцененное (на минуточку, European Yacht of the Year 2011!) творение Филиппа Бриана Sun Odyssey 409. А вот палуба и внутреннее расположение — принципиально другие.

Концепция deck saloon была придумана для элитных яхт и даже на них до сих пор не очень распространена. А из «народных» верфей только Jeanneau развила эту интереснейшую компоновку в целый модельный ряд. Узнаются лодки с индексом «DS» по плавным формам откровенно выпуклой надстройки и большим «глазам» окон в ее боковинах. В эти окна изнутри можно смотреть по сторонам (основная идея deck saloon), для чего уровень салона и приподнят. В таком помещении не ощущаешь себя оторванным от окружающего мира, и даже работающий на камбузе кок любуется проплывающими мимо пейзажами. Большие окна на уровне глаз визуально расширяют помещение и заливают его светом. И совершенно нет «трюмного» ощущения, присущего большинству яхт классической компоновки.

Обстановка салона: кают-компания в передней его части, L-образный камбуз справа от входного трапа, штурманский стол — слева. Обеденную группу составляет подковообразный диван у правого борта и стол в центре. Со стороны прохода к столу приставляется табуретка (если она не нужна, прячется под штур-

манский стол) — вольготно, не мешая друг другу локтями, усядутся трапезничать как минимум пятеро. В нерабочем положении стол складывается пополам — теперь за него садиться удобнее. Но это не все: сложенная столешница поворачивается, образуя кофейный (или журнальный) столик. Опустить его на желаемую высоту можно простым нажатием кнопки в торце тумбы камбуза (электроподъемник — опция). Теперь обеденная группа вместе с диваном напротив становится кают-компанией (или гостиной, если угодно). Наконец, снова разложив стол, опустив его до уровня дивана и застлав подушками, получаем дополнительное двойное спальное место.

По левому борту — диван, он же — шезлонг. У переборки он заканчивается подголовником, а на ночь его удлиняют упомянутой выше табуреткой, получая еще одно резервное спальное место (итого в салоне их три). В борта яхты врезаны иллюминаторы на высоте глаз тех, кто сидит на диванах. Между

спинками и иллюминаторами вдоль обоих бортов цепочкой расположены очень удобные здесь шкафчики, а над штурманским столом крепится ЖК-телевизор.

Неординарно обустроен и штурманский стол. Он вытянут вдоль борта, но сидеть за ним чаще будут с торца, на диване. Впрочем, если крена нет, можно сесть со стороны прохода, на табуретке. Столешница с нескользящей кожаной поверхностью разделена на две поднимающиеся к центру крышки. Под одну лягут карты, а под другую поместится, например, ноутбук — весьма практично. Между столом и зашивкой борта (куда врезан распределительный электрощит) есть еще неглубокая ниша-полка, тоже с кожаной поверхностью — наверняка, для мобильных устройств. В ногу со временем, так сказать.

Под столом встроен охладитель винных бутылок (опция), а может быть просто глубокий рундук. А напротив, у правого борта, — хорошо организованный камбуз. Не назову





жалуй, единственное, чего не хватает, так это скобы у подволока, чтобы вешать мокрые непромоканцы. Французы мою мысль записали, обещали внедрить.

Из санузла одна дверь ведет в каюту, а вторая — в салон (например, спящую в каюте супругу можно не беспокоить лишними проходами и щелканьем замков).

В носу — гостевая каюта, тоже достойных размеров и с персональным (хоть и совмещенным) санузлом. Кровать большая у изголовья, но раскинуть ноги обоим спящим не получится (2,0 × 2,0 × 0,8 м). Зато в изголовье поднимаются спинки, и кровать становится двойным шезлонгом (например, читать будет очень удобно). Над



его большим, но для штатных четырех человек экипажа — вполне достаточно. Двухконфорочная плита с духовкой, микроволновка, холодильник на 185 л, полки, ящики, выдвижные кассетницы и карго для бутылок... Восхитила крышка двойной мойки: она складывается пополам и отодвигается по рельсам — и получается дополнительная столешница (с бортиками!) для сушки посуды, например. Остроумным решением дизайнеры избавились от обычно валяющейся где-то крышки и добавили рабочей площади.

В корму от камбуза — дверь в кормовую каюту владельца. Широкоценую, от борта до борта, с большим иллюминатором в транце

(и вентиляция, и романтичный вид в кильватер), «кинг-сайз»-кроватью и парой кресел по обе ее стороны — зашел, сел, переоделся. Каюта-мечта. Особенно учитывая, что при качке здесь на порядок комфортнее, чем в носу, где нередко оборудуют «оунерские» апартаменты.

Недостатков вижу три: нависающий над кроватью подволока (кокпит, никуда не денешься), отсутствие обвесов или упоров, чтобы спать на крене (если владелец планирует ходить далеко, их надо сделать) и отсутствие палубных люков или бортовых иллюминаторов. Последнее скажется на ходу под мотором с попутным ветерком: в имеющиеся иллю-

минаторы может подсасывать выхлоп (если ветер от выхлопной трубы), и их придется держать закрытыми. Я бы подумал о врезке дополнительных палубных «дorado».

Впрочем, все это — не столь значительная плата за просторное и удобное помещение в очень хорошей (с точки зрения ходового комфорта) части корпуса. Шкафов и полок, думаю, достаточно для пары хозяев, а центральная тумба у переборки оказывается доступом к тыльной стороне мотора (может пригодиться).

«Хозяйский» санузел — просторный, высокий, с отдельной душевой кабиной и подъемной полкой, удлиняющей столешницу. По-

цепной ящик достаточно глубокий. Вантпунтены врезаны в палубу у комингса рубки — между вантами и леерным ограждением удобно ходить. Каретки погонных стакселя фиксируются стопорами — не сравнить по удобству настройки с таями, зато упрощаются проводки. Для круизера это плюс. По тем же причинам избавились от погона гикашкота — тали разведены на две кипы. Мачтовые проводки спрятаны под зашивку рубки, работать (с гротом, например) удобно, почти без шансов перецепиться.

Кокпит приподнят над корпусом (чтобы увеличить высоту над кроватью владельца), перешагивать высокий комингс уже непросто, потому со стороны борта в его середину встроена ступень. Правда, ступать на нее удобно только на наветренном борту, при крене форма комингса мешает. В сравнении с Sun Odyssey 409 кокпит 41 DS поуже, зато длиннее: сиденья по обеим сторонам стола выполнены полноразмерными шезлонгами с покатыми подголовниками — несомненный плюс на длинных галсах и якорной стоянке. Откидные столешницы — тиковые, достаточной площади, а вот тумба стола узкая и содержит только один глубокий рундук для бутылок (не сравнить со здоровенным четырехсекционным хранилищем на SO 409). В кормовом торце тумбы — картплоттер на шаровом вертлюге.

Остается упомянуть отделку благородным орехом в сочетании с белыми глянцевыми панелями и «теплой» оранжевой обивкой диванов — стильно, светло и позитивно.

Палуба. В носу — двойной роульс якоря и пунтес крепления «Код 0» (этот парус становится все более популярным на круизерах),

кокапит приподнят над корпусом (чтобы увеличить высоту над кроватью владельца), перешагивать высокий комингс уже непросто, потому со стороны борта в его середину встроена ступень. Правда, ступать на нее удобно только на наветренном борту, при крене форма комингса мешает. В сравнении с Sun Odyssey 409 кокпит 41 DS поуже, зато длиннее: сиденья по обеим сторонам стола выполнены полноразмерными шезлонгами с покатыми подголовниками — несомненный плюс на длинных галсах и якорной стоянке. Откидные столешницы — тиковые, достаточной площади, а вот тумба стола узкая и содержит только один глубокий рундук для бутылок (не сравнить со здоровенным четырехсекционным хранилищем на SO 409). В кормовом торце тумбы — картплоттер на шаровом вертлюге.

Под сиденьями с каждого борта — привычные объемистые рундуки. И очень удобная глубокая ниша для концов под люциной перед входом в каюту. Брандерщит опускается в свою нишу (потерять его невозможно) и закрывается двумя движениями. А еще его можно закрепить на половине высоты — полезно в дождь или в бурную погоду.

Кормовая часть кокпита по функциональности (не по дизайну — здесь ширина меньше, а формы изящнее) повторяет таковую на 409-й: два рулевых поста со дублированными приборами, глубокие (все кранцы помещаются) рундуки под кормовыми сиденьями рулевого и ящики для ходовых концов под бортовыми. Последние особо актуальны ввиду вывода шкотов по комингсу кокпита на лебедку, с которой свободно управляются прямо из-за штурвала. В круизе это бесценно: капитан (нередко — единственный квалифицированный яхтсмен на борту) управляется со снастями без беготни по кокпиту и пересаживания гостей с места на место. Словом, все как на SO 409. Единственное отличие: третьей снастью (кроме гика- и стаксель-шкотов) на левую лебедку выводится закрутка переднего паруса (и это очень удобно!), а на правую — оттяжка галсового угла геннакера. Последнее, скорее всего, чтобы стопор просто не пустовал, ибо геннакера (не путать с «Код 0») даже в штатных опциях нет... »

Кокпит приподнят над корпусом (чтобы увеличить высоту над кроватью владельца), перешагивать высокий комингс уже непросто, потому со стороны борта в его середину встроена ступень. Правда, ступать на нее удобно только на наветренном борту, при крене форма комингса мешает. В сравнении с Sun Odyssey 409 кокпит 41 DS поуже, зато длиннее: сиденья по обеим сторонам стола выполнены полноразмерными шезлонгами с покатыми подголовниками — несомненный плюс на длинных галсах и якорной стоянке. Откидные столешницы — тиковые, достаточной площади, а вот тумба стола узкая и содержит только один глубокий рундук для бутылок (не сравнить со здоровенным четырехсекционным хранилищем на SO 409). В кормовом торце тумбы — картплоттер на шаровом вертлюге.

РЕЗУЛЬТАТЫ ИСПЫТАНИЙ

Jeanneau Sun Odyssey 41 DS

под гротом и генуей в исполнении «стандарт»

Курс к ветру, град.	Скорость ветра, уз	Скорость, уз
40	14–15	6,4
60	11–12	6,7–7,0
70	10–12	7,0–7,3

под дизелем Yanmar мощностью 40 л.с.

Об/мин	Скорость, уз
2000	6,0
2700	7,0
3200	7,8





В отличие от «сестрички», на 41 DS открытая корма со стационарными «ступенями» — без откидной платформы (кстати, она далеко не всем капитанам нравится). Бонус — емкий рундук для всяческих ласт-масок-трубок на нижней ступени.

В первый наш тестовый выход дул несильный ветерок, и ограничились бы мы только двигателем, если бы не «Код 0» — под ним лодка откровенно «оживала». Увы, приборы на судне не успели откалибровать, поэтому силу и угол ветра измеряли вымпельные (результаты привожу в таблице).

Кстати о парусах. Свои обновленные линейки Jeanneau комплектует по одному принципу: стандартный грот с закруткой в мачту (материал — дакрон, площадь для 41 DS — 33,8 м²) или «перфоманс» с латами (майлар, 42,2 м²); стандартная гюенуа 106% (дакрон, 32,4 м²) или «перфоманс» (майлар, та же площадь). Доступны также майларовые стаксель-автомат (28,2 м²) и «Код 0» (28,2 м²). Энерговооруженность со стандартным на 41 DS комплектом оказалась весьма невысокой — 4,12 (для сравнения, на SO 409 — 4,41, близ-

кая к среднему в классе). Даже «перфоманс»-паруса поднимают энерговооруженность до по-прежнему не впечатляющей величины 4,37. Причины, думается, как объективные (у лодки повышенный из-за deck saloon центр тяжести), так и субъективные — явный расчет на неторопливый круиз (когда на первом месте комфорт и безопасность). Но если владелец жаждет быстрых переходов (и эмоции ярче, и времени на береговые интересности остается больше), добавляем ему «Код 0». Энерговооруженность сразу подскакивает до уровня матерых «гонщиков» — 5,16! Еще бы, максимально полный «асимметрик» на попутные курсы...

Правильность выбора умеренной парусности я ощутил на второй день тестов, когда ветер зашкалил за 20 узлов. Из-за неширокого кокпита на 41 DS критически малые штурвалы: на порывах или ударах в скулу крупных гребней рулевому приходилось откровенно прикладывать силу (был бы удобнее один большой штурвал, но он бы перегородил кокпит...). С большей парусностью было бы еще тяжелее. Но этот недостаток в значительной мере компенсирован отличной центровкой: пока сохранялся умеренный крен и длинная волна, баланс был стабильно нейтральный — я штурвал вообще надолго отпускал. Sun Odyssey 41 DS — самая маленькая из всех Jeanneau, комплектуемых системой парковки 360 Docking. Эрик Стромберг говорит: «На этом размере заказывают ее лишь 10% покупателей — яхта не слишком громоздкая, послуш-



ная, а система относительно дорогая. Зато на 50-футовиках ее просят установить уже более 60%». Логично.

ВЕРДИКТ

Если SO 409 одинаково уместна как в личном, так и в чартерном использовании, ее «родная сестричка» — однозначно «оунерская». И этому «оунеру» позавидуют даже владельцы более крупных яхт: такого размера личные апартаменты редко встретишь даже на 50-футовиках. Также к плюсам судна можно отнести уютный кокпит с шезлонгами, умную планировку салона, хорошо продуманный камбуз и психологический комфорт от исполнения deck saloon. Словом, соискателям 40-футовика рекомендую обратить пристальное внимание на эту яхту. «||



Jeanneau Sun Odyssey 41 DS

Длина, м.....	12,34
Ширина, м.....	3,99
Осадка, м.....	2,10
Водоизмещение, т.....	7,86
Запас топлива, л.....	200
Запас воды, л.....	330
Число кают.....	2
Мощность двигателя, л.с.....	40
Стандартная площадь парусов, м².....	66,7
Категория CE.....	«А» 7/«В» 8/«С» 10





UltraSail
продажа парусных яхт Jeanneau

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

www.jeanneau.com

JEANNEAU
YACHTS

