



УМНАЯ КЛАССИКА

БОГДАН ПАРФЕНЮК

Эта лодка 2013 модельного года была презентована к сезону настолько загодя, что успела даже попасть в номинацию *European Yacht of the Year 2013*, чего не бывает без всесторонних испытаний. «Капитан-Клуб» уже представил яхту «в статике», на стенде в Дюссельдорфе (№1/2013). А потому, чтобы не повторять общее описание, сосредоточусь на измеренном, замеченном и прочувствованном при тестировании яхты в конце марта в Каннах. И попытаюсь в итоге выяснить логику европейского жюри, оценившего яхту столь высоко.





С татное судно покачивается на швартовах в Старом Порту Канн. Высокий борт, закрытый транец... Сразу успокою всех, кому грезятся ужасы из фильма «Дрейф», — конструкторы предусмотрели аварийный доступ из воды на борт: из отверстия в нижней части транца вытягивается веревочная лестница, чуть выше которой привинчен поручень.

На популярные нынче «трансформенные» кормовые решения Jeanneau ответила откидной купальной платформой. Обычно она оперируется вручную (даже на 509-й), но на нашей лодке установлен электроподъемник. По мне так просто недешевая игрушка, но для странствующей пожилой пары опция может быть реально полезной.

Прямо в центре транца от путенса на мачту заведен солидный одинарный ахтерштаг. Он не столько мешает проходу с платформы в кокпит, сколько служит надежным поручнем на качке — лично я на ходу именно за него (а не за релинг — по высоте удобнее) часто держусь, да и за коллегами подобное замечал.

Jeanneau упорно экономит на кормовых сиденьях рулевого, позади штурвала — лишь узкие треугольные площадки. Впрочем, дискомфорта от этого ни малейшего: на крене все равно сидеть удобнее на борту (тут и площадка шикарная, и упоры для ног хорошие), при плотном маневрировании я предпочитаю

таю стоять, а на многочасовых круизных переходах трудится в основном автопилот.

Приборные панели — у обоих штурвалов, бегать «за цифирью» на другой борт не придется. Вместо обилия циферблатов — универсальные дисплеи картплоттеров, куда можно вывести любые данные в любых сочетаниях. Врезаны они в торцы комингсов кокпита, чтобы смотреть с бокового сиденья. Но есть и дополнительная площадка, под пару стандартных циферблатов анеморумбометра и «тридаты» (например) — в кормовом торце кокпитного стола. На фордевинде особенно полезно, да и при постановке на якорь (чтобы не высматривать глубину, наклонившись к борту).

Полный ход штурвалов — 1,75 оборота, чуть больше «круизного стандарта» (1,5). Они карбоновые (теперь это стиль Jeanneau), «ухватистые» и достойного диаметра — лодку легко и приятно контролировать. Перед штурвалами — столь же основательные поручни, рядом с которыми на комингсах установлены лебедки, подобрать снасть можно и с рулевого поста (я спокойно дотягиваюсь), и из кокпита. Сюда выведены основные ходовые снасти: гика-шкоты («германская» разводка на оба борта), стаксель-шкоты и оттяжка его каретки (чтобы после рифления направление тяги шкота подрегулировать). Для ходовых концов — приличной емкости сумка под штурвалом.

Откровенно нравится конструкция тумбы кокпитного стола: по бокам очень нужные на крене поручни, откидные столешницы прячутся «внутрь» кольца поручней — их не цепляешь бедром, сверху тумбы — углубление и секции подстаканников (все, что там положили, не свалится на крене). В дополнение к глубокому хранилищу под крышкой в торцах устроены совершенно отдельные рундучки, и положенные туда фотокамеры-бинокли не зальют водой или колой, бутылки которой обычно «живут» в тумбе.

За столом сядут (причем, не вольготно) 8 человек, площади столешниц на них — впритык. Это не плохо и не хорошо, просто привычная, проверенная временем компоновка. Ту же «классику» инженеры Jeanneau оставили при входе в рубку: короткий «коридор», к стенкам которого прижимаются входные дверцы (это лучше, чем брандершит, который непонятно куда девать на ходу), «пианино» клавишных стопоров (фалы-оттяжки-топенанты-закрутки), пара лебедок и сумки для ходовых концов. Оставлен на рубке и привычный погон гика-шкота, позволяющий более тонко настраивать грот при необходимости.

Разразившийся в Каннах проливной дождь показал хорошую защищенность кокпита: при поставленном бимини и козырьке над входом в рубку непромоканцы вахтенным надевать не пришлось. Отлично организовано освещение: в дополнение к фонарикам на тумбе кокпитного стола, кокпит иллюминирован рядом светодиодов, наклепленных на дугу бимини — просто и эффективно!

Тяжелые люки кокпитных рундуков снабжены пневмоподъемниками, чтобы экипаж пальцы не травмировал. Емкости их, а еще глубоких «трюмных» хранилищ (под ногами у рулевого) с лихвой хватит для кранцев, швартовов и прочего шкиперского скарба. Отдельный рундук (в корме кокпита) — для спасательного плота.



На палубе отмечу плоскую (читай — обитаемую) рубку с мачтовыми проводками под пластиком, большую парусную кладовую, глубокий цепной ящик (вряд ли цепь сможет «забить» клюз якорной лебедки), двойной якорный роульс, штатный рым галса асимметричного спинакера (или закрутки «Кода 0»). Вант-путенсы укреплены не на борту, как обычно, а почти у рубки — проходить по палубе удобно. Погоны кип стаксель-шкоты укреплены на рубке, лавировочный угол переднего паруса — как у «перфоманса». Претензия только к поручню на рубке: эстетично-французы сделали его красиво (тиковая планка в нише, заподлицо с поверхностью), но непрактично — ни конец к нему прихватить, ни ногой упереться...

Принятые на 9-й серии наборы парусного гардероба предусматривают самые разные вариации: и «ленивую» (дакроновые грот с закруткой в мачту 38 м² плюс стаксель-автомат 38,4 м²), и умеренно-динамичную (также дакроновые грот 49,6 м² плюс стаксель 106% 46,5 м²), и «перфоманс» (майларовые грот 49,6 м² + генуя 140% 60,3 м²). Плюс «Код 0» — 84 м². Соответственно, энерговооруженность колеблется от 4,47 (очень хорошо для «круизера») до 4,78 (близко к «перфомансам»). Хороший выбор, в зависимости от задач и бюджета.

Тестируемая лодка вооружена «умеренно-динамично», но ее повадки в слабый и средний ветер мне проверить, увы, не довелось. Дуло порядка 20–21 узла — именно в этот ветер на длинном галсе уже надо брать рифы. Мы же на лавировке просто «открыли» грот, практически выключив его из работы. Лодка уверенно шла под стакселем 7,5 узлов с углом порядка 40 градусов — очень достойно. Увалились на истинный галфвинд — получили 9,5–9,6 узлов хода при немного усилившемся (до 24 уз) ветре. То же ощущение, что и на 509-й: корпус не «тормозит», бурун за кормой



еще небольшой — Филипп Бриан придумал хорошие обводы.

Руль легким не назову (как минимум, в таких условиях), резкие маневры требуют усилий. Но лодка очень хорошо сбалансирована, потому на курсе не приходится трудиться в поте лица, сдерживая яхту от приведения к ветру. Если бы не отработка волны, то руль можно было бы надолго фиксировать — судно «едет», как по рельсам. Обзор у рулевого отличный.

Короткий (106%) стаксель не слишком напрягал матросов: даже при быстрых поворотах мы почти успевали выбрать шкоты втугую до того, как парус наполнялся ветром. «Код 0», увы, не ставили — оценив силу ветра, организаторы убрали парус с яхты (мол, этим журналистам только дай волну!). Положение лебедки не назовешь идеальным для эффективной работы — набивать приходится спиной к парусу. Зато матрос при этом не конфликтует локтями с поручнями и стойками бимини, как нередко случается.

Наконец, о жилых апартаментах. Наш «подопытный» — 3-каютный, с двумя санузлами. Самая «оунерская» версия, для пары или большой семьи заядлых путешественников, к которым изредка присоединяются друзья. При этом важно не столько количество санузлов, сколько их размер: в наших туалетах просторно, и душевые — отдельными кабинами. И L-образный камбуз удобнее линейного — проходящие в носовую каюту не задевают повара. И несомненный «бонус» такой планировки — штурманский стол «лицом» по ходу движения, который на стоянке может служить столиком для двоих — в шахматы сыграть, книжку почитать или кофе попить (хотя последнее я как практикующий капитан на штурманских столах категорически запрещаю — рано или поздно проливают на карты). А если конвертировать это место в сплошной диван, то емкость кают-компания значительно расширяется (и ночью на одну дополнительную кровать больше).

Но когда на лодке ходят несколько семей, важно, чтобы при каждой каюте был санузел. Для этого есть версия «три каюты плюс



три санузла». В ее «плюсах» (кроме дополнительного санузла, разумеется) — длинная столешница на камбузе, да и вообще в нем просторней. Штурманский стол переехал на левый борт, стал чуть меньше и «лицом» в корму (не всем комфортно). Зато теперь это святая святых только штурмана — кофе на нем вряд ли пить будут. И санузлов в корме хоть и два, но оба совмещенные. Самая же большая потеря — диван в кают-компании (и, соответственно, дополнительная кровать). В носу остается большая каюта владельца с шикарным санузлом. »





Чартер-версия: «четыре каюты + четыре санузла». Все, как в предыдущей, только вместо большой носовой — пара более спартанских, со своими санузлами (совмещенными, понятно).

Но вживую сравнить все три версии у меня возможности нет — на тест выставлена только «3 + 2». По ней несколько замечаний.

Камбуз нравится: отдельная рабочая зона, микроволновка, удобный рундук для бутылок справа от плиты (обычно ломаешь голову, куда сунуть подсолнечное масло или уксус), мусорное ведро, карго. Большие холодильники (175 л плюс 80 л), причем один — с загрузкой как верхней, так и фронтальной. Да еще большой рундук под ближней секцией дивана — там ящик для овощей (минус еще одна вечная проблема!) и гнезда для бутылок. Правда, не обнаружил на камбузе кассетницы для столовых приборов.

Стол кают-компаний исполняется в двух версиях. Наш — с тумбой (мини-бар), и столешница складывается пополам. Альтернатива: с маленькой тумбой, зато может опускаться до уровня диванов — получаем дополнительное двуспальное место. Кому что нужнее.

Полярная диаграмма Jeanneau Sun Odyssey 469 с «длинным» фальшкилем и стандартным парусным вооружением

Штурманский стол с конвертацией в диван — реальная находка. И для посиделок большой компанией, и как еще одно «аварийное» спальное место. Причем подушки для закладывания опущенного стола можно заказать (если диван будет нужен чаще штурманского места), а можно использовать две уже имеющиеся спинки (они намеренно сделаны в размер) — разумно!

Декоративная подсветка (быстро вошла в моду вместе с появлением на судах светодиодов) — не только по нижнему контуру мебели, но и внутри бортовых окон. Красиво, да.

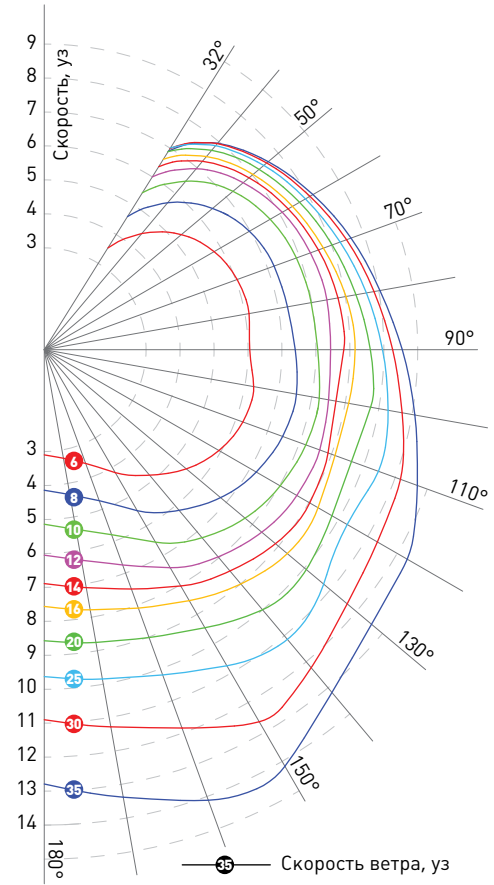
Каюта владельца просторная, светлая и с небольшим рабочим столиком под ноутбук. Этот столик, как и штурманский, обтянут кожей — с поверхности на кренах не соскальзывают предметы. В подволоке — пара больших люков (освещение плюс вентиляция). А в опциях к каюте — любопытный пункт: «очень широкая — 56 см — входная дверь».

В большом кормовом санузле — отдельная душевая кабина и необычный рундук под откидным фрагментом длинной столешницы. Я не сразу понял, что на скобу открытой столешницы вешаются плечики с мокрым непромоканцем, который сохнет в рундуке, никому не мешая и не болтаясь на качке. Любопытная задумка, хоть и неоднозначная: туда только один непромоканец и поместится, я бы предпочел скобу, прикрученную к подволоку душевой — лучшее место сушить сразу несколько непромов.

Наконец, в кормовых каютах обратил внимание на целых три (как на старых добрых проектах) открывающихся в разные стороны люка-илломинатора — видно, учли ошибки предыдущих моделей (в тесте 509-й именно вентиляцию я счел самой большой проблемой лодки).

Бункеровка — 240 л топлива и 615 л воды — не лучше и не хуже большинства «одноклассников». Мотор — Yanmar, 54 л.с. Для «ленивой» парковки есть замечательная (хоть и недешевая) опция 360 Docking, которая позволяет двигаться даже боком.

Несмотря на разницу в размерах, Sun Odyssey 469 очень близок к «старшему» 509-му — и по антуражу, и по планировке, и по комфорту, и даже по стандартному/опциональному снабжению. А в компоновке дизайнерам



Жеанпеау удалось творчески совместить свежайшие новации с проверенной временем классикой. Думаю, именно это сочетание «емкости» с ходкостью и современности с классикой и оценили строгие судьи, выдвинувшие яхту на соискание престижного звания «Лодки года».



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, м²:	
– 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