



ВЗРОСЛАЯ ЯХТА

БОГДАН ПАРФЕНЮК

Самое сильное впечатление от яхты — это ее «взрослость». Просторный кокпит, два штурвала, большой камбуз, полноценные по объемам каюты, санузел с отдельной душевой — как-то не ассоциируется все это с корпусом длиной менее 10 метров! Даже закон Фруда, увязывающий скорость судна с его смоченной длиной, не мешает Sun Odyssey 349 демонстрировать резвость иных 40-футовиков...



Скажу честно: эстетика 9-й серии от Филиппа Бриана лично мне не кажется бесспорной — слишком уж раскосо выглядят глаза-иллюминаторы на длинных рубках старших моделей. И в этом смысле именно «новенькая», самая маленькая в серии, смотрится наиболее гармонично и соразмерно. Хотя все признаки «родства» налицо: высокий емкий корпус с изломом скулы от миделя до кормы, откидная платформа транца, приземистая плоская рубка, пара штурвалов... Два рулевых поста, еще недавно бывших атрибутом лишь 45–50-футовиков, в первую очередь добавляют лодке визуальной

«взрослости». Но еще более — удобства: широкий проход позволяет свободно ходить от столика к транцу. Под левым люком прохода в корме покоится спасательный плот, под правым — вместительный рундук для кранцев. Широкая (в отличие от яхт предыдущей i-серии) откидная платформа на стоянке служит удобным входом с понтона или просторным (на двоих) «пляжем» (телескопический трапик — в комплекте).

Пара шкотовых лебедок установлена перед штурвалами — работать вполне удобно как рулевому, так и из кокпита. Для ходовых концов предусмотрена ниша в рулевой консоли и «карман» с ее обратной стороны (хва-

тает для всего, в т. ч. для закрутки «Кода 0»). Шкоты грота разведены по «немецкой» схеме и выведены на оба борта: ходовой конец оперируется с наветренного борта, с подветренного — шкот стакселя. Необходимость перекладывать шкоты грота после поворота — не такая большая плата за отсутствие на палубе лишнего. На отформованных (на каждой рулевой консоли) площадках — по паре ходовых приборов, удобно читающихся на ходу.

Уже привычная для Jeanneau «экономия» на кормовом сиденье рулевого позволила удлинить пассажирскую зону кокпита (1,62 м): с каждой стороны стола свободно рассядутся трое (опять же, как на 40-футовиках).

Блок стола — компактный, на нержавеющей раме, с деревянными откидными боковинами, небольшим ящиком под крышкой люка и парой подстаканников. Жаль, что даже в опциях не обнаружил столь понравившуюся мне на старших моделях конструкцию с торцевыми рундуками (для фотокамеры, бинокля, мобильных телефонов).

Откровенно восхитили защищенность и уют в кокпите. На высоте комингсов нынче часто экономят, но у Sun Odyssey 349 они полноценные: спина сидящего прикрыта до лопаток. А высота и наклон кормового комингса рубки позволяет, подстелив подушку, развалиться на нем, как на шезлонге.

И — ноу-хау от Jeanneau — большие локи под крышками в обоих кокпитных сиденьях. В нашей двухкабинной версии люк правого борта ведет в кормовое двуспальное помещение, а левого борта — в кладовую (парусную, шкиперскую, вещевую и пр.). Такое решение обеспечивает замечательную вентиляцию даже при отсутствии ветра, возможность использовать кладовую как еще одну односпальную каюту, а также свободу передвижения и романтику детям, которые обожают всяческие «лазы».

Фалы, оттяжки и закрутки выведены на крышу рубки, к паре лебедок. Погон каретки гика-шкота заменен парой стропок, которые

удерживают нижний блок в ДП над входным люком. Это лучше, чем разведенные вправо-влево палубные блоки — грот можно выбрать ближе к ДП. Хотя на волне в слабый ветер и при растреванном гика-шкоте его блок немало «пляшет» на стропках.

Еще одно неоднозначное решение — шкоты грота и стакселя на каждом борту пропущены через одну большую кипу, положение которой регулируется оттяжками. Просто и функционально, но шкоты касаются друг друга.

На всех моделях 9-й серии — плоская крыша, что удобно в работе и на стоянке (к примеру, здесь можно загорать на матрасе). Но на



заменяя им стаксель на полных курсах. Для «ленивого» яхтинга опционально доступны грот с закруткой в мачту и стаксель-автомат.

Подпалубное расположение: салон, санузел (весьма просторный, с отдельной душевой кабиной), каюты в носу и корме и вышеупомянутая кладовая. Второй вариант — 3-каютный: санузел лишается душевой кабины, зато в корме появляется второе двуспальное помещение, симметричное первому.

Кают-компания (передняя часть салона) — симметричная, с парой диванов вдоль бортов и столешницей с откидными боковинами. За спинками диванов (сверху и снизу) — рундуки, под сиденьями тоже складские объемы и бойлер. Большие бортовые окна добавляют дневного света. Мимо сложенного стола вполне удобно ходить. Дверь в носовую каюту — двусторчатая, если створки распахнуть, то помещения зрительно объединяются, и кают-компания становится просторнее. И во время клуб-



ной гонки кису спинакера проносить в широкую дверь незатруднительно.

В кормовом торце дивана по левому борту — штурманский стол, над ним врезаны распределительный щит, радиостанция и магнитола. Под столом покоится табуретка, которая также послужит дополнительным сидячим местом за обеденным столом. Блок штурманского стола откидывается к борту, а диван удлиняется табуреткой — получается дополнительное спальное место.

Откровенно хорош L-образный камбуз: холодильник на 100 л, раковина, 2-конфорочная

рубке 349-й и ходить нужно с осторожностью (слишком много стропок над палубой), и матрац свободно не положишь по той же причине. Зато нержавеющие трубчатые поручни на порядок практичнее (можно упереться рукой и ногой, что-то привязать), чем деревянные, заподлицо с палубой, на старших моделях.

Стоячий такелаж разведен в «три точки», краспицы развернуты в корму, что позволяет отказаться от ахтерштага. А потому в списке опций появился внушительный «гоночный» грот с «квадратным» топом. Благодаря штатному пластиковому бушприту можно постоянно нести скрученный «Код 0», оперативно



Кормовая каюта вполне просторная, и шкафчиков хватает. Размер кровати здесь 2 × 1,4 м. Если штормит или идет дождь, в кладовку по левому борту можно пробраться и через дверцу в душевой кабине. А последняя укомплектована перекладной для сушки непромоканцев — простая и полезная опция, о которой забыло большинство яхтостроителей.

Создавать быстрые и отзывчивые яхты. Проверяю ходкость на лавировке. Итак, весна, залив в окрестностях Канн, истинный ветер 7 уз, скорость яхты 5 уз; ветер 9–10 уз, скорость 6 уз; ветер 12 уз, скорость 7 уз. И это — с идеально стоящим гротом: стропки блока гика-шкота чуть длинноваты, грот невозможно выбрать под стаксель, задняя шкаторина постоянно полещет. Потому крутизна — порядка 45–50° к истинному ветру. Подправить — и получим 40–45 градусов, недостижимую крутизну для круизеров предыдущих поколений. »

плита с опциональными духовкой (вместо нее может быть шкаф) и микроволновкой, бар на несколько бутылок. Из недостатков отметил отсутствие щитка между камбузом и диваном (нужно аккуратнее мыть посуду, чтобы не забрызгать сидящих). С другой стороны, эти щитки нередко ломают, случайно опершись на ходу, да и травмироваться о них можно. А вот поручней в салоне я бы однозначно добавил, чтобы на ходу с креном увереннее передвигаться.

Светлое дерево мебели отлично сочетается с белым подволоком и красной зашивкой диванов (они могут быть и других цветов). Эстеты-французы обтянули поперечную тумбу камбуза темно-серой кожей, дополнив левый борт такой же полосой на штурманском столе.

Наша яхта вооружена максимально: грот с «квадратным» топом, стаксель 115% и «Код 0». Энерговооруженность на лавировке — 4,41 (против 4,28 с обычным гротом). Судно проектировал Марк Ломбард, обожающий



ОТ КИЛЯ ДО КЛОТИКА



Расчетная полярная диаграмма Jeanneau Sun Odyssey 349 (предоставлена компанией-производителем)

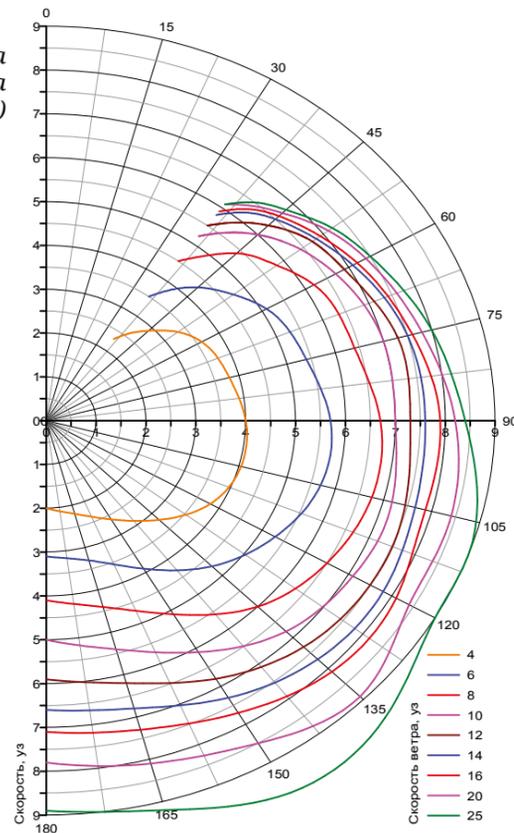
Отзывчивость лодки действительно отличная: моментально реагирует даже на небольшую перекладку штурвала. При этом я надолго бросал штурвал, и яхта не выказывала желания изменить курс. Когда усилился ветер и возрос крен, полный контроль над лодкой сохранился. Великое дело — два пера руля!

Уваливаемся и меняем стаксель на «Код 0». Истинный ветер 150–160° (вымпельный при этом 120–130°) силой 12–13 уз — скорость 6,2–6,3 уз; привелись до истинных 110° силой 9,5 уз — разогнались до 8 уз; максимальная достигнутая скорость — 9 уз при 14 уз истинного ветра (галфвинд). Очень прилично, согласитесь! Справедливости ради отмечу: на тестируемой лодке был винт со складными лопастями и пустые баки для воды.

Поведение на волне, управляемость под парусами и мотором, удобство рулевого, обзор — все на должном уровне. Разве что обнаружилось небольшое трение в рулевой системе, но это единственная «помарка» на фоне сплошного позитива, которую можно легко устранить.

РЕЗЮМЕ

Яхта спроектирована очень разумно и по функционалу соответствует более крупным предшественникам. При этом она ходкая и легка в управлении даже в одиночку. Словом, нисколько не удивлен присвоенному ей Consumer Choice Award for Best Monohull over 30' на бот-шоу в Майами в этом году. ☘

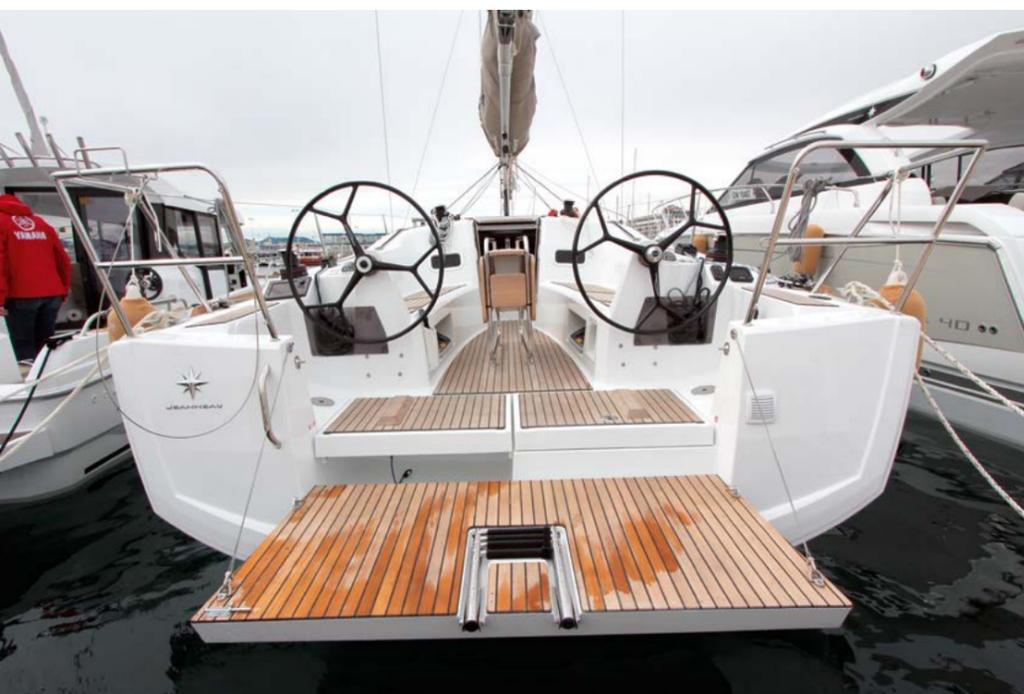


www.jeanneau.com



Jeanneau Sun Odyssey 349

Длина габаритная, м.....	10,34
Длина корпуса, м.....	9,97
Длина по ватерлинии, м.....	9,40
Ширина, м.....	3,44
Осадка, м.....	1,98/1,49
Водоизмещение, кг.....	5350
Запас топлива, л.....	130
Запас воды, л.....	206
Площадь парусов, кв. м:	
грот.....	30,7/34,1
генуя.....	24,6
Мощность двигателя, л.с.....	21
Категория CE.....	«А» 6/«В» 8



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