

# Горячая штучка

Артур Гроховский

Фото автора

Яхта «Jeanneau Sun Fast 3200», ставшая в этом году победительницей традиционного уже конкурса «Яхта года» (стр. 66), резко выбивается из привычного ряда современных парусных судов: демонстративно спартанский интерьер, швертботные обводы с широкой и плоской кормой, два руля, установленные у самого транца, обилие снастей для тонкой настройки парусов – все это красноречиво говорит об основном предназначении лодки.



**ТЕСТ**  
КАТЕРА И ЯХТЫ



Навигационный компьютер становится нормой даже на скромных по размеру яхтах



Салон скромн, но функционален



Гика-шкот удобно настраивать с любого места в кокпите. В центральном рундуке хранится спасательный плот.

**К**онструктор яхты Даниель Андрийо задумал создать спортивную лодку категории One design, способную также с успехом участвовать в регатах, проводимых по системе гандикапа IRC. Первое впечатление от яхты было очень странным: она казалась намного больше, чем была на самом деле. Присмотревшись внимательнее, я, кажется, понял, чем вызывается такой эффект: просто «Sun Fast» имеет конструктивные решения и пропорции, характерные для заметно более крупных судов. Уменьшенная «Oren 60» – вот на что больше всего похожа новая модель «Jeanneau». Впрочем, и неудивительно: одной из задач, стоявших при разработке ее проекта, был расчет на участие в трансатлантической гонке «Transquadra» («Гонке сорокалетних»), патронаж над которой взяла компания «Jeanneau». Поэтому яхта получила очень острый нос, позволяющий ей не терять скорость при ходе против волны, необычно широкую (для столь маленького судна) корму с плоскими обводами, дающую большую остойчивость формы, узкий и глубокий киль с массивным бульбом, два руля (и два румпеля), гарантирующие надежную управляемость на высоких углах крена.

Подпалубная планировка «3200-й» оказалась весьма своеобразной. Яхта имеет две двухместные каюты, расположенные под кокпитом, салон (с двумя диванами и маленьким столиком в ДП), полноценный камбуз и штурманский стол. Надо отметить, что и обеденный, и штурманский столики, равно как и рабочая поверхность камбуза, ради экономии веса изготовлены из углепластика. Штурманское кресло сделано так, что в нем можно сидеть при сильном крене

(вот только при крене на правый борт удобнее сидеть боком к столу). За диванами салона по бортам расположены глубокие емкости, в которых можно хранить любые вещи – даже при сильном крене они лежат там надежно – проверено. В носовой части находятся гальюн и пустой форпик, в корме – три рундука: два внутри корпуса по бортам и один – наверху в центре кокпита (при всей спортивности яхты к нему пристроена пара стереодинамиков). Несмотря на отсутствие носовой каюты, на яхте – шесть полноценных спальных мест (считая салон), чему способствовала очень большая ширина лодки в корму от миделя ( $L/B=2.8$ ).

Впрочем, стильный и аккуратный (хоть и довольно спартански исполненный) салон яхты «встретил» нас, заваленный мешками с парусами. Гонимые ламинаты «Sun Fast 3200» полагаются сворачивать в трубу вдоль нижней шкаторины\*, поэтому длина парусных мешков получается немаленькая, и хранить их в форпике нереально (киса с генуей по длине займет место от таранной переборки до камбуза).

Конечно же, и высота салона на малой спортивной яхте большой быть не может: на «пяточке» между трапом, штурманским столом и камбузом она составляет 176 см, уменьшаясь к носу. Внутренние релинги выполнены в виде пары тросов, проходящих по подволоку рубки – просто и рационально. Корпус – сэндвичевый, с бальсовым наполнителем, палуба – с наполнителем из пенопласта. Ради уменьшения водоизмещения при помощи новомодной технологии infusion выполнены не только корпус и палуба лодки, но и ее переборки.

Верхняя палуба – царство снастей для тонкой настройки парусов: по каждому борту их проходит с десяток. Правда, лебедок на ней всего четыре, но при выбранной планировке кокпита поставить куда-нибудь еще одну пару, похоже, просто не удалось бы. Все палубное оборудование, включая лебедки – от «Harken», вся электроника – от «NKE». Ее набор включает в себя комплект из шести больших

дисплеев на мачте, пульт ДУ для управления им (он закреплен у входного трапа), по одному дисплею по каждому борту вблизи мест рулевого, эхолот, автопилот и GPS, есть еще пара магнитных компасов на стенках рубки. Более чем функционально. Роль карт-плоттера выполняет компьютер на штурманском столе.

Парусное вооружение яхты – дробное, обозначаемое как  $1\frac{3}{4}$ . Мачта гибкая, оснащена двумя парами очень длинных краспиц. Натяжение ахтерштага легко регулируется с места рулевого, гика-шкот проведен так, что им можно управлять с трех позиций: с обоих мест рулевого по бортам и из середины кокпита. Очень удобно!

Запускаем двигатель и выходим в море. Двигателя в кокпите почти не слышно, вибрация тоже практически неощутима. При 2500 об/мин яхта развивает скорость 5.6 уз, уровень шума в салоне составляет всего 75 дБ(А). В процессе постановки и настройки парусов возникает языковая проблема: капитан лодки говорит только по-французски, я, увы, лишь по-английски и по-немецки. Быстро приходим к выводу: для оперативного общения называть исключительно цвет снастей (слава богу, цвета на европейских языках звучат похоже), настройка которых требуется в данный момент, так что постановку завершаем благополучно. Паруса (несмотря на простой внешне покрой) превосходной формы, особенно хорош грот со свободной нижней шкаториной. Очень удачно проведена оттяжка гика – ее можно настраивать с любого борта. Выясняется, что лодка весьма чувствительна к малейшим настройкам грота, практически мгновенно реагирует на любые изменения. Характерно, что настройки положения генуи не так заметно сказываются на ходе яхты.

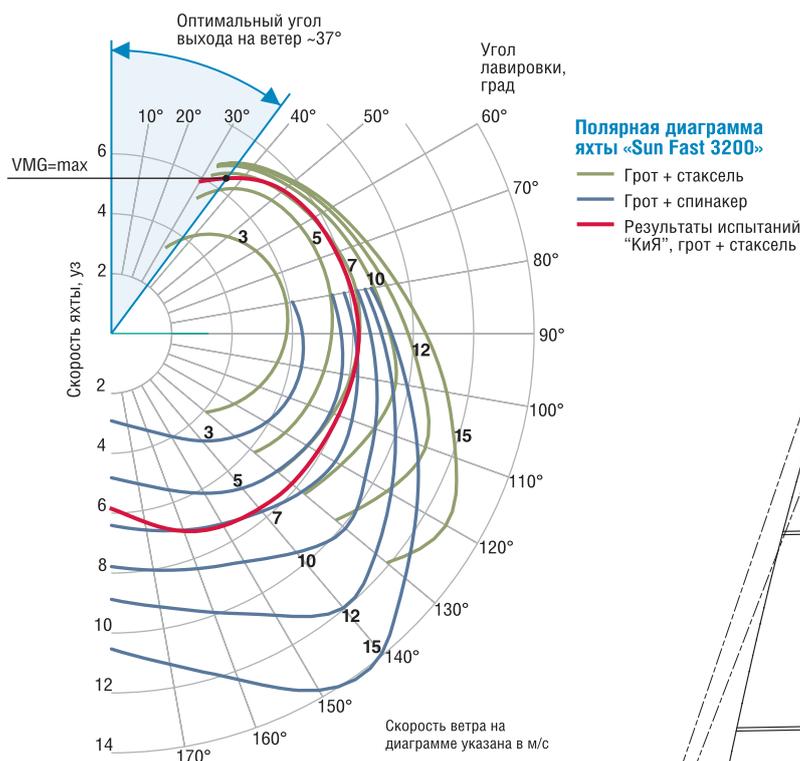
На кренах отмечаю, как удобно сидеть на комингсах кокпита при сильном крене. Форма их для этого подходит хорошо, сидишь, как в кресле. Ходовые концы свешиваются с лебедок свободно, никаких мешков для них не предусмотрено. А вот для рукояток лебедок, наоборот, имеется несколько пластиковых корзинок, приформованных к стенкам кокпита.

«Sun Fast» резво набирает скорость и стремительно рвется сквозь волны к



С места рулевого удобно как контролировать курс, так и работать со шкотовой лебедкой

\* Наш капитан просто складывал их по передней шкаторине, но, разумеется, длина парусной кисы от этого не уменьшится. – Прим. авт.



### Основные технические данные яхты «Sun Fast 3200»

Длина, м:	
макс.	10.10
по КВЛ	8.55
Ширина, м	3.48
Осадка, м	1.90
Масса балласта, т	1.30
Водоизмещение, т	3.40
Площадь парусности, м <sup>2</sup> :	
грот	33.5
генуя	28.5
спинакер	83
Мощность вспомогат. двигателя, л.с.	15 («Яanmar»)
Емкость цистерн, л:	
топливной	75
пресной воды	80
Конструктор	Даниель Андрийо
Строитель	«Chantier Jeanneau»

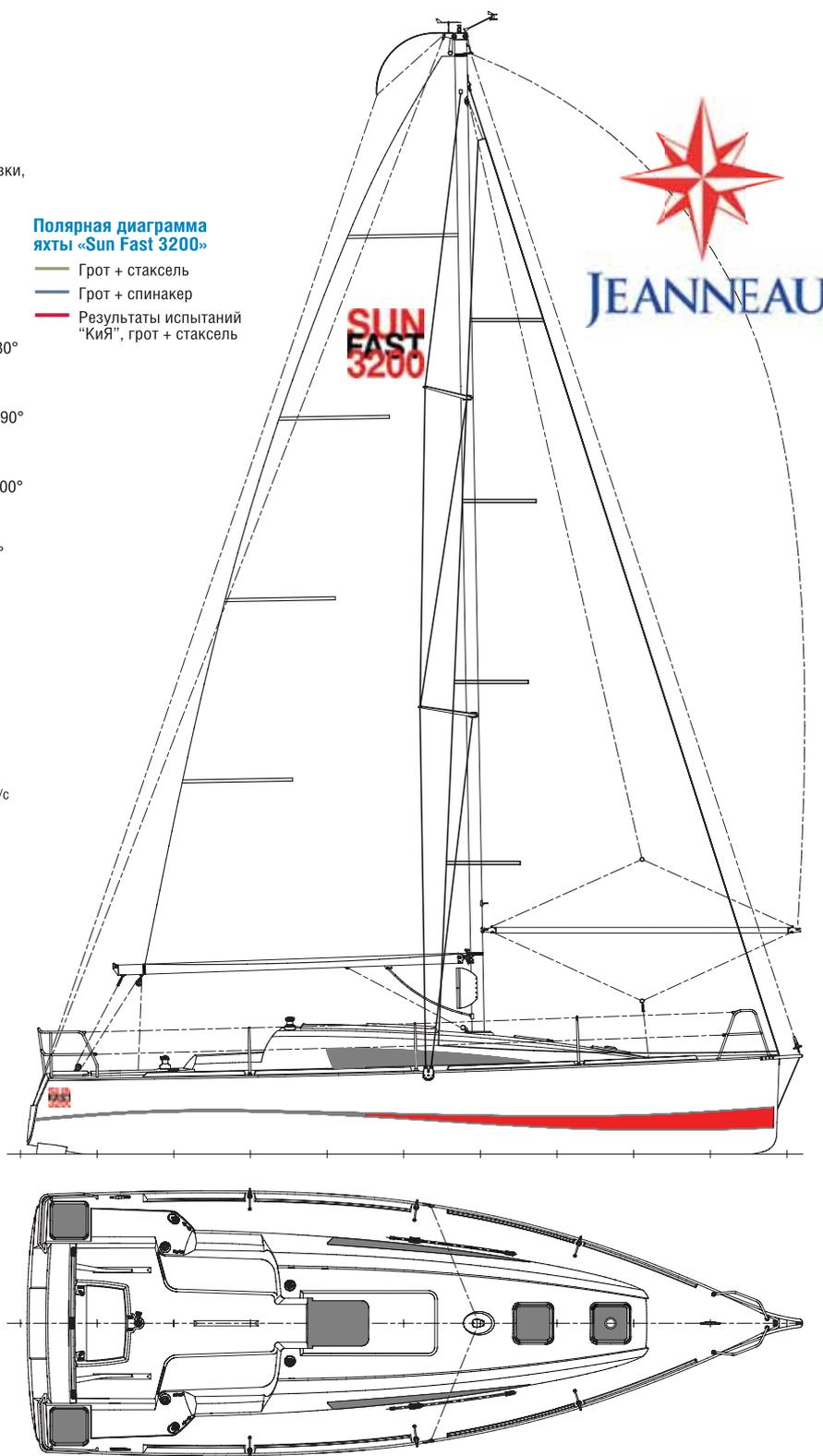
### Плюсы:

отменные скоростные качества;  
отличная управляемость;  
высокая крутизна хода;  
удобный кокпит;  
стильный внешний вид.

### Минусы:

высокие усилия на руле при большой скорости;  
ограниченный обзор с места рулевого под ветер.

Место испытаний:  
залив вблизи г. Йер (Франция)  
Скорость ветра - 7 м/с  
Высота волны - 0.7-0.9 м  
Температура воздуха + 13° С  
Температура воды + 7° С



Общий вид и план палубы

бледному пятнышку на горизонте – острову Портерой. Беру в руки румпель, осматриваюсь на месте, пытаюсь понять реакцию лодки на действия рулевого. Первое впечатление – усилия на румпеле весьма высоки. Обратная связь великолепная, яхта на руле превосходно чувствуется, но от шкипера требуются определенные физические кондиции. Динамометра у меня, естественно, нет, но, по субъективным ощущениям, на скорости около 8 уз для выполнения любого маневра необходимо

приложить к румпалке силу порядка 25–30 кг, при этом особенно большие усилия нужны для того, чтобы увалить судно. Нагрузки на гика-шкоте в четырехбалльный ветер тоже приличные, но не чрезмерные. Отмечу, что для восприятия всех усилий рулевому удобно упираться ногой в комингс рундука.

Курс лодка держит великолепно, на срывающихся с гор порывах не испытывает ни малейшего желания привестись. Крутизна лавировки весьма высока, яхта сохраняет ход даже на курсе

29-30° к истинному ветру (впрочем, оптимальный угол – порядка 37°). На лавировке убеждаюсь, что главные лебедки расположены весьма удобно для рулевого.

Постепенно крутая и короткая ветровая волна закрытого залива начинает расти, а на нее накладывается длинная пологая зыбь Средиземноморья, идущая через пролив между сушей и островами. Такую волновую систему «Sun Fast 3200» проходит очень мягко, почти незаметно. Если же не отработать крутой гребень и врезаться в него ходом, лодка тормозится незначительно. «Нептун не хватает за киль». Это, конечно, благодаря очень острым носовым обводам. Палуба при этом забрызгивается довольно слабо. Обзор с наветренного места рулевого под ветер ограничен – гюня, дотянутая своей нижней шкаториной до палубы, закрывает собой приличный сектор, так что хорошо бы иметь в ней прозрачное окно. К сожалению, обзор с подветренного «матросского» места – немногим лучше.

Ставим спинакер и пытаемся оценить скоростные качества и управляемость лодки. Яхта резво, почти скачком, выходит на режим серфинга. Неудивительно: людей на борту мало, а площадь парусности под гротом и спинакером – 117 м<sup>2</sup>. Это всего при 3400 кг водоизмещения, так что сейчас энерговооруженность у нас получается примерно 33 м<sup>2</sup>/т. Для чистого глиссирования, конечно, немного не хватает, но для серфинга на волне – самое то. А вот усилия на румпеле при выходе на серфинг возрастают заметно. Лодка прекрасно слушается руля, идет как по ниточке, но ощущения от руления – точно на тренажере в фитнесс-зале. Впрочем, в этом-то и есть кайф от пилотажа этой лодки!

Неожиданно ветер рывком заходит почти на 50°. Только что шли в не очень полный бакштаг и вдруг – уже бейдевинд! Яхта сильно кренится, нижняя шкаторина спинакера почти цепляет воду, аврал! Но даже в такой ситуации «Sun Fast 3200» полностью остается под контролем рулевого, не испытывая ни малейшей склонности к брочингу. Заслуга в этом, конечно же, двух широко расставленных рулей (вот только угол наклона их к ДП, на



мой взгляд, стоило бы сделать чуть побольше, чтобы на максимальной скорости и крене иметь «рабочий» руль в положении, наиболее близком к вертикали)...

Жаль, что по условиям теста выход был непродолжительным – всего около четырех часов, которые на этой яхте пролетели, как минуты. Управление столь скоростной, но при этом послушной и понятной в любых ситуациях лодкой способно доставить ценителю истинное удовольствие. Но, чтобы в полной мере использовать все возможности яхты, ее владельцу и капитану потребуется подготовленная команда, хорошо чувствующая судно и понимающая шкипера с полуслова.

## Резюме

Яхта «Sun Fast 3200» являет собой прекрасный образец стильного спортивного снаряда, предназначенного для опытных и квалифицированных яхтсменов. Она обладает высокими ходовыми качествами и, несомненно, прекрасно проявит себя в регатах. При этом внутри лодка достаточно просторна и комфортабельна. В то же время использовать ее для неторопливого отдыха – все равно, что ездить на «Porsche 911» в лес за грибами. То есть, конечно, можно, но есть ли смысл? Эта лодка создана для другого...

**Автор выражает благодарность Жерарду Фалько за помощь в освоении яхты и замере скоростных данных.**