

Артур Гроховский. Фото автора

# Двое из ларца, одинаковых с лица

**ТЕСТ**  
КАТЕРА И ЯХТЫ

Сказать, что я приступил к тестам двух новых яхт – «Jeanneau 50 DS» и «-45 DS» – с бьющимся от волнения сердцем, значит, ничего не сказать. Во-первых, обе эти лодки красивые. Даже не просто красивые, а нереально красивые. Словно из какой-то другой жизни. Ну, а поскольку я трепетно отношусь к яхтам и искренне почитаю их за живые существа, наделенные собственной душой, то, естественно, разволновался. Сумею ли я соответствовать такой красоте?

Вторая же причина моего волнения куда более прозаична. Дело в том, что создатель обеих красавиц яхтенный конструктор Филипп Бриан – мой давний знакомый, работами которого я, честно признаюсь, восхищаюсь. А в такой ситуации сохранить свою объективность не так уж просто, к тому же мысль о том, что на яхте обнаружатся какие-нибудь «косяки» и придется изгаляться, объясняя причину их появления замыслом маэстро, отнюдь не радует. Подсознательно опасаясь расстроиться и разочароваться. Но это все была прамбула.

Итак, «Jeanneau Sun Odyssey 50 DS», мировая премьера которой прошла этой зимой в Дюссельдорфе. Необычной формы выпуклый глаз огромного иллюминатора на рубке словно следит за тобой, пока ты поднимаешься на борт и, прохаживаясь по палубе, осматриваешь яхту. Внешний вид судна – вне конкуренции. В любой самой престижной марине эта лодка не затеряется. На тест нам была предоставлена яхта, укомплектованная парусным вооружением с закручивающимся в мачту гротом. Скажу честно: я не поклонник такой конструкции, хотя прекрасно осознаю ее удобство, да и значительный мировой опыт эксплуатации подобного вооружения



доказал его высокую живучесть и надежность. Но грот без лат с абсолютно прямой (это в лучшем случае!) задней шкаториной выглядит как-то куце, лишая яхту некой доли шарма. Впрочем, при желании можно заказать и другие типы оснастки.

Кокпит яхты просторен, как и положено крейсерскому судну. Разного рода снастей и дельных вещей здесь минимум: пара шкотовых лебедок вблизи рулевых постов, пара фаловых лебедок на рубке (штатно одна из них

электрическая, на нее выведен, в частности, гика-шкот). Погон гика-шкота проходит по крыше рубки, сквозь нее же проведены все фалы. Главные шкотовые лебедки «в базе» – ручные, работать на них с места рулевого несложно (впрочем, излишне полные яхтсманы могут испытывать некоторые затруднения). В кокпите есть пластиковые карманы для хранения рукояток лебедок, а вот ходовые концы свисают с лебедок свободно. Там же установлен массивный стол с откидывающимися «крыльями» по сторонам, четырьмя отформованными в нем подстаканниками и холодильником внутри. Навига-





## В любой самой престижной марине эта лодка не затеряется

ционное оснащение рулевых постов «в базе» довольно скромное – на каждом из них установлены магнитный компас и два multifunctionальных дисплея «Raytheon».

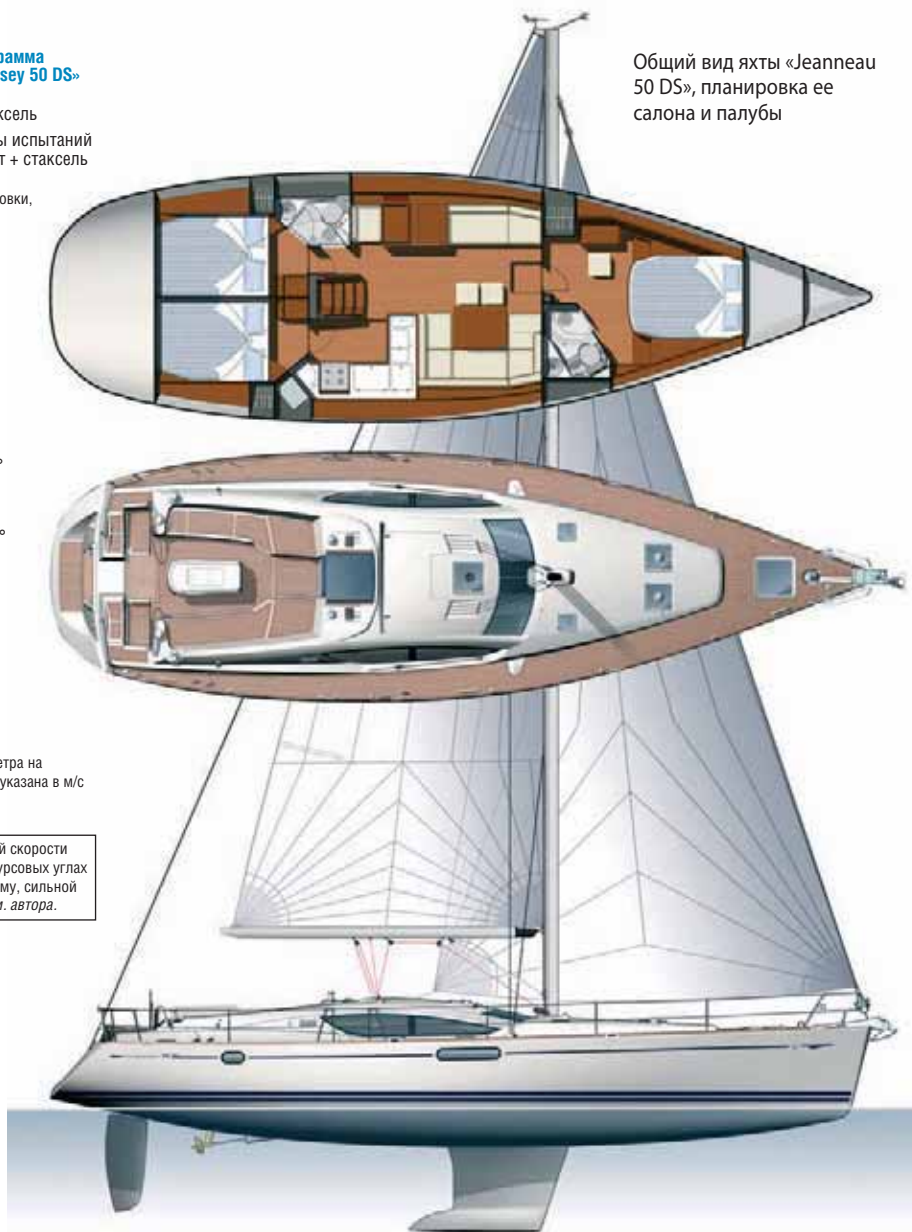
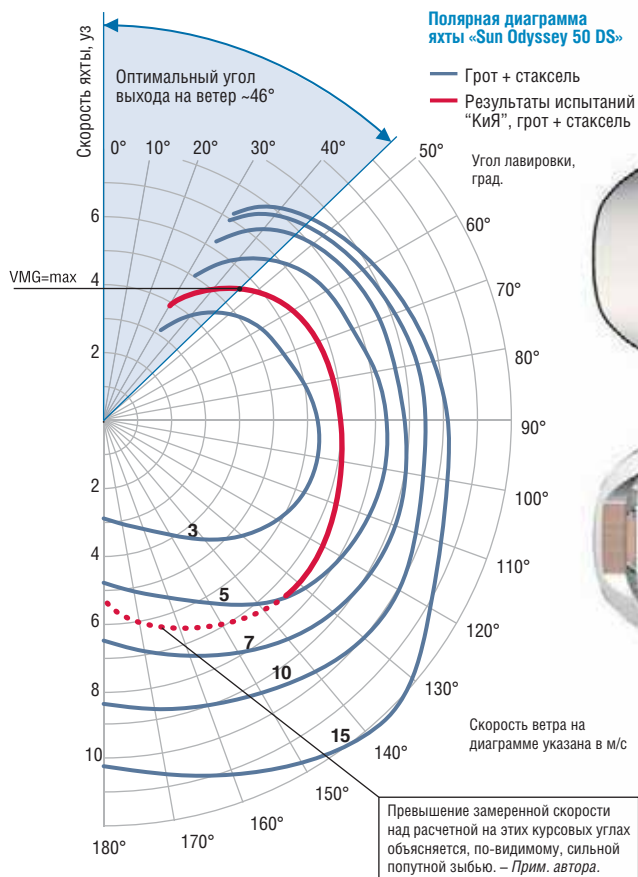
Салон впечатляет. Заметим, что индекс «DS» в обозначении яхты означает «Deck Saloon», иными словами, приподнятый салон с хорошим внешним обзором изнутри, т. е. близкий аналог концепции «Raised Saloon» от «Oyster». Но у британцев подъем на-

стила пола в центральной части яхты заметен гораздо сильнее, так что решение «Jeanneau» выглядит сдержаннее.) Помещение очень просторное, высокое и хорошо освещенное. Это и неудивительно: салон отделан светлым деревом (обивка мягких предметов – и вовсе белая), а площадь остекления весьма высока. Разумеется, вместимость трюмов, расположенных под поднятым настилом салона, просто огромна.

Вариантов планировки, по словам

представителей «Jeanneau», пока два, и оба трехкаютных: просторная каюта хозяина может размещаться либо в корме, либо в носу (а гостевые, соответственно, в противоположной оконечности побортно). Видимо, «Sun Odyssey» пока еще позиционируется чуть ниже ряда элитных яхт (на дорогих престижных лодках длиной от 50 футов и выше количество кают может быть невелико – порой всего две: комфорт и простор здесь ценятся больше возможности пригласить на борт множество гостей – см. «Кия» № 209). Зато салон «Sun Odyssey 50 DS» выглядит куда более воздушным и просторным, чем,





Общий вид яхты «Jeanneau 50 DS», планировка ее салона и палубы

скажем, на «50-й» другой широко известной (и очень престижной!) марки «Contest». Носовое расположение хозяйской каюты (на данной лодке) мне кажется предпочтительным: она просторнее, в ней дополнительно появляется небольшой столик с креслом перед ним. Платой за это становится отказ от третьего галюна: одна из гостевых кают его лишается.

Остроумно устроена тумба по левому борту салона. С одной стороны она представляет собой штурманский стол, с другой – огромный бар. При этом верхняя крышка стола, поднимаясь, может убираться вовнутрь. Удобно. Зато вот навигационное оснащение представленной на тест лодки – минимально. Фактически, кроме репитеров лага, эхолота, анемометра и GPS в распоряжении навигатора ничего и нет. Для столь дорогого судна –

даже странно как-то (правда, зато можно укомплектовать лодку электроникой по своему выбору).

Отдаем швартовы и выходим в море. Скорость под двигателем весьма

### Салон «Sun Odyssey 50 DS» выглядит воздушным и просторным

приличная: 7.5 уз при 3000 об/мин и 8.8 уз – при 3400. Шумоизоляция движка превосходна: в салоне шумомер показывает всего 74 и 78 дБ(А), резонансные вибрации отсутствуют.

Постановка парусов на «50-й» – детская игра. Грот и стаксель поочередно легко раскручиваются, и лодка ложится на курс. Беру в руки штурвал... И вот

тут я начинаю понимать мастерство Филиппа, класс его проектировочной работы. Яхта кажется продолжением рук рулевого. В чем это заключается? В абсолютной послушности и предсказуемости поведения судна. К «Sun Odyssey 50» совершенно не приходится приравниваться, пытаюсь понять ее инерцию и реакцию – она становится очевидной уже при первом же маневре. Буквально после первых пройденных кабельтовых рулевой начинает прекрасно понимать, насколько нужно положить руля в ту или иную сторону и когда надо одерживать. Яхта же исполняет все команды рулевого с исправностью хорошо вышколенной ездовой лошади: положил руля к ветру – и яхта приводится ровно настолько, насколько хотел. Решил увалиться – ровно то же самое. Куда ей скажешь – туда она и идет. Никаких

## Основные данные яхт «Jeanneau Sun Odyssey»

	«50 DS»	«45 DS»
Длина, м:		
– макс.	15.07	13.75
– по КВЛ	13.12	11.45
Ширина, м	4.49	4.37
Осадка, м	2.15/1.69*	2.05/1.65*
Масса балласта, т	3.75/4.10*	2.95/3.16*
Водоизмещение, т	13.40	10.40
Площадь парусности, м <sup>2</sup>	102.2	89.9
Мощность двигателя, л.с.	110	54
Емкость цистерн, л:		
– топливной	240	240
– пресной воды	615	615
Базовая цена верфи, евро	209 000**	172 500**
Конструктор	Филипп Бриан	
Дизайнер	Витторио Гаррони и Муцио Сале	
Строитель	«Chantier Jeanneau»	

\* С длинным/коротким килем

\*\* Без НДС

## Условия проведения теста

	Выход первый	Выход второй
Акватория	Северо-запад Средиземноморья	
Скорость ветра, м/с	3–4	4–5
Волнение, баллы	1–2	2
Температура воздуха, °С	15	13
Температура воды, °С	7	7
Экипаж на борту, чел.	4	3
Загрузка водой и топливом, л	200	190

лишних, «уточняющих» движений рулем не требуется. Инерция судна, само собой, присутствует, но о ней не задумываешься – лодка послушна, как легкий швертбот (но без этой излишней швертботной «нервности»). Иными словами, инерция, энерговооруженность, чувствительность рулевого управления и курсовая устойчивость яхты превосходно сбалансированы. Высокий класс!

Один только небольшой минус портит все наслаждение от управления лодкой, мешая назвать ее безупречным судном: на порывах лишенная лат задняя шкаторина грота начинает «филать», издавая неприятный зудящий звук. Выбранная втугоую оттяжка гика не помогает, а больше, увы, предпринять в этой ситуации при таком вооружении нечего. Вертикальные латы, думается, были бы здесь нелишними.

Обзор с места рулевого хороший. Правда, с наветренного места не видно передней шкаторины стакселя, так что рулевому трудно судить о правильности его настройки. Для удобства рулевого у постов в дне кокпита сделаны отформовки, но они невелики, да и расположены не совсем удачно. Так что на кренах за штурвалом удобнее сидеть, чем стоять.

Маневрируя при снятии данных для полярной диаграммы, отмечаю, что на любых курсах судно не стремится привести или увалиться, а сохраняет прямолинейность движения даже на сильных порывах, коими так богата местная акватория. Разве что приводится яхта чуть охотнее, чем идет в увал. Но разница – буквально на уровне нюансов.

Чтобы проверить свои ощущения от управляемости яхты, уваливаю лодку

до бакштага и бросаю штурвал, предвзрительно засекая курс и время. Авторулевого на судне нет, и мне хочется посмотреть, как оно будет держать курс на попутной более чем метровой (правда, без «баранов») зыби. Откупориваю пиво и беседую с присутствующими на борту немецкими журналистами о прошедших в России президентских выборах, о геополитике и прочих высоких материях, периодически посматривая на дисплей редакционного GPS. Фантастика – на этом курсе, да еще и на попутной волне «50 DS» стабильно выдерживает заданный курс, в течение 15 минут с лишним ни разу не выходя за пределы курсового коридора  $\pm 5^\circ$ .

Ну что тут скажешь! Подлинно *крейсерская* яхта. Она словно оберегает своего капитана от излишней нагрузки в ходе плавания, делая управление парусным судном совершенно необре-



Салон яхты очень просторный и светлый, носовая (хозяйская) каюта хорошо шумоизолирована. Камбуз – мечта хозяйки.

## Скорость и уровень шума под мотором

Частота вращения, об/мин	Скорость, уз	Уровень шума, дБ(А)			
		Кокпит	Салон	Каюта владельца	Гостевые каюты
2600	5.5	62	70/80*	61/78*	72/79*
3000	7.5	70	74	65	77
3400	8.8	75	78	68	80

\* При выключенной/включенной носовой подрульке





Кокпит удобен и просторен, но отформовки для ног рулевого маловаты. Столик оснащен подстаканниками и холодильником для напитков.



Практически весь бегучий такелаж выведен на крышу рубки, все манипуляции с парусами выполняются из кокпита

	Конструкция и дизайн	Обитаемость и комфорт	Скорость, мореходность и управляемость
+	<ul style="list-style-type: none"> <li>Изящный внешний вид</li> <li>Высокая жесткость корпуса</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Большие внутренние объемы и кокпит</li> <li>Просторный и светлый салон</li> <li>Хорошая шумоизоляция</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Легкость постановки и уборки парусов</li> <li>Прекрасная управляемость</li> <li>Малый крен из-за низкого положения ЦП</li> </ul>
-	<ul style="list-style-type: none"> <li>Отсутствие двухкаютной компоновки</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>При сильном крене яхты рулевому неудобно стоять</li> <li>Белая обивка диванов может быстро прийти в негодность</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Невысокая крутизна лавировки</li> <li>Умеренные скоростные характеристики</li> </ul>

## Резюме

Отличная крейсерская яхта открытого моря, управление которой не должно вызывать затруднений даже у начинающего яхтсмана. Умеренная энерговооруженность лодки более чем компенсируется надежной управляемостью и легкостью постановки парусов, а ее внешний вид не способен никого оставить равнодушным. Просторные салон и кокпит вкупе с большими емкостями для хранения одежды и припасов – что еще надо для семейного отдыха?

менительным занятием. (Конечно, я вполне допускаю, что в иных погодных условиях подобной курсовой устойчивости может и не быть, но тут уж что видел, о том и пою.)

Уборка парусов еще раз показывает, насколько простым может быть плавание под парусами. Нажатие кнопки – и, повинуясь вращению барабана электрорелебедки, грот послушно втягивается в мачту. Еще немного усилий – и генуя точно так же сворачивается «колбаской» на штаге. «Easy sailing» в чистом виде.

Входим под мотором в гавань. Ветер попутный, транец у лодки широкий, поэтому «несет» ее хорошо. Но и при маневрах под мотором яхта продолжает сохранять тот же самый «прозрачный» характер управления. Буквально с первого же движения рукояткой газа становится понятна чувствительность судна (кстати, рукояткой газа очень легко управлять при помощи левой ноги). Что особенно приятно – на заднем ходу никаких взбрыкиваний и заносов кормы под действием реактивного момента. Ровно та же ситуация, что и под парусами: куда хочешь – туда яхта и идет. Причем с такой скоростью, какой от нее и ждешь, какая от нее и требуется. Поэтому, несмотря на «по-

путняк», легко швартуясь лагом к отведенному нам участку пирса между двумя другими «Jeanneau» даже без использования носовой подрульки. Пять баллов за простоту и понятность управления! Нет, даже шесть. Такой управляемости мне еще встречать не доводилось. И это – самое сильное впечатление от лодки, затмевающее даже ее незаурядную внешность.

Возможно, читатели спросят: в начале статьи обозначен тест сразу двух

яхт, а речь идет только об одной, как же так? А все просто: «Jeanneau Sun Odyssey 45 DS» короче описанной лодки на пять футов и, соответственно, чуть менее вместительна и быстроходна. И это – вся разница между ними. Обе яхты имеют абсолютно одинаковый характер и на ходу (под парусами или мотором – без разницы) ничем не отличаются друг от друга. Одно слово – порода.

Так что волновался я напрасно...

