Артур Гроховский. Фото автора

«ДЕВУШКА» С ХАРАКТЕРОМ

Тест яхты «Jeanneau 49i»

ТЕСТ КАТЕРА И ЯХТЫ

После проведенного теста яхты «Jeanneau Sun Odyssey 50 DS» («КиЯ» № 214) к испытаниям яхты «Jeanneau 49i» я приступал уже с другим настроением. Корпуса яхт практически одинаковые, делал их один и тот же конструктор, и, следовательно, на ходу они будут различаться минимально. Так мне тогда казалось. Отличаются эти лодки, в первую очередь, планировкой и архитектурой верхней палубы. Да еще большой грот здесь убирается при помощи lazy jack, а не закручивается в мачту, как на «50 DS». Это-то и сыграло большую роль в том, как «49i» вела себя на ходу под парусами.

Тем не менее для начала я хотел бы обратить внимание на то, что акцент будет сделан на отличиях яхты типа «Jeanneau Sun Odyssey 49i» от описанной в предыдущем номере ее старшей сестры «50 DS» (а также общим особенностям, которые остались не освещены). Поэтому данный отчет о редакционных испытаниях – это продолжение статьи «Двое из ларца».

Итак, «49i». «Jeanneau» позиционирует ее как яхту уровня performance (мы уже неоднократно указывали на то, что многие верфи, выпускающие массовые лодки, держат в производстве две линейки: «поспокойнее» и «погорячее»). Так вот, «49-я» – из числа «горячих» яхт. Разумеется, это – не высокоскоростная гоночная лодка, вовсе нет. Просто она имеет более высокую энерговооруженность и, как следствие, более высокие скоростные качества при несколько меньших внутренних объемах, чем «50 DS». Иными словами, у нее чуть-чуть урезали круизную составляющую и усилили скоростную. Полноценной регатной лодкой она не стала (для любителей погоняться специально выпускается отдельная модификация с увеличенной до 122 м^2 площадью парусности, которая так и называется: «49i Performance»), но в скорости ощутимо прибавила (на параллельных курсах – а мы специально гоняли обе яхты так – «49-я» легко уходила от «50-й» на любом курсе и при любом ветре. И даже спокойно «делала» ее, находясь с подветра.

Но обо всем – по порядку. «Jeanneau 49i» имеет практически тот же мощный, хорошо продуманный стеклопластиковый корпус, что и ее старшая сестра «50 DS» с кевларовым усилением в районе форштевня, на транце, в местах, подвергающихся особо сильным ударам волн и вокруг крепления фальшкиля. Можно спорить об экономической целесообразности такого решения (все же кевлар – не самое дешевое волокно), но очевидно одно: хуже яхта не стала, а надежность и долговечность ее от этого должны только выиграть. Опасения же голландского яхтостроителя Ф.Конайна («КиЯ» № 210) о большой гигроскопичности кевлара создатель обеих «Jeanneau» Ф.Бриан отверг как излишние. Секция палубы изготавливается по новой технологии, называемой Prisma Process, включающей инфузионные процессы, за счет чего она получается очень легкой. Корпус формуется вручную, при этом он не имеет привычного для многих яхт наполнителя в виде пенопласта, а это значит, что его расслоение в процессе эксплуатации практически исключено. Это, безусловно, повышает надежность и долговечность яхты. Характер деформации пластиковой «скорлупы» такого корпуса в случае местных ударов тоже иной, нежели у корпусов с наполнителем.

Предусмотрены две версии планировки лодки: либо четыре «равноправные» двухместные каюты с четырьмя же гальюнами (вариант, скорее чартерный), либо три каюты с четко выделенной хозяйской (в этом случае гальюнов всего два). Салон, конечно, чуть скромнее, чем на «50 DS»: менее воздушен, менее просторен (в первую очередь, такое впечатление возникает из-за более низкой – в среднем на 10-15 см – высоте потолков) и в целом более традиционен. Штурманский стол размещен справа по борту, а вот камбуз не Г-образный, как на «50-й», а «прямой» и по длине занимает практически весь левый борт (на тест нам была отведена трехкаютная версия). Хозяйская каюта находится в носу, гостевые расположены побортно в корме. Если не считать несколько измененной планировки салона, то в остальном эта яхта – та же «50 DS». То же самое можно сказать и о кокпите – они у двух яхт настолько похожи, что не стоит и останавливаться на его описании в этот раз.

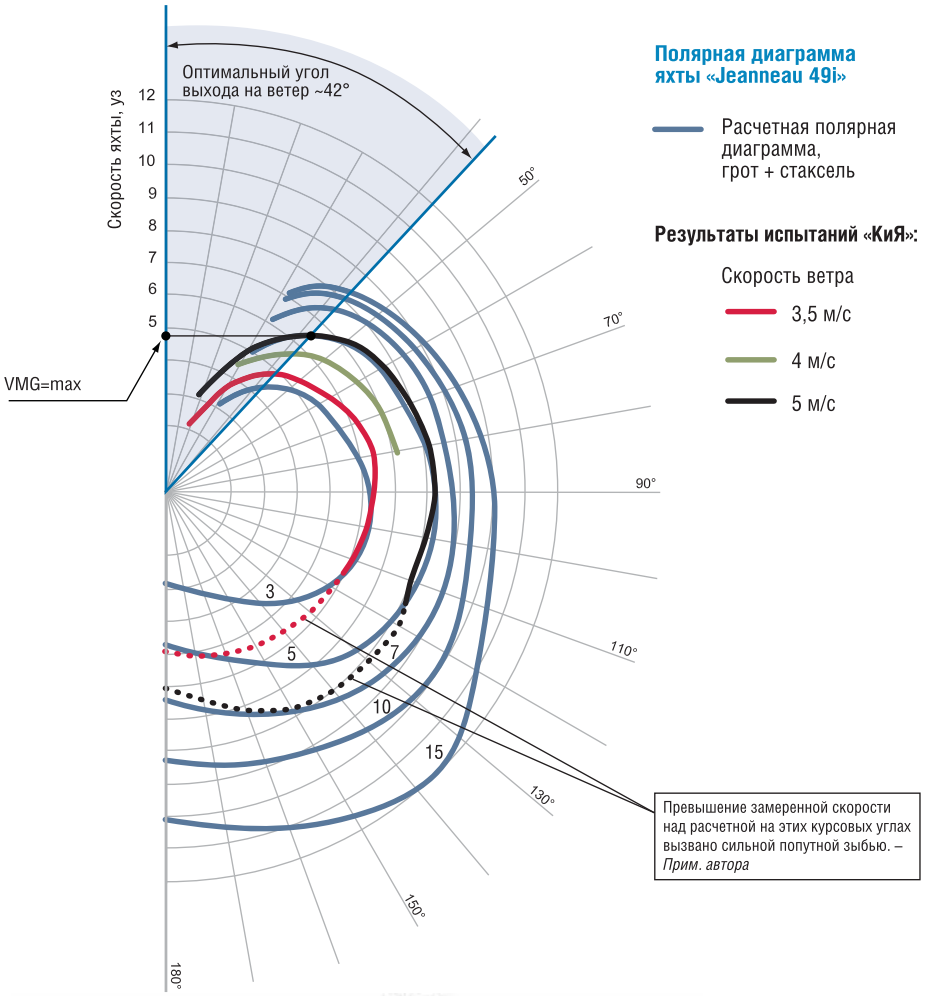
Под мотором лодка вела себя почти так же, как и ее старшая сестра. Разве что двигатель здесь в «базе» менее мощный, поэтому реакции на изменение оборотов выглядели чуть более вялыми (зато и без того тихая внутри лодка стала едва ли не бесшумной). Никаких сложностей с управлением судном на ходу это не добавило. Характер управления не изменился – яхта абсолютна послушна рулевому в любой ситуации, реагирует всегда предсказуемо.

А вот под парусами наблюдалась заметно иная картина. «Jeanneau 49i» имеет чуть меньшее водоизмещение (на 800 кг, а это – примерно 7% водоизмещения), несколько большую площадь парусности (112 м^2 против 102

Основные данные яхты «Jeanneau Sun Odyssey 49i»

Длина, м: – макс. – по КВЛ	 15.07 12,98
Ширина, м	4.49
Осадка, м	2.15/1.69*
Масса балласта, т	3.75/4.10*
Водоизмещение, т	12.60
Площадь парусности, м^2	112
Мощность вспомогат. двигателя, л.с.	75 («Yanmar 4JH4 TE»)
Емкость цистерн, л: – топливной – пресной воды	 240 615
Базовая цена верфи, евро	199 000**
Конструктор	Филипп Бриан
Дизайнер	Филипп Бриан
Строитель	«Chantier Jeanneau»

* Со стандартным/высокоэффективным килем
** Без НДС



Полярная диаграмма яхты «Jeanneau 49i»

Расчетная полярная диаграмма, грот + стаксель

Результаты испытаний «КиЯ»:

Скорость ветра

3,5 м/с

4 м/с

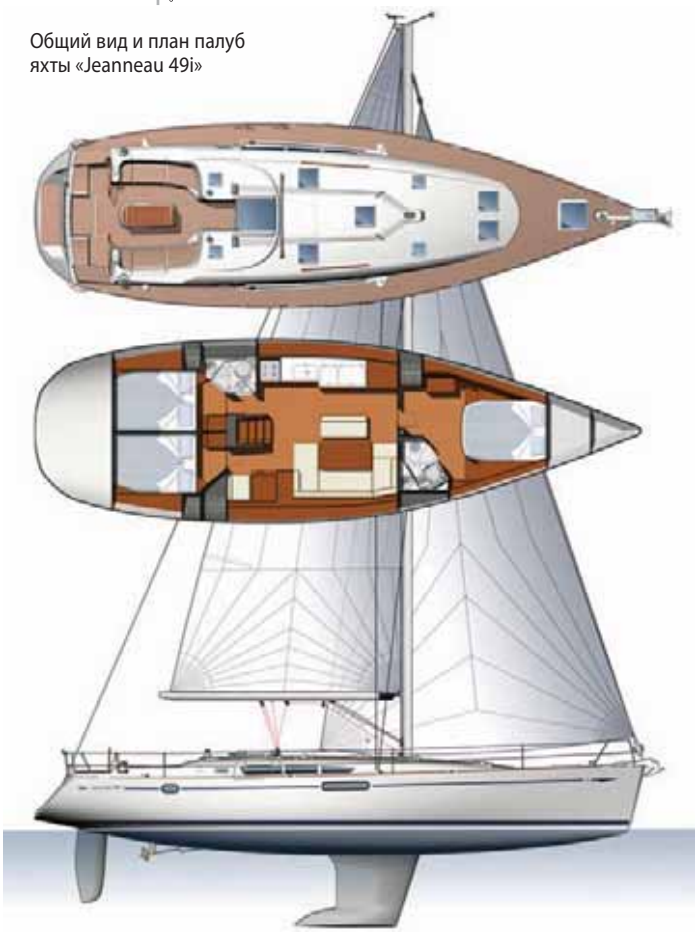
5 м/с

Превышение замеренной скорости над расчетной на этих курсовых углах вызвано сильной попутной зыбью. – *Прим. автора*

при стандартном вооружении обеих лодок), при этом гроту «49-й» дополнительно придана более эффективная форма за счет покроя и лат на задней шкаторине. ЦП этой яхты отчетливым образом сместился назад, для компенсации чего конструктор увеличил площадь пера руля. Все эти изменения придали лодке иной характер поведения под парусами.

Она, разумеется, стала более быстроходной, что понравится азартным людям. Одновременно с этим яхта вследствие увеличения площади пера руля стала резче реагировать на его перекладку. Вопреки моим опасениям, в

Общий вид и план палуб яхты «Jeanneau 49i»



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

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

сильный ветер яхта, несмотря на смещение ЦП назад, не стремится лежать на руле: на порывах лодка при ходе в бейдевинд стабильно сохраняла прямолинейность своего движении. Привести ее в этой ситуации не составляло никакого труда (стоило лишь чуть-чуть дать руля к ветру), а вот уваливаться она категорически не хотела и при этом явным образом сильно «упиралась». Отмечу, что «Jeanneau 50 DS» в подобной ситуации демонстрировала большую податливость. При ходе в сильный ветер на высокой скорости рулевому «49-й» следует учитывать такой характер лодки при встрече, скажем, с топляком, который потребуется резко «объехать». Руля под ветер на этой лодке в свежую погоду надо давать много и быстро. Это – не рыскливость, нет, а особенность ее поведения.

Повторю – лодка на порывах на курсе бейдевинд не приводится. Однако отчетливая разница ее реакций при попытках привестись и увалиться в сочетании с хорошей реакцией на перекладку руля (особенно на привод) приводят к тому, что яхта на курсе под воздействием команд рулевого как бы слегка «танцует», напоминая чем-то норовистую лошадь. Она остается под контролем, но в сильный ветер (особенно на полных курсах) ее поведение становится более «нервным», и напряжения за штурвалом рулевой испытывает заметно больше, чем находясь ровно в такой же ситуации (и на той же акватории) за рулем «50 DS». Если на последней рулевой четко понимает, куда и насколько надо давать руля (во всяком случае, у меня подобное взаимопонимание сложилось сразу), то на «49-й» реакции лодки на действия рулевого несколько менее стабильны и предсказуемы.

Увеличенная площадь парусности и смещенное назад положение ЦП изменили еще одну характеристику яхты – ее курсовую устойчивость. Если «50 DS» стабильно сохраняла прямолинейность при ходе полным курсом на попутной волне, удерживаясь в весьма узком курсовом коридоре, то «49-я» «гуляла» по курсу уже куда вольготнее. Отправляться в дальнее плавание без надежно работающего авторулевого на этой яхте не стоит. (Понятно, что сейчас без него вообще практически никто в море не выходит, но курсовая устойчивость «50-й» вообще позволяла обходиться «ручной работой» у штурвала.)

	Конструкция и дизайн	Обитаемость и комфорт	Скорость, управляемость и мореходные качества
+	• Высокая жесткость корпуса	• Большой кокпит, очень большой камбуз • Обилие полочек, шкафчиков и емкостей для мелких вещей • Очень высокая шумоизоляция	• Хорошие скоростные качества • Быстрые реакции на руле • Высокие лавировочные свойства
–	• Отсутствие двухкаютной компоновки	• Вытянутый по борту камбуз не отделен от остального салона • Отсутствие контрфала может затруднить уборку грота в lazy jack • На крене рулевому у штурвала стоять неудобно	• Уменьшенная курсовая устойчивость • «Нервность» на попутных волне и ветре • Затрудненное увалива-ние в сильный ветер

Все это, вместе взятое заставляет сделать такой вывод: лодка предназначена для людей уже опытных, знающих и умелых. Если на «50 DS» любой новичок поднимет паруса, выйдет в море и дойдет до нужной точки, как мне представляется, вообще без каких-либо затруднений или излишнего напряжения, то на «49-й» в более или менее свежий ветер (в слабый различия между этими двумя лодками заметно нивелируются) этого уже не получится. По себе могу сказать, что, стоя за штурвалом «49-й», я чувствовал некоторое напряжение, в то время как за рулем «полтинника» был абсолютно расслаблен. В той же, замечу, ветровой ситуации. Конечно, автопилот во многом уберет значимость этой проблемы, но останется другая – если убрать грот на «50-й» сможет и полный «чайник» (делов-то – нажать кнопку), то убрать в lazy jack большой грот «49-й» для неподготовленного человека может оказаться затруднительным. Отправляться именно на этой яхте в плавание без штатного капитана или боцмана малоопытным яхтсменам не рекомендуется.

Резюме

Если вы готовы поступиться большими объемами и неординарным внешним видом ради большей скорости и азарта, и если у вас есть опыт управления большими яхтами, то «Jeanneau 49i» – ваша лодка. Быстрая, надежная и комфортабельная, причем ничуть не меньше, чем ее старшая сестра. Правда, для того чтобы в полной мере выжать из «49-й» то, что заложил в нее конструктор, придется несколько потрудиться. Зато средние скорости перехода окажутся выше, чем у соперницы. Ну, а насколько выше – это уже зависит от вас.