



КАТАМАРАН

НОВАЯ МОДА ИЛИ ОСОЗНАННЫЙ ВЫБОР?

ЛЮДМИЛА АЛЕКСАНДРОВСКАЯ



Буквально в последние год-два популярность круизных катамаранов среди россиян растет почти лавинообразно. Конечно, можно сказать, что любой рост от нуля — достижение, но явление как таковое заслуживает внимания.

Поэтому, получив приглашение на тест-драйв французского катамарана Fountaine Pajot от российского дилера верфи — компании «МаринТехСервис», мы радостно собрались в путь. Тем более что в Питере и Москве еще лежал снег, а на родине катамаранов — во французском городе Ля-Рошель — вовсю бушевала весна.

Поскольку до этих пор близко познакомиться с катамаранами мне не доводилось, подготовка к поездке началась с теории, исследования интернет-пространства и распросов знатоков.

Итак, что же за зверь этот самый катамаран или, как его ласково называют, кат?

Энциклопедии привычно сухими фразами повествуют, что «катамаран — современное двухкорпусное (с двумя параллельно расположенными корпусами, соединенными в верхней части фермами или сплошной палубой) или однокорпусное парусное судно с одним или двумя вынесенными за борт поплавками-балансирами. Катамараны отличаются хорошими мореходными качествами, повышенной остойчивостью судна».

Кроме указанных в «источнике знаний» особенностей, катамаранам присущи и другие. Особенно интересным мне показалось сравнить катамаран с уже достаточно известным и многократно описанным типом судов — однокорпусными парусными яхтами. Тем более что сегодня катамараны — это не только и не столько частные суда. Они все активнее предлагаются в чартер на различных акваториях.

Что же все-таки предпочесть: классическую парусную яхту или катамаран?

Знаете, я глубоко убеждена, что, покупая яхту, вы покупаете не судно как таковое — вы покупаете «сбычу мечт», возможности воплощения в жизнь своих желаний. Вот от этих самых «мечт» и желаний и зависит, какое судно предпочесть.

Предположим, вы собрались в круиз. Ну, коль это круиз, значит, пляжный отдых, прекрасная солнечная погода, максимум пространства и комфорта. Сегодня мало кто желает проводить отпуск в спартанских условиях. Кроме того, хотелось бы простоты в управлении парусами, минимального крена.

Какие плюсы для такого вида отдыха имеет катамаран по сравнению с классикой?

Отсутствие крена. Катамаран демонстрирует завидную стабильность и устойчивость, практическое отсутствие крена и бортовой качки. А поскольку отсутствует крен, экипаж и пассажиры меньше устают, ведь



необходимость передвигаться по лодке, постоянно его компенсируя, приводит к затрате дополнительных сил. Без крена, несомненно, удобнее заниматься различными бытовыми делами — от готовки до отдыха. Правда, энтузиасты традиционных однокорпусных яхт считают плавание без крена впусую потраченным временем, но мы же с вами не на регате, а на отдыхе.

Пространство и комфорт. На катамаране за счет его ширины очень много свободного места как на палубе (можно загорать всем экипажем), так и в каютах. Особо впечатляет салон, расположенный на одном уровне с кокпитом, между ними можно перемещаться безо всяких трапов. (На классической яхте, переходя из кокпита в салон, вы спускаетесь по трапу, преодолевая при этом 5–6 крутых ступеней.) Размер салона таков, что можно од-

новременно читать, смотреть ТВ, готовить... и при этом не мешать друг другу. Обзор из салона — практически на 360 градусов, что невозможно на монокорпусной яхте. Гораздо приятнее сидеть за столом, читать книгу или просто отдыхать, когда вы можете наслаждаться видом через большие панорамные иллюминаторы, а не смотреть в переборку. На ходу вы всегда будете видеть линию горизонта, что очень помогает в борьбе против укачивания.

На катамаранах больше удобства (например, как правило, больше галюнов), также больше мест для хранения вещей, продуктов и необходимого инвентаря и оборудования.

Комфортабельность жилого пространства также выше, чем на классике: одинаково просторные как носовые, так и кормовые каюты с полноразмерными двухспальными кроватями, много места для вещей в шкафах и на полках. Основное отличие — в высоте подволоков в каютах. Тут можно стоять во весь рост, что редко встретишь на парусной яхте.

Бытовая изоляция, обособленность. Благодаря размещению кают в поплавках по бокам от основного салона, на катамаране гораздо лучше решен вопрос с уединенностью. Каюты расположены в корме и в носу каждого из двух далеко (на 7–9 м) разнесенных корпусов и обеспечивают всем пассажирам уединение — соседей за стенкой у вас не будет.

При длительных путешествиях на однокорпусной яхте проблема скученности и невозможности уединиться начинает сильно утомлять экипаж. На катамаране каждый легко найдет себе уголок по душе, единственная возможная проблема — собрать всех к столу (до кого-то можно просто не докричаться).

Скорость и маневренность. Катамаран достаточно легко идет под парусами со скоростью 12–15 узлов, что существенно быстрее однокорпусной яхты той же длины. Эти его парусные возможности проявляются наилучшим образом на полных курсах на гладкой воде. В таких условиях катамаран неподражаем: разгоняется непривычно резво (впрочем, так же резво сбрасывает ход при уменьшении ветра) и на курсе от галфвинда до фордевинда легко обходит все однокорпусные яхты. Отсутствие крена положительно влияет на удобство и безопасность работы с парусами.

Высокую маневренность, например, в марине обеспечивают два двигателя, разнесенные по двум корпусам. Включив оба двигателя ката враздрай: один на реверс, другой

вперед, — можно развернуть катамаран буквально «на пятке».

Комфорт на якорной стоянке. На якорной стоянке катамаран ведет себя гораздо лучше классики. Нет бокового раскачивания на волне, которое часто досажает экипажу однокорпусной яхты на стоянке (из-за формы корпуса и глубокого плавникового киля классическая яхта иногда приобретает свойства маятника и входит в резонанс).

Малая осадка. Благодаря малой осадке на катамаране можно подойти гораздо ближе к берегу. Иногда можно просто «высунуть нос» на песчаный пляж.

Безопасность. Катамараны не тонут. Это обеспечивается отсутствием тяжелых балластных килей, наличием герметичных воздушных отсеков, полной изоляцией моторных отсеков от жилого пространства корпусов и сэндвичевой конструкцией бортов и палубы, имеющих положительную плавучесть.

По-моему, при выборе судна для отдыха и круизов более чем достаточно аргументов в пользу катамарана.

Но не всем по душе относительно размеренная жизнь. Есть те, для кого на первом месте адреналин, брызги в лицо и причастность к подвигу. Тогда предпочтение я бы отдала все-таки классической однокорпусной яхте: тут тебе и фальшборт, уходящий в воду, и возможность ходить против волны и острыми курсами, и гоночные бои на различных «рейсах» и «капах».



В этих сравнениях и размышлениях мы подошли к офису верфи Fountaine Pajot в порту Ля-Рошели — самой крупной марине Европы, встретившей нас всеми своими четырьмя тысячами флагов. В этом городе, известном каждому с детства по «Трем мушкетерам», находится и сама верфь.

Она была основана в 1976 г. Жан-Франсуа Фонтеном после выступления на олимпиаде в Монреале. Все началось с производства швертботов, быстро завоевавших популярность среди лучших спортсменов Франции. Вскоре яхты, произведенные компанией, становятся чемпионами мира и выигрывают одиночные гонки. Первая «проба» в строительстве многокорпусных судов — 18-метровый гоночный тримаран Royale — оказалась столь удачной, что верфь начала строить многокорпусники для океанских гонок.

В 1983 г. верфь строит первый серийный катамаран Louisiane 37, имевший необычайный коммерческий успех благодаря устойчивости, скорости и простоте в управлении, а главное — невероятным для своей длины внутренним объемам. В то время это было настоящей революцией в мире яхтинга.

Устойчивый спрос на Louisiane 37 побудил компанию создать целую серию подобных катамаранов. В 1985 году в производство запускается Casamance 44 — первый представитель нового поколения, в котором Fountaine Pajot применила несколько инноваций, ставших визитной карточкой фирмы. Тогда швертботу предпочли киль, который имеет очевид-

ные преимущества: не требует никакого управления и великолепно защищает валовую линию (винт, перо руля и днище корпуса) в случае касания грунта. К тому же отсутствие швертовых колодцев экономит место и увеличивает полезный объем внутренних помещений, что просто необходимо при длительных путешествиях. Второе: была применена комбинация парусного вооружения — генуэзский стаксель на закрутке и грот со сквозными латами. Это позволило легко регулировать площадь парусности в зависимости от силы ветра и по максимуму использовать потенциал яхты. Sensацией стало появление в 1992 году на катамаране Venezia 42 знаменитого теперь козырька. Технология проста: крыша рубки образует козырек над панорамным окном салона, благодаря чему помещение остается хорошо освещенным и в то же время защищенным от прямых солнечных лучей. Изобретение имело моментальный коммерческий успех: без козырька теперь не выпускается ни одна модель яхт, производимая на верфях компании.

Основная концепция катамаранов Fountaine Pajot — комфортабельное судно неограниченного района плавания, с хорошими мореходными качествами, максимальной простотой в управлении (достаточно 1–2 человек), максимально соответствующее требованиям безопасности, с разумным соотношением цены и качества.

На сегодняшний день на верфи выпускается 10 моделей парусных катамаранов от 36 до 80 футов. Они очень популярны как у частных владельцев (70% катамаранов покупается именно для частного владения), так и у чартерных компаний.

Ну вот и бон, у которого стройным рядом красуются катамараны с логотипом Fountaine Pajot на борту. Вот «малыш» Liragi (41 фут), весьма популярный у российских покупателей. Оно и понятно, ведь в 41 футе четыре изолированные каюты, и еще две «спартанские» можно оборудовать в форпиках, два вполне просторных туалета с душем, большой светлый салон, достаточно просторный кокпит... В общем, все при нем.

Ну а вот и наш «подопытный» — Sanya 57. Это уже далеко не малыш — это самый настоящий пароход! При 57 футах (17,26 м) длины ширина судна составляет 29 футов (8,88 м). Поверьте, выглядит впечатляюще! Правда, тут же возник вопрос: а как такое широкое судно чувствует себя в море? Ведь катамаран не производит впечатления тяжелого монстра, где прочность — синоним массивности. Его корпуса скорее изящные, даже, можно сказать, летящие. Тут самое место



поговорить о конструктивных особенностях и технологии производства. При проектировании катамарана ключевым моментом являлась гидродинамика корпусов. Конструкторы ставили перед собой цель добиться, чтобы поплавки эффективно обрабатывали волну, обеспечивая плавную качку без ударов. Особое внимание было уделено мосту. Передняя его часть находится достаточно высоко от воды и имеет форму раструба (V-образная). Со стороны корпусов эта «V» поддерживается продольным ребром (вдоль моста) в форме крыла чайки. (От корпуса к мосту идет укосина по всей длине моста до его середины, где сливается с корпусами, образуя структуру моста.) Эта сложная форма позволяет уменьшить удары волн в мост и обеспечивает надлежащую жесткость всей конструкции катамарана.

Но любая конструкция хороша, когда она поддержана соответствующей технологией производства. Палуба и рубка катамаранов Fountaine Pajot формируются как единый конструктивный элемент, без склеек и приформовок. На моделях Mahe и Liragi палуба изготавливается методом инъекции, формируется в двусторонней закрытой матрице, куда через форсунки под давлением подается полиэфирная смола. При таком методе формовки внешняя и внутренняя поверхности палубы и рубки имеют необходимый декоративный вид и не нуждаются в дополнительной отделке. А самое важное — повышается прочность (моноклит) и уменьшается вес конструкции. На остальных моделях палуба и рубка изготавливаются методом инфузии (вакуумная формовка), представляя собой также моноклитную конструкцию. Корпуса вместе с поперечными балками формируются также методом инфузии. Особо прочными изготавливаются поперечные силовые конструкции. Очень важным конструктивным фактором является низкий центр тяжести, что особенно важно в штормовых условиях. Это стало возможным благодаря тому, что верхняя часть не перегружена. Благодаря современным технологиям производства она легкая и прочная. Это позволяет сделать максимальным расстояние от моста до воды.

Ключевыми элементами безопасности катамаранов Fountaine Pajot является непотопляемость и наличие водонепроницаемых переборок. Непотопляемость обеспечивается запасами плавучести, расположенными в носовых и кормовых оконечностях корпусов, общий объем которых превышает предписанные нормы. Водонепроницаемые переборки герметично изолируют носовые отсеки корпусов. В случае удара и появления течи затопленным оказывается только форпик, а судно вполне управляемо и может продолжать движение.

В общем, все сказанное убедило меня, что море этому катамарану не страшно. Теперь хочется познакомиться с судном поближе и понять, насколько комфортным будет для экипажа и гостей пребывание в этом море.

Дизайн внутреннего пространства катамарана выполнен бюро Berret-Racourcau. Интерьеры — современные, без излишней вычурности, в меру изысканные. Контраст между светлой облицовкой из древесины Alpi и очень темными оттенками отделки из модного нынче венге создает яркую атмосферу. Камбуз, являющийся центральным островом салона, не только удобен, но еще и отлично оборудован. Все необходимое находится на одном уровне и приспособлено для приготовления пищи в любых погодных условиях. Большое количество оборудованных мест для хранения позволит ходить в дальние круизы, не заботясь о пополнении запасов. Расположение камбуза у большой сдвижной двери между кокпитом и салоном (напомню, они на ката-



маранах находятся на одном уровне) делает весьма удобной организацию вечеринок на открытом воздухе.

Салон привлекает обилием света и прекрасным панорамным обзором. Низкий обеденный стол (который, впрочем, легко может быть заменен другим) создает ощущение увеличенного пространства. Хотя салон в Sanya 57 таких размеров, что необходимости в оптическом его увеличении нет. Два хромированных, отделанных кожей трубчатых пиллерса не только функциональны, но и придают законченность пространству. Штурманский пост в передней части салона прекрасно подойдет для несения вахты в спокойную погоду — там находятся все необходимые приборы. Не хватает, пожалуй, только штурвала. Салон точно станет любимым местом сбора, прекрасно выполняя функции гостиной.

Все катамараны верфи Fountaine Pajot предлагаются в двух вариантах планировок: с практически одинаковой компоновкой кают в обоих корпусах и с апартаментами владельца в одном из них. В стандартной версии Sanya 57 (Quintet) шесть кают, в версии Maestro их пять. В этом варианте один из корпусов (левый) полностью отдан под апартаменты владельца, состоящие из шикарной мастер-каюты и уютной гостевой.

Каюты радуют комфортом, объемом, сво-



бодой, освещенностью и высотой подволока. Большие шкафы позволят разместить все необходимые вещи. Ванные комнаты не только шикарны, но и удивительно эргономичны: большие зеркала, удобные умывальники, элегантные и практичные краны, просторные душевые, правильно подобранное освещение, многочисленные ящички и полочки как для гостей, так и индивидуальные — для хозяев или экипажа. Хочется еще отметить высокое

качество отделочных материалов и аксессуаров: ручек дверей, подушек, светильников, выключателей. Все в совокупности создает ощущение шика и уюта одновременно.

В огромном кокпите за столом можно собрать достаточно большую компанию. В корме — крепление для тендера, поверх которого организован большой санлонж. Отличные места для загораения также расположены на флайбридже. »



Ну что ж, основной осмотр мы закончили — пора и в море, то есть — в океан. С ветром повезло: устойчивые 27 узлов должны показать, как наш кат чувствует себя на воде. Завели штатные Volvo Penta (по 75 л.с.) и отошли от бона. Марина Ля-Рошели — достаточно тесная, и я пошла смотреть, как наш маленький пароход будет маневрировать, морально приготовившись отпираться от стоящих вокруг многочисленных яхт. Но рассказы о маневренности катамаранов оказались истинной правдой: запущенные враздрай двигатели развернули его практически на месте. Вышли из марины — и вот она, Атлантика! Несмотря на раннюю весну, тут и там видны паруса. Все-таки Европа не Россия, моторных яхт и катеров наберется едва ли процентов двадцать от всех лодок, стоящих в марине. Занялись постановкой парусов и мы.

Не могу не сказать несколько слов о месте рулевого. Пост управления на всех катамаранах Fountaine Rajot максимально эргономичен, наш Sanya 57 не исключение. Удобное сиденье отформовано вместе с хардтопом, сзади пост хорошо защищен рубкой. Выход на палубу максимально прост, что очень удобно при швартовке в одиночку или вдвоем. Управление всеми шкотами и фалами сосредоточено в одном месте — все 3 лебедки находятся на

посту управления. Тут же навигация, автопилот, ручки управления двигателями, необходимые приборы и, конечно же, штурвал. С поста же берется первый автоматический риф.

Стандартное парусное вооружение включает грот (98 м²) и геную (52 м²). Также наш катамаран прекрасно несет геннакер и даже спинакер. Генуя на закрутке и грот со сквозными латами на каретках позволяют легко регулировать площадь парусности в зависимости от силы ветра и по максимуму использовать потенциал яхты.

Волна порядка 70 см и ветер 27 уз не мешали нам вальяжно прогуливаться по палубе и внутренним помещениям катамарана. Если честно, о них вспоминаешь только снаружи, когда ветер начинает мешать беседе. Единственный раз, когда я почувствовала небольшую качку (которая, впрочем, не вызвала желания схватиться за первый попавшийся поручень), был при смене галса. В остальное время яхта легко и плавно скользила по прибрежной Атлантике, стабильно удерживая 10–12 узлов скорости.

Наша прогулка пролетела незаметно. Вот и знакомый пирс с выставкой катамаранов. Прощаемся с нашим Sanya 57 и гостеприимными хозяевами. Прощальный взгляд в салон. Надо же! Вазочка с цветами, неосторожно, как

мне казалось, забытая на столе, осталась на своем месте. Вот вам и 27 узлов!

Что же, наш «подопытный» Sanya 57 не разочаровал. Все хорошие слова, которые я читала и слышала о катамаранах, нашли свое подтверждение. Я бы с удовольствием познакомилась с ним еще ближе, не на часовой прогулке, а покатавшись, скажем, в «жарких странах» пару недель. Кстати, такая возможность представится уже этой весной на регате по Карибским островам, организуемой совместно яхт-клубом Санкт-Петербурга и компанией «МТС» — официальным дилером Fountaine Rajot в России. Ну а тех, кому не терпится повнимательнее приглядеться к этим, без сомнения, интересным яхтам, всегда ждут в городе яхт и мушкетеров — Ля-Рошели. ❖



ЦМП «МаринТехСервис» — эксклюзивный дистрибьютор Fountaine Rajot в России
 Москва +7 (495) 545-4648
 Санкт-Петербург:
 +7 (812) 987-5177, +7 (921) 933-5328

КУЛЬТУРА КРАСОТЫ И ЗДОРОВЬЯ



ЧИСТЫЕ ПРУДЫ, велнес

Москва
 Чистопрудный бульвар
 д. 12 стр. 1
 + 7 495 628 60 00
 + 7 495 644 44 99
 www.prudi.ru
 www.gostclub.ru

АУРЕЛИО
горные лыжи

ЦЕЛЕЕВО
гольф и поло

РОДИНА
спа, море

КУХНЯ
ресторан

ТАПОВСКОЕ
охота

