

# ОДИН — ХОРОШО, А ДВА — ЛУЧШЕ

БОГДАН ПАРФЕНЮК

*Казалось бы, французы решили заменить Lagoon 410 очень не вовремя — в самый разгар кризиса, осенью 2009-го. Но новой модели даже застой рынка оказался нипочем: за два последующих года верфь в Belleville sur Vie отправляла заказчикам 200 судов! Каждые 3–4 дня — продажа немалого катамарана!*

**Ч**ем же покорила яхтсменов Lagoon 400? А именно сочетанием своих качеств: достаточно быстрый и весьма просторный, с удобным салоном и немалым кокпитом, объемными каютами и большими санузлами...

Среди множества «одноклассников» Lagoon идентифицируются быстро и безошибочно, в первую очередь, по вертикальному периферийному остеклению внушительной рубки. Но принятый еще в 1997-м стиль — совсем не стремление выделиться. Дизайнеры таким способом увеличили объем салона и уменьшили нагреваемую солнцем поверхность. Последнее в новом Lagoon 410 еще более заметно: округлые формы надстройки (как на 380-м и 410-м) заменили более плоскими, слегка надвинув крышу рубки на панорамное остекление козырьком. Однозначно функциональнее, а заодно и визуально гармоничнее с почти вертикальными штевнями, плоской палубой и высоким ровным бортом.

Заметно увеличили и прямоугольные окна в бортах, затянув их «сеточкой» для приватности. Весьма полезное решение — замена тентового бимини пластиковым. Это позволило перенести на него погон гака-шкота, встроить снизу плафоны освещения кокпита, а на стоянке

поверхность бимини можно использовать как солярий(!).

Над приподнятым (для лучшего контроля судна) рулевым постом в бимини сделан вырез, над которым ставится тентовая «кабина» (она перекрывает гораздо меньше обзора, чем полноразмерный тент на 410-м). Всего шаг отделяет рулевого от борта (на швартовке бесценно) и столько же — от кокпита (друзья всегда рядом). Кресло рулевого двойное, рядом с капитаном будет матрос (сюда на три лебедки сходятся все шкоты) или дама сердца, восхищенно наблюдающая за бравым и умелым мареманом.

Просторная палуба и большая сетка (мечта романтиков!) перед рубкой — неотъемлемые черты хорошего катамарана по умолчанию. Как и кормовые площадки для купания, между которыми находятся шлюп-балки для тендера (гораздо удобнее, чем каждый раз втаскивать лодку на палубу...). А вот кокпит у 400-й модели выдающийся: здесь разместили полноразмерный (не чета таковому на 410-м) стол, опоясанный мягкими диванами — весь экипаж рассядется обедать с комфортом. Если погода испортилась (дождь и холодный ветер), к бимини пристегиваются тентовые боковины, превращающие кокпит в закрытую кают-компанию.

Очень умно размещена камбузная столешница — сразу за переборкой кокпит/салон. Распахнул окно — и подавай блюда на стол кокпита, не надо бегать с тарелками по салону, как на 410-м. По другую сторону камбуза — обеденная группа салона, куда тоже удобно подавать блюда.

Оборудование камбуза включает микроволновку, духовку, газовую плиту, два холодильника (им верфь всегда уделяет повышенное внимание), так что хозяйка будет довольна. Открытое настежь большое окно перед плитой позволит свободно улетучиться не всегда приятным запахам (рыбу в каюте приходилось жарить?). У левого борта — шкафчики и тумба для припасов и утвари.

Штурманский стол сместили к ветровому стеклу — перед навигатором как на ладони весь горизонт. Более того, это место, дополненное джойстиком автопилота, становится вторым рулевым постом, укрытым от лобой непогоды, — подарок на длинных переходах.

Левый корпус катамарана — гостевой. Тут привычно разместились две каюты: в носу и в корме (оцените приватность, в сравнении с однокорпусником!). Обе укомплектованы платяными шкафом и персональным санузлом (совмещенным с душем). Единственная разница: в кормовой — двойная кровать на подиуме, а в носу две отдельные

кровати (проход между ними можно заложить, получив двойную).

Обстановка правого корпуса может в точности повторять левый: это чартерная версия (4 каюты + 4 санузла). В «хозяйской» версии одинаковы лишь кормовые кровати (на подиумах). Всю переднюю часть занимает просторный санузел с отдельной душевой кабиной. А между спальней и санузлом находится рабочий кабинет, со столом (под ноутбук), табуретом и дополнительными шкафчиками (чтобы расположиться действительно по-домашнему).

Очень удачно «спрятали» двигатели (2 × 30 л.с.) — за двумя люками первый ведет в «предбанник» с механикой автопилота, а уж оттуда попадаем в машинное отделение. Все механизмы и элементы контроля легкодоступны, и шумоизоляция отличная. В отдельном рундуке перед рубкой «прячется» опциональный генератор (очень полезен, если подолгу стоять в диких местах).

Английские и американские испытатели дружно рапортуют: судно комфортабельно на стоянке и на ходу, против ветра идет без шума (не в последнюю очередь из-за моста в форме крыла чайки). Но больше всего их удивила отличная управляемость и неплохая ходкость. Незря дизайн-студия VPLP (Марк Ван Петегем и Винсент Лориот Превост, >>>



спроектировавшие, кстати, Oracle, тримаран-победитель Кубка «Америки» 2010 г.!) всерьез поработала над обводами, распределением веса и аэродинамикой. Судно спокойно держит 7,5 узлов при 8,5-узловом ветре, при его усилении (пришлось даже риф брать) скорость возросла до 8,5–11 узлов. Судно мягко резало волны, автопилот без труда справлялся с достаточно бурным морем, повороты делались без задержек одним членом экипажа... Под геннакером в 13-узловый ветер катамаран держал около 9 узлов. В итоге единственным отмеченным недостатком был «недостаточно информативный руль».

Хочу отметить еще несколько «фишек» Lagoon, а именно:

- инфузионные (формовка с откаткой воз-

духа и одновременной подачей смолы) корпуса. Метод, освоенный верфью еще в 1992 г., позволяет добиться почти идеального соотношения стеклоткань/смола, сэкономить тем самым вес и улучшить стойкость против осмоса. Ниже ватерлинии корпус — сплошной стеклопластик на винилэстере (осмос-барьер);

- сэндвичевые борта, палуба и надстройка легкие, жесткие и прочные. Долгая жизнь сэндвича гарантирована инфузионным методом формовки, а балса до сих пор считается одним из лучших наполнителей;
- серповидная форма грота (как на современных гоночных яхтах) позволяет увеличить площадь паруса, одновременно понизив мачту. В слабый ветер добавляет скорости, а на порывах нежесткая верхняя часть откры-



вается, эффективно «сбрасывая» лишнюю энергию;

- все Lagoon непотопляемы. В носовых и кормовых оконечностях за герметичными пелорборками спрятаны блоки плавучести плюс плавучесть сэндвича минус обязательный на

однокорпусниках балласт, словом, даже после столкновения катамаран гарантированно не утонет.

Как и все Lagoon, новый 400-й комфортабелен, практичен и просторен. В то же время он легкий в управлении и достаточно ходкий, и

это его качество позволит насладиться скоростью и минимизировать использование моторов. Отличный выбор как для чартера, так и для частного владения. ❖



Lagoon 400	
Длина габаритная, м	11,97
Ширина габаритная, м	7,25
Осадка корпусом, м	1,21
Водоизмещение, т	10,22
Площадь, м <sup>2</sup>	84
Запас топлива, л	400
Запас воды, л	300
Мощность двигателя, л. с.	2 x 715
Пассажироместимость, чел.	12
Категория плавания CE	«A»

