



# ОТГОВОРКИ НЕ ПРИНИМАЮТСЯ

ТИГРАН АЛЕКСАНДРОВ

*На вопрос «Какая у тебя яхта?» львиная доля российских яхтсменов, надув щеки, называет какой-нибудь моторный бренд. А если спросить: «А почему не парусная?», то после некоторого замешательства последует ряд стандартных ответов: тесновато, недостаточно комфорта, мала скорость... И только самые мужественные «мотористы» могут позволить себе признаться в том, что просто не умеют обращаться с парусами. Потому что все остальное — отговорки. И наилучшей иллюстрацией к этому букету «отговорочной мифологии» являются парусные многокорпусники.*

**В**от о них, и, в частности, о наиболее достойном бренде многокорпусных парусных круизеров — катамаранах Catana, мы и поговорим. Надо сказать, что французские катамараны вообще доминируют на рынке круизных многокорпусников. И давно. Причин этому немало, и одна из основных в том, что над ними, в отличие от однокорпусных яхт, в процессе развития не довели различные системы обмера, с оглядкой на которые и строились круизные парусники. Ведь невозможно было себе представить, чтобы новая лодка не участвовала хотя бы в клубных гонках, потому что до сих пор основной побудительной силой поменять яхту является пресловутая ходкость, обычно выражаемая термином performance.

Можно сказать, что именно поэтому катамараны изначально «рождались свободными», и ничто не мешало конструкторам и строителям применять в них самые новейшие достижения «отрасли», давая волю буйной фантазии. А, как известно, именно французы до сих пор впереди планеты всей в открытых классах и с завидной регулярностью ставят рекорды.

Однако вернемся к Catana. Этот бренд, на мой взгляд, стоит особняком даже среди французских многокорпусников. Бытует мнение, что

можно иметь катамаран, а можно — Catana. Почему это так, я и решил выяснить, отправившись на одноименную верфь во французской Каталании, куда «катанисты» любезно пригласили испытать новейшую модель Catana 59.

Почему эти лодки так отличаются от других катамаранов? Прежде всего, потому, что производители пытаются в каждой новой модели применять все самое-самое свежее, что доступно инновационно и технологически в «круизных» рамках.

Самое первое отличие — это вполне гоночные подъемные шверты, которыми оснащаются все катамараны бренда. Это сразу придает великолепные скоростные качества. Во-первых, шверты, в отличие от традиционных для парусных катамаранов продольных килей, известных всем по пляжным «хоббикам», имеют гораздо меньшую смоченную поверхность. Соответственно, они имеют радикально меньшее сопротивление. И, во-вторых, в разы большую подъемную силу, позволяющую ходить в лавировку с незначительным, сравнимым с однокорпусниками дрейфом.

Второе отличие в том, что Ее Величеству Скорости подчинены и не совсем привычные обводы. «Катанисты» уже давно правильно почувствовали тренд развития скоростных морских корпусов и радуют



ценителей волнопронзающими (wave piercing) обводами. Подобная концепция корпусов на сегодня считается идеально подходящей для скоростных морских яхт, о чем свидетельствуют, например, гоночные яхты Кубка «Америки».

Третье — это фундаментальное отличие в технологии производства. Catana уже более трех лет во всех без исключения конструкциях своих катамаранов применяет углепластик как базовый материал всех нагруженных корпусных узлов, начиная от стрингеров и шпангоутов и заканчивая второстепенными переборками. Кроме того, корпуса формируются с использованием технологии Light RTM, то есть вакуумной инфузии смолы в сэндвичевые конструкции ламинатов, придающие серийным лодкам такое соотношение прочность/вес, которому могут позавидовать некоторые парусные гонщики. На мой взгляд, это не только «фишки» бренда, но и абсолютно оправданные шаги проектировщиков и строителей при постройке таких высоконагруженных конструкций, как катамараны, реализующиеся в восхитительных ходовых качествах Catana.

Итак, верфь встретила меня знакомым запахом винилэфирных смол и крепким ветром с Лионского залива. В цехах углепластик не «кое-где», как дань моде, а буквально в каждом узле строящихся корпусов. Мебель производится тут же и тоже представляет собой сложный симбиоз из сэндвичевых панелей и различных декоративных покрытий в угоду заказчикам. К слову, Catana уже несколько лет, несмотря на кризис, может позволить себе строить лодки только на заказ, согласовывая с клиентами абсолютно все — от деталей интерьерных замков и расцветки унитазов до предпочтений в стоячем и бегучем такелаже.

Новая Catana 59 (корпус №1) находилась тут же, в маленьком «ковшике» верфи и храбро вибрировала под напором нешуточных порывов ветра. Однако экскурсия по цехам затянулась до полудня, и было принято решение выйти в море после обеда, а пока можно было осмотреться и пройти по лодке. Экстерьер и интерьер новой 59-й выполнены в общем стиле хай-тек. Форштевни обратного наклона, рубленые, как на знаменитом бомбардировщике Stealth, плоскости корпусов и надстройки придают образу лодки ярко выраженную футуристичность. Затененные прямоугольные плоскости иллюминаторов этот эффект только подчеркивают. В общем стиле оказалось и покрытие палубы — светло-серый Flex-Teak с очень широкими, плавно изогнутыми панелями.

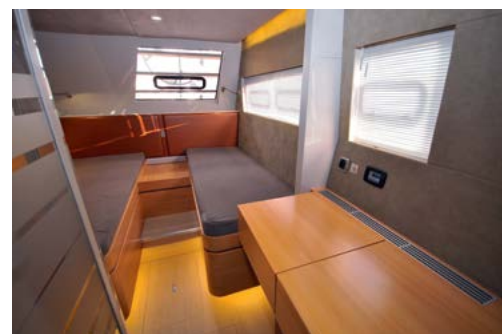
Рангоут и такелаж выглядят абсолютно по-гоночному: вектрановые талрепы, скользящие стропы на гике и углепластиковый Harken на палубе не оставляли сомнений в том, что на этой лодке скорость — один из главных приоритетов. Интерьер, как я уже упомянул, тоже в стиле хай-тек, но без перегибов. Острых углов нет, «падающих крышек» от Ikea тоже. Размеры кокпита и центрального салона, ширина кроватей и габариты туалетов с душевыми могут посрамить любого



приверженца «просторов» моторных яхт сравнимой длины. Внутренняя отделка корпуса №1 выглядела весьма строго, но интерьеры лодок на стапелях верфи не оставили у меня ни малейшего сомнения в возможностях удовлетворения любого каприза в предлагаемых объемах и топологии.

После обеда, вопреки парусным традициям, ветер начал стихать, и команда стала готовить лодку к выходу в море. Лихо развернувшись буквально на ширине корпусов, Catana заскользила по каналу к выходу в море. Нужно сказать, что никаких подруливающих устройств на корпусах не было. Вся удивительная маневренность обеспечивается только широкой базой колонок Sail Drive, работающих в паре с дизелями Volvo Penta D2-55. На море ветер шел вдоль берега, волны особой не наблюдались, и я уже предвкушал, как «полетим трамваем» вдоль по Каталанскому побережью.

Однако на борту я был не один, а выступал в роли придатка к двум парам очень заинтересованных клиентов. Причем ребята были, что называется, «в теме» и, прежде всего, интересовались лавировочными



качествами новой модели. Поэтому немногочисленный экипаж перенастроил лодку на бейдевинд. Но, похоже, перестарался, потому как быстро порвал неправильно проведенную веревку каретки гика-шкота. Бейдевинд сначала удался только левого галса в сторону Монпелье.

Нужно сказать, что до сих пор ощущения хода в 11 узлов на парусной лодке без крена вызывают у меня подозрения: не забыли ли выключить моторы? Подергав ручками реверсов, убедился, что нет. Лавировочные качества оказались для катамарана превосходными — реальные 90 градусов к ветру на трехбалльной волне. Потом поносились и в галфвинд — до 16,5 узлов Catana разогналась без всякого напряжения, а «игры» со швертами позволяли еще добавить на счетчике. Наконец команда справилась со злополучной веревкой, заправив ее в положенный для этого блок проводки, и мы смогли приступить к оценке лавировочных качеств.

Не секрет, что многие владельцы катамаранов не представляют себе смены галса в лавировку иначе как при помощи поворота «коровой». Катамараны в силу малой инерции при попытке поворота бейдевинд нередко делают в левентик «полный стоп». А если на море волна и шкипер не мастак — стыдливо отползают задним ходом до увала. В данном случае уверенные 9 узлов в крутой бейдевинд позволяли надеяться на классический оверштаг с ходу, однако с первого раза не по-

лучилось. Понадобилось несколько попыток привода, поиска оптимальной скорости перед поворотом, чтобы лодка подчинилась. Потом, раз на пятый-шестой, я уже поворачивал не задумываясь. Значит, дело было не лодке, а в «прокладке» между рулем и корпусом.

Следует отметить, что места рулевого на обоих бортах практически безупречны. Обзор прекрасный, все снасти под руками, и при определенных навыках и подвижности «прокладки» можно управляться в одиночку. Я бы только переделал слабоватый, на мой взгляд, фиксатор сиденья рулевого. В суете сиденье несколько раз падало, добавляя экстриму от пенящегося следа за кормой.

Хочу сказать, что при сложившейся погоде — ветре в 15–25 узлов — Catana 59 почти все время находилась в режиме глиссирования, о чем свидетельствовал характерный кильватерный след. Это — кстати для «мотористов», которые о подобной скорости на яхте схожих размеров при такой погоде могут только мечтать. ❏



Catana 59	
Длина, м.....	17,90
Ширина, м.....	9,49
Осадка, м.....	1,56/3,75
Водоизмещение, т.....	18,9
Высота мачты, м.....	24
Площадь парусности, м <sup>2</sup>	
грот.....	115
геннакер.....	125
Запас топлива, л.....	2 × 780
Запас воды, л.....	2 × 400
Мощность двигателей, л.с.....	2 × 110
Спальных мест.....	6–10

**AN Consulting & Management Ltd.** —  
эксклюзивный представитель  
Catana в России  
Тел. +7 (903) 009-31-88  
info@an-management.ru,  
www.catana.com