



# ВО ИМЯ СКОРОСТИ

БОГДАН ПАРФЕНЮК

*Мне откровенно повезло: на международном бот-шоу многокорпусников в симпатичном курортном Ла Гранд Мот французы выставили обе («оунерскую» и «чартерную») версии 42-й модели Catana — сравнил вживую. Объективности впечатлениям добавляли пришвартованные рядом «одноклассники». Почти идеальная обстановка для изучения!*

**Н**о сначала — немного «официоза». С весьма небанальными судами этой почтенной (в следующем году отметит 30-летие) компании я еще не работал, потому первым делом попросил рассказать об идеологии бренда самих производителей.

## АВТОРСКАЯ ЗАДУМКА

Понятно, что на ходу и на стоянке (якорной или в марине) к судну предъявляются разные требования, часто взаимоисключающие. К примеру, в «статике» приветствуются несколько палуб и кокпитов, увеличенные объемы корпусов и надстройки, а общий вес особого значения не имеет. На ходу же последнее — лютый враг скорости, передние кокпиты некомфортны и даже небезопасны, «полные» корпуса откровенно тормозят, а флайбриджи парусят и уменьшают остойчивость. Вот и приходится выбирать.

Catana — катамараны, в первую очередь, для дальних переходов (на них уже и кругосветки «крутили», кстати). Приоритеты: скорость, мореходность, безопасность. Теперь — по пунктам.

У поплавков Catana — плавные обводы и относительно узкие, но зато максимально длинные ватерлинии: форштевни с отрицательным наклоном увеличивают смоченную поверхность для минимизации волнового сопротивления. «Длина бежит» — этот принцип известен даже тем, кто далек от понимания физики процесса, и, немного забега вперёд, не могу не отметить, что удачная гидродинамика проявляет себя и на ходу под двигателями — крейсерская скорость всего при 2000 об/мин (на максимуме моторы крутят 2800) составила более 8 узлов!

Для эффективной лавировки используются шверты (резко уменьшают дрейф), а на полном курсе их поднимают, снижая сопротивление. Высокий клиренс (расстояние от воды до мостика) уменьшает удары волн. Поплавки хорошо разнесены по ширине — это для остойчивости.

На остойчивость же влияет и форма рубки. У Catana она всегда низкопрофильная, обтекаемая, с низко посаженным хардтопом (крышей над кокпитом) и всегда без флайбриджа. Последний не только утяжеляет конструкцию, увеличивает аэродинамическое сопротивление и повышает центр тяжести, но к тому же вынуждает поднимать гик и центр

парусности. И чтобы судну не грозило опрокидывание (стойчивость ведь ограничена), приходится уменьшать площадь грота, основного «везущего» паруса на многокорпуснике.

Но у Catana этот парус максимальный: и гик расположен над самым хардтопом (очень низко), и верхняя часть почти прямоугольная, как на «гонщиках», ведь важно максимизировать парусность именно у топа, где сильнее и стабильнее ветер.

Вес — враг скорости, и верфь снижает его всеми методами. В первую очередь, применением инфузионной формовки: так и пропитка ткани лучше (пластик монолитнее), и воздушных полостей, чреватых последующим расслоением, гарантированно не остается, и лишняя смола — совершенно не повышающей общую прочность балласт — убирается. Вдобавок не только корпус, но и даже мебель на судне — сэндвичевые. А в местах, которые особо важно облегчить (например, понижающая центр тяжести рубка и переборки) вместо стеклоткани применяется ткань угольная (карбон). С недавнего времени это стандарт для всех Catana. Ну и, наконец, еще один резерв скорости под парусами: гребные винты на всех катамаранах — со складывающимися лопастями, что резко снижает сопротивление.

Чем выше скорость, тем выше риск пробить днище, налетев на препятствие (на 10 узлах может хватить даже небольшого топлиака). Поэтому конструкторы радикально усилили днище ниже ватерлинии твароном — материалом, из которого делаются современные армейские шлемы и бронежилеты («на пробой» он в десять раз прочнее обычного стеклопластика).

Другие пункты безопасности: все ходовые концы (включая риф-штерты и тали швертов) выведены в защищенный рубкой и хардтопом кокпит, выходить на палубу нет нужды. А если таковая и возникнет, то риск за что-нибудь зашпунуться предельно низок — она широкая, идеально ровная, без отформовок и даже без люков.

Наконец, пункты ходового комфорта. Хорошо сбалансированные рули уменьшают нагрузку на штурвале. Но эта нагрузка, подсказывающая рулевому, чего «хочет» судно, все-таки ощутима — рулевые системы всегда механические. Посты управления расположены на поплавках, а не на рубке — можно выбрать, с какого борта рулить удобнее.

Минимизация «пассивного» веса кон-»



струкции позволила меньше экономить на весе «активном» — исполнительных системах и механизмах. А это и электролебедки, и генератор, и опреснитель воды, и посудомойка со стиральной машиной... Напомню, катамараны планировались именно для дальних путешествий, отсюда и предусмотренная механизация «всего и вся».

И еще один краеугольный камень верфи — кастомизация. У верфи собственное производство мебели, поэтому можно оговаривать не только цвета шпонировки и обивки, но даже изменения в планировке. А кому хочется «еще быстрее» — поставят, например, углепластиковую мачту и гик. Французы утверждают, что все Catana индивидуальны, владельцы получают именно то, что хотят.

А теперь перехожу к собственным наблюдениям, сделанным на конкретных Catana 42, ошвартованных парой.

#### СНАРУЖИ

В корме практически все негоночные катамараны одинаковы: ступени к воде на транце каждого корпуса и шлюпбалки, «выстрелен-

ные» за мостиком (удобству хранения бортовой лодки «однокорпусные яхтсмены» могут только позавидовать). А вот палубы корпусов начинаются с фирменных для всех Catana рулевых постов. Их местоположение — одно из самых спорных и обсуждаемых решений верфи. Контраргументов обычно два: плохая (из-за рубки) видимость и открытость рулевого солнцу и брызгам.

Первое не так плохо, как кажется. Стоя за штурвалом, я смотрю точно на уровне щели между рубкой и хардтопом — вполне достаточно. Правда, на лавировке даже катамаран идет с легким креном, и эта щель опускается (или поднимается — смотря с какого поста смотреть), понижая видимость. Тогда приходится сесть или пригнуться — через боковые окна салона контроль хороший. Часть стакселя перекроет обзор

с наветренного поста в любом случае — это факт. Но у Catana есть «неубиваемый козырь» — всегда можно перейти на второй пост и осмотреться.

«Солнечная» проблема, на мой взгляд, значимее. Но у изготовителей своя логика, весьма аргументированная: 90% длинного перехода обычно выполняется на автопилоте, и рулевой вполне может посматривать по курсу из-под хардтопа.



На обоих выставленных Catana 42 приборная панель была только на правом рулевом посту (экономия, понятно). Мне кажется, это не особо большая проблема: главные на ходу приборы (лаг, эхолот, анеморумбометр) укреплены еще и на рубке, я их хорошо вижу и от постов, и от лебедок, настраиваюсь именно по ним. А картплоттер перед глазами в открытом море редко нужен. Впрочем, если это важно (например, предполагается часто ходить по усеянными опасностями акваториями), есть смысл продублировать дисплей и на левый борт.

Гораздо неприятнее, что рычаги управления двигателями только справа. Хорошо бы и на втором посту такие (как это сделано на «старших» моделях) — при подходе левым бортом будет неоценимо.

И еще о приборной панели: она немного стесняет и без того не шикарный проход мимо поста на палубу. Изменить бы чуток конфигурацию ее основательной рамы...

Палуба действительно широкая и безопасная — бегай без риска. Руки интуитивно находят деревянный поручень на рубке и нержавеющей — на входе в кокпит. На носовые релинги подвешены тиковые решетчатые лавочки — очень романтическое место как на стоянке, так и на ходу. О большущем «батуте» натянутой сетки вообще молчу — это еще один предмет вечной зависти со стороны тех, кто ходит на однокорпусниках.



В носу каждого корпуса — весьма емкая парусная кладовая. Перед рубкой — три больших лачины. Под крайними скрываются большие рундуки, а под центральной прячется якорное хозяйство: даже на больших волнах матросу здесь не придется заниматься эквилибристикой — близость к центру и палуба вокруг гарантируют безопасность.

Ветровое стекло рубки визуально разделено ступенью выхода на крышу рубки (удобно, кстати). Эта же ступень — отличное сиденье. Совет тоскующим по носовому кокпиту: на стоянке вынесите сюда легкий раскладной стол, пару гамаков или матрасы — соответственно, для обеда «с обзором» или принятия солнечных ванн.

Большие крыши рубки и хардтопа свободны. Ну, загорать и на палубе места хватает, а вот как площадки для солнечных батарей грех не использовать. Единственное, нужно предусмотреть, чтобы опущенный сюда гик не лег на батарею. Я при подобном как-то присутствовал: фал чуть недобрали, топенант чуть потравили, гика-шкоты сильно набили — и с батареи полетело стеклянное крошево...

Просторный кокпит надежно укрыт сплошной крышей. При забрызгивании на ходу в бурном море будет уместно установить боковины, а кормовым обвесом можно и вообще изолироваться от ненастья. Щель между рубкой и хардтопом также тентуется, единственное замечание — получаются различные щели.

В корме кокпита — постамент с лебедками и рундуки для ходовых концов (проверил: все помещаются). «Отдыхательная» зона включает стол с диваном и мягкое сиденье (на ходу оно же — лежанка подвахтенного). В рундуке под столом «живет» спасательный плотик, остальные — для судового снаряжения.

#### ВНУТРИ

Начну с кают, от количества которых зависит конфигурация салона.

«Чартерная» версия (французы называют ее «family») — 4-каютная, с одинаковыми для обоих корпусов планировками. Кормовые двуспалки явно шире носовых, зато на входе в передние апартаменты коридорчик вдвое длиннее. Шкафчиками и полками не обделены обе каюты. А вот что тут спартанское, так это санузел. Он один на две каюты, да еще и совмещенный — без душевой кабины. Вот где сказались узкие корпуса, в которых невозможно разнести коридоры и санузлы по ширине поплавок, как на более медленных «одноклассниках». Сопровождавшие меня на тестах россияне сочли это самым большим недостатком модели: «Мы всегда ходим тремя семьями, и общие туалеты — это неправильно». У каждого своя правда...

Для одной супружеской пары — «оунерская» версия, где апартаменты владельца занимают весь левый корпус. Тут уж и просторный санузел с отдельными кабинками, и длинный коридор со множеством полок»

шкафчиков (объемов резко добавилось), и рабочий (под ноутбук) стол с открывающимся трюмо...

Исполнение аккуратное, все в радующем лично меня светлом, зрительно добавляющем простора дереве. Несмотря на отсутствие палубных люков, «солнца» хватает — бортовые иллюминаторы большие. Верхние ступени входа в салон снимаются, обнажая обязательный на катамаранах люк (он же — аварийный выход) под мостик — хоть любуйтесь плеском волн на ходу, хоть рыбу прямо из каюты ловите...

Ноу-хау от Catana: из каждой каюты в салон ведет индивидуальный выход — во время аврала уж точно не столкнешься с соседом лбами. Но эта же особенность диктует планировку салона. Его правая сторона на обеих версиях одинакова: тумба между входами в каюты и обеденная группа с шикарным мягким диваном у ветрового стекла. Очень понравился раскладной обеденный стол: средняя секция вынимается, боковины сдвигаются вместе — для пары (особенно в длинном переходе) достаточно, а на диван садиться удобнее. Нераскладная альтернатива (на второй яхте) наверняка дешевле.

В левой половине салона «семейной» версии у ветрового стекла — камбуз, а у выхода в кокпит — штурманский стол. И если кок вряд ли будет роптать по этому поводу (готовка с шикарным видом по ходу движения — романтика!), то положение штурмана (спиной к движению, с ограниченным боковым обзором) удачным не назовешь.

На «оунерской» версии — совсем другой расклад: один (вместо двух на «семейной») вход в каюту позволил сдвинуть кока в корму, а штурмана — к ветровому стеклу, попутно у обоих существенно увеличились рабочие площади. С камбуза теперь удобно подавать блюда в салон, а со штурманского места не только опознавать местность — даже пеленги брать можно.

#### НА ХОДУ

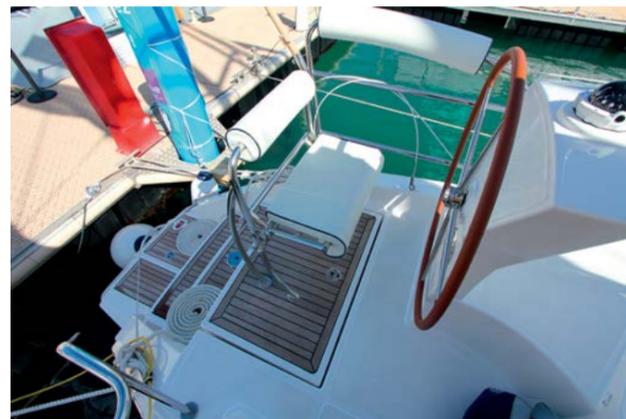
Погода «парусная»: солнце и свежий ветер. На выходе из марины Ла Гранд Мот «фирменный» капитан наглядно продемонстрировал, как, не напрягаясь, поднять большой грот. Фал заводится на правую (ближнюю к правому борту) лебедку центрального поста, управление электроприводом которой дублируется на правый рулевой пост. Остается только привести к ветру и, посматривая за



шпаловливыми латами (они так и норовят зацепить снасти лэйзи-джека), простым нажатием кнопки поднять грот. Этой же электролебедкой берутся рифы. Словом, она для «тяжелой» работы (топенант и другие не столь нагруженные снасти добываются соседней лебедкой вручную).

Лавировка. При истинных 60 градусах (вымпел при этом показывает порядка 35) 15-узловой ветра яхта весело бежит со скоростью 8,2–8,5 уз, иной раз ускоряясь до девяти! Волна — до полутора метров, что хорошо ощущалось по неприятной килевой качке, пока в левентике, носом к ветру, ставили грот. А стоило разогнаться — куда всё и делось? Лодка мягко принимала гребни, молодецки подпрыгивая, торможения от волн не ощущалось, и ударов в мостик не было вообще — легкость хода удивительная. После тяжелого «круизного» кэта — как пересест с грузовика на легковушку. Вот ради этой скорости и легкости — жертвы в объемах. Кто больше ходит, чем стоит на якорю/швартовах, наверняка оценит.

Включил автопилот, обошел всю лодку — не скрипит! Диагональная волна, самые «певучие» условия, а она молчит. Даже обрадовался, когда услышал звуки в правой каюте — нашел-таки изъян! Ан нет, просто незакры-



тая дверца болталась... Жесткость лодки явно хороша.

Немного «дегтя»: да, матрос работает в полном комфорте даже при сильном забрызгивании, но сам парус он при этом не видит — над головой сплошной хардтоп. Приходится периодически выходить из-под крыши или работать по указаниям рулевого.

Второй «гrotовый» нюанс: парус управляется парой гика-шкотов, их тяга разнесена к корпусам катамарана. С одной стороны, больше мороки (двумя концами оперировать вместо одного). Но таким образом избежали необходимости делать длинный (и опасный для неподготовленных) погон и оттяжку гика: одним гика-шкотом набиваем парус, вторым регулируем его «твист». Правда, все это хорошо работает до галфвинда — на полных курсах, чтобы грот на волнах и порывах



не дергался вверх-вниз, приходится заводить дополнительную оттяжку через один из пары зарезервированных для этой снасти «холодных» блоков.

Чтобы уже окончательно закрыть тему с гика-шкотами: парная разводка оказалась очень удачной на поворотах фордевинд — парус без малейшего рывка переходит на другой борт, безопасность и контроль полнейшие. Представляю удар такого грота при одношкотовой системе...

Смотали стаксель, размотали геную — получили стабильных 10 узлов хода на истинном галфвинде с 15–16-узловым ветром. Быстрее мне разогнать яхту не удалось (при уваливании скорость только упала) — геннакер нужен.

Одно из самых сильных впечатлений — послушность судна на руле. Рулежка удивительно легкая, как на «перфомансах», на любых порывах усилий не добавляется (крена же нет!) — управлял буквально пальчиками. И при этом оставалось совершенно недостижимое при «гидравлике» замечательное «чувство руля» — привилегия механической системы, работающей на Catana 42 почти без трения. Управлять удобно как сидя, так и стоя, опершись на кормовую или боковую спинку на релингах.

И напоследок: тестируемый катамаран оказался цельнопластиковым (без карбона) и далеко не новым (3 года). Но на возраст указывали лишь «поседевшие» тиковые решетки и потемневшая нержавейка над горелкой газо-

вой плиты: ни трещин на пластике, ни износа дельных вещей, ни отпадающих дверок, ни сломанной фурнитуры... Признак добротности.

#### РЕЗЮМИРУЮ

Catana 42 — явный морской рысак: быстрый, мореходный, добротный, безопасный. Идеален для небольшой семьи активных путешественников. Без проблем управляется в одиночку. Не столь удобен для частых передвижений на длительных стоянках. Но стоит выйти в море — и его достоинства проявятся во всей красе, владельцы тяжелых объемных «одно-классников» не раз завистливо посмотрят вам в корму. ❖



#### Catana 42

|                                 |        |
|---------------------------------|--------|
| Длина, м.....                   | 12,58  |
| Ширина, м.....                  | 6,90   |
| Осадка, м:                      |        |
| с опущенными швертами.....      | 2,70   |
| с поднятыми швертами.....       | 0,80   |
| Водоизмещение, т.....           | 8,90   |
| Высота мачты, м.....            | 17,50  |
| Площадь парусов, м <sup>2</sup> |        |
| грот.....                       | 70     |
| генуя.....                      | 42     |
| геннакер.....                   | 60     |
| спинакер.....                   | 155    |
| Запас топлива, л.....           | 430    |
| Запас воды, л.....              | 670    |
| Объем септика, л.....           | 55     |
| Мощность двигателей, л.с.....   | 2 × 30 |

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