

ВТОРОЕ ДЫХАНИЕ

БОГДАН ПАРФЕНЮК

Первенца нового поколения Lagoon от VPLP можно смело назвать на шумевшим.

До сих пор на тематических сайтах не смолкают дискуссии: действительно ли есть смысл в радикально гоночном плане парусности на круизнике? В чем реальная выгода? Как изменилось поведение судна? Попробуем разобраться с теоретической подоплекой новшеств и изучим первые отзывы испытателей.

Катамараны Lagoon давно и прочно обосновались в числе лидеров рынка многокорпусных круизеров. Их ценят за просторные палубы и емкие помещения, толковые планировки и простоту в эксплуатации, словом, за комфорт, в первую очередь — на стоянке. Чтобы еще добавить себе «вистов», руководство верфи озадачилось ходовыми характеристиками. И сделало сильный ход — пригласило дизайнеров с 28-летним опытом создания в первую очередь гоночных многокорпусников. В буклетах появилось горделивое: «VPLP design: performance under sail guaranteed!»

Однако нужно понимать: даже самый выдающийся конструктор действует в пределах законов физики. Если важна максимальная скорость — нужны не только гоночные паруса, но также узкие корпуса и предельно малое водоизмещение. Что категорически не увязывается с концепцией Lagoon, призванных обеспечивать объемы и уют загородно-

го дома. А потому упомянутое «ходкость под парусами гарантирована» следует воспринимать с поправкой «при заданном комфорте». И дуэт талантливых дизайнеров действительно заметно добавил скорости (и не только) этому «комfortу». Как? Все гениальное просто.

VPLP сильно сдвинули мачту от переднего комингса рубки почти до заднего, перераспределив парусность: укоротился грота-гик, зато удлинилось основание переднего треугольника. Причем, грот по площади пострадал не сильно — его сделали почти прямоугольным в верхней части, используя жесткие латы и современные парусные технологии. А генуя (32 кв. м) вышла из-за мачты и, дополненная поперечным погоном каретки шкота, стала стакселем-автоматом.

Что это дало? Перечисляю:

1) Любители клубных гонок получили внушительный «Код 0» (его площадь напрямую зависит от расстояния от штага до мачты) и возможность доукомплектоваться

Premium-гротом с широченным топом и площадью 49,5 кв. м (стандартный — 44,3 кв. м) — вот они, резервы скорости!

2) Крейсеровые получили, во-первых, «ленивую» лавировку (на поворотах только вращай штурвал, паруса сами переходят), во-вторых, меньше экстрима на поворотах фордевинд в сильный ветер (чем короче грот, тем спокойнее он перелетает на другой борт); 3) И те и другие будут меньше страдать от килевой качки (которая на катамаранах заметно резче, чем на монокорпусниках) — мачта теперь практически в центре масс, что уменьшает «болтанку»;

4) У рулевого теперь улучшенный обзор.

Один из аргументов «против» на тематических форумах: стаксель-автомат, в отличие от генуи, не перекрывает грот, соответственно, аэродинамическая эффективность последнего снижается. По идее, да. Но, думается, эта потеря компенсируется прибавкой в тяге того же грота от эффективно работающей площади у топа мачты (где ветер сильнее). »



Более серьезная проблема — конструкционная: рубка под мачтой не подкреплена переборкой, а от пиллерса конструкторы отказались, чтобы не перегораживать проход в салоне. Чтобы распределить огромные усилия от мачты, в крыше рубки создали силовую структурную сетку, а под мачтой заформовали мощную пластиковую продольную балку, подкрепленную стрингерами. Плюс

вакуумная формовка... Хочется верить, что вся эта конструкция с годами не будет терять жесткость.

Lagoon всерьез поработали и над внешней привлекательностью судна. Не изменив избранному предельно практичному стилю с вертикальным периферийным остеклением, они даже усилили визуальную «прямоугольность», добавив в крышу рубки прямых ли-

ний. Но именно с ними дизайн стал более гармоничным, исчезла эклектика. А на «тонком уровне» лодку «облагородил» Патрик ле Кеман, маэстро автомобильного стайлинга. Он интегрировал хардтоп в крышу рубки, сделал штевни вертикальными и «оконтурил» их, а также весь периметр палубы «фасками», которые визуально несколько смягчают высокие борта и добавляют судну индивидуальности.

Вертикальные боковины рубки позволили сделать бортовые проходы максимально широкими. А чтобы не упасть, перецепившись о люки, последние сделали вровень с палубой. В носу каждого корпуса очень объемные шкиперские кладовые. Перед рубкой еще пара больших рундуков (в одном из них — цепной ящик). Лючины последних образуют площадку, на которой можно поставить

шезлонги или разложить матрас (впрочем, загорать удобнее и романтичнее на сетке). Для входа на борт с низкого понтона предусмотрен съемный нержавеющий трапик.

Рулевой пост смещен к правому борту, с него можно выйти не только на палубу, но и в кокпит. Кресло рулевого двойное, большой вырез хардтопа над ним перекрывается отдельной каabinкой-бимини (как на 400-м) —

не будут досаждать ни солнце, ни дождь.

В левой половине кокпита — полноценный стол, охваченный с трех сторон диваном (на 5–6 человек). При желании обеденная группа конвертируется в сандек. Еще один диван — за спиной рулевого. В корму от кокпита — широкий палубный проход и привычные на катамаране опциональные шлюп-балки.

Камбуз расположен при входе в салон сле- ➤





ва, от кокпита его отделяет большое сдвижное окно — хозяйка может стряпать, не прерывая общения с компанией, и накрывать на стол очень удобно. Рациональная компоновка позволила разместить в передней части салона обеденную группу и штурманский стол (его выдвижная табуретка служит и сиденьем во время трапезы).

Студия Nauta Design разработала для судна 4 версии подпалубного расположения, с 2–4 каютами и двумя санузлами. Любопытно, что «оунерская» (на весь корпус) каюта может быть «стандартной» и «премиум» — с кормовой king-size-кроватью, рабочим (под ноутбук) столиком и двойным диванчиком (в «стандарте» все аскетичнее). Ну и привычная гостевая компоновка с каютами в оконечностях и общим санузлом.

В отделке помещений применен светлый шпон, плюс панорамные стекла салона и большие окна в бортах — лодка залита дневным светом.

Мне, увы, пока не довелось опробовать лодку на ходу. Но это сделали мои американские коллеги-журналисты. Цитирую: «Вышли из Майами в 15-узловой бриз и умеренное волнение. В этих условиях Lagoon 39 эффективнее всего выбирался на ветер под углом 50 градусов к истинному ветру. Скорость ниже 7 узлов не опускалась, дрейф незначительный. Судно легко «прошивало» волны, не

«притормаживая». Повороты оверштаг мы делали, не вставая с кресла: стаксель-автомат сам переходит на другой борт. Увалились — яхта сразу добавила больше узла скорости, при этом усилия на руле не добавилось. Все проводки сходятся к посту рулевого на лебедку с электроприводом — даже в одиночку оказалось несложно ставить и настраивать паруса. Очень понравилась также видимость с поста рулевого — «мертвых секторов» явно меньше обычного на аналогичных судах.

Рулитесь Lagoon 39 легко и под мотором демонстрирует привычную для катамаранов маневренность».

Lagoon 380 стал одним из самых популярных в мире: их построено почти 700 единиц. Думается, для Lagoon 39 вполне по силам «переплюнуть» этот показатель: судно тех же размерений и сходное по цене, но явно выше классом по всем показателям: скорости, обитаемости, удобству в эксплуатации. Слово за покупателями. ☺



Lagoon 39

Длина, м.....	11,74
Ширина, м.....	6,79
Осадка, м.....	1,27
Высота мачты над ватерлинией, м.....	18,40
Водоизмещение, т.....	15,75
Запас топлива, л.....	2 × 200
Запас воды, л.....	2 × 300
Мощность двигателей, л.с.....	2 × 21
Площадь парусов, м²:	
грот.....	38
генуя.....	32
«код 0».....	68

Cata-Lagoon

+7 (495) 723-3796
info@e-marine.ru
www.e-marine.ru