



# ДОБАВЬТЕ СКОРОСТИ КОМФОРТА

БОГДАН ПАРФЕНЮК

*Кто из мало-мальски знакомых с рынком катамаранов людей не знает прочных и скоростных Satapa с их низкопрофильными углепластиковыми надстройками, развитым парусным вооружением и швертами? Кто из капитанов просторных, но тяжелых на ходу многокорпусных круизеров не провожал завистливым взглядом этих легко уходящих к горизонту рысаков открытого моря, вздыхая вслед: «А у нас все равно комфортнее»?..*

Теперь с последним можно и поспорить, ибо эта высокотехнологичная верфь вторглась на «круизный» рынок первенцем принципиально новой серии Bali 4.5, который призван объединить в себе добротность Catana с «емким» комфортабельным проектом. Корпус хоть и формируется по той же вакуумной технологии, но из более тяжелого стеклопластика (ни грамма «угля»), к тому же богато насыщен мебелью и лишен швертов. А значит, по скорости и крутизне лавировки он будет явно уступать Catana (просто физика). Зато и цена — на уровне многочисленных в «круизном» сегменте конкурентов.

В дизайне корпуса явно видны «родственные связи» с Catana 59: те же рубленые формы, форштевень с обратным наклоном, широкие сплошные полосы иллюминаторов в высоких бортах. Крыша рубки нависает козырьком над ветровым стеклом: и смотрится эффектно, и передняя часть салона от солнца защищена. А в целом вид очень гармоничный и чуть футуристический.

Общая компоновка судна довольно типична: три или четыре каюты (каждая — с индивидуальным санузлом) в емких корпусах, кают-компания с камбузом и штурманским столом в надстройке, просторный кокпит с обеденным столом и диваном, пульт управления на кормовой переборке рубки. Но дизайнеры подготовили и целый ряд сюрпризов — ноу-хау, который пока нет у конкурентов.

Первое — сплошная палуба между носовыми оконечностями. Здесь разместился просторный второй кокпит с двумя столами, диваном и большим солиером. Столы легко снимаются — и получается роскошная терраса с шикарным обзором горизонта. Загорайте, общайтесь сидя и лежа, причем целой компанией. А как же здорово спать тут жаркой летней ночью! Еще бы тент от полуденного зноя — и будет второй крытый кокпит, другими словами, редкая возможность «развести» на якорной стоянке, к при-



меру, компании взрослых и детей, к удовольствию обеих.

Два стола превращают носовой кокпит в обеденную группу на 10 человек, куда не нужно бегать с яствами вокруг рубки, ибо — второе ноу-хау! — средняя часть ветрового стекла открывается сплошным широченным блоком, поэтому блюда сюда передавать столь же удобно, как и в кормовой кокпит. Плюс эффективнейшая вентиляция салона (хронически слабое место на большинстве катамаранов).

На крыше рубки обустроен еще один солиер, куда с палубы ведет удобный, отформованный заодно с рубкой трап. Последний оценит и капитан, которому не придется

изображать гимнаста (как это чаще всего бывает), взбираясь на высокую рубку для каждой укладки грота на гике. Избавлен он и от яростной работы на шкотах при каждом повороте оверштаг — стаксель автоматический. Другими словами, судно отлично приспособлено для одиночного управления, даже если предстоит лавировка в узком проливе.

Между кормами корпусов — рамная шлюпбалка для оперирования динги. И еще одно ноу-хау — откидная платформа, в вертикальном положении закрывающая кокпит с кормы, а в горизонтальном — расширяющая площадь его палубы на стоянке. Как просто и эффективно!



Кокпит не перенасыщен «мебелью» (только стол и два дивана), поэтому проходы широкие и удобные. Ради этого конструкторы пожертвовали даже пологой лестницей к посту управления — здесь лишь компактный, почти вертикальный трап. Думаю, оправданно: туда можно взойти через корму и борт, зато, помимо простора, в кокпите появилась удобная ниша, например, для складных деревянных кресел.

В салоне обращает на себя внимание «по-домашнему» здоровенный холодильник (двухдверный, высотой почти до подволока) и сам камбуз достойного размера и функциональности. Для «стратегических» запасов (которых в длительном круизе нужно ой сколько) обустроен вместительный рундук под столом кают-компания. И сам стол — с секретом: вынув небольшую секцию, его можно сдвинуть по диагонали, упростив посадку на диван перед обедом. Из узкой тумбы рядом с холодильником выдвигается кофемашинка — дизайнеры действительно творчески ис-

пользовали все возможные объемы.

Словом, судно получилось очень интересным. Тем более предлагается оно в двух вариантах: с рулевым постом на рубке (как описано выше) и на флайбридже. В последнем случае неизбежно уменьшение парусности за счет поднятого выше гика (высота мачты неизменна).

Специалисты рынка отмечают, что судно полу-

чилось весьма «самодостаточным». Кроме упомянутого выбора расположения рулевого поста, доступны различные планировки: двух-, трех- и четырехкаютные. А еще можно заказать увеличенный грот с «квадратным» топом. И не загруженный припасами катамаран (корпус ведь вакуумной формовки, т. е. относительно легкий) становится самым энерговооруженным в экономичном круизном классе! Хороший знак для любителей клубных гонок. Это в дополнение к небанальным круизным возможностям (напоминаю: два кокпита!), уже описанным. А зная о привычной добротности изделий от Catana (Bali ведь строят те же мастера!), можно рассчитывать на долгую и счастливую жизнь нового катамарана. Похоже, на «круизном» рынке появился сильный конкурент...

В ближайшем будущем верфь готовит 40-футовик того же концепта (уже принимаются заказы на Bali 4.0). А чуть позже появится 50-футовая версия. ❄



Bali 4.5	
Длина, м.....	13,60
Ширина, м.....	7,42
Осадка, м.....	1,22
Водоизмещение порожнем, т.....	11,6
Двигатели, л.с.....	2 x 40 – 2 x 60
Запас топлива, л.....	800
Запас пресной воды, л.....	800
Площадь парусности макс., кв. м.....	151
Площадь грота, кв. м.....	72
Площадь стакселя-автомата, кв. м.....	39
Пассажировместимость, чел.....	12

CAT MANAGEMENT

Компания Cat Management Ltd. — эксклюзивный представитель Catana, Bali в России.  
+7 (903) 009-31-88  
info@cat-management.ru  
www.cat-management.ru

