



48 ЛОДОК, 99 КОРПУСОВ

БОГДАН ПАРФЕНЮК

И снова я в симпатичном курортном Ла-Гранд-Моте (Франция) на многокорпусном бот-шоу: 1870 выставочных квадратных метров на берегу, 350 — на воде, 135 экспонентов и (главное!) 48 «живых» катамаранов и тримаранов. Воистину многокорпусная фиеста, аналогов которой в мире нет.

Эту выставку «Капитан-Клуб» презентовал в №3/2013. Родилась она совсем недавно (в 2010-м), в ответ на потребность «многокорпусных» верфей в специализированном бот-шоу. Нынешняя — уже шестая. На фоне могучих Дюссельдорфа или Канн ее масштабы не впечатляют. Особенно посещаемость, которая за год даже немного снизилась: 12 000 посетителей против 15 000 в 2014-м. Регресс? Это с какой стороны посмотреть.

На нынешнем бот-шоу продано около 40 (!) многокорпусников на общую сумму около 25 млн евро! (Эти суда ведь весьма недешевы: в среднем 400–500 тыс. евро и уж точно не меньше 200 тыс.) Все верфи мира за год строят около 1000 катамаранов и тримаранов, а всего за 5 дней в маленьком городке своих владельцев обрели целых 4% этого флота. Не удивительно, что топ-менеджеры верфей в один голос говорят о Multihull Boat Show как о главном для них событии года, а половина

посетителей прилетела из-за рубежа. В чем же прелесть выставки? Рассказывает Кристина Годд, бессменная хозяйка пресс-офиса: «Во-первых, посетители здесь “качественные”. В Каннах, Генуе и Дюссельдорфе катамараны/тримараны — небольшая группка в

армаде однокорпусников. Среди посетителей стенда больше просто любопытствующих; вам нужно еще рассказывать им преимущества многокорпусников, и не факт, что “проникнутся”. К нам же приезжают уже давно определившиеся в предпочтениях.



Во-вторых, визитеры у нас не просто осматривают, но и активно тестируют суда. Верфи пригоняют сюда по два “борта”: один — на стенд, а второй — на ближний к выходу из марины понтон. Осмотрел судно, понравилось — можешь на таком же выйти в море: менеджеры на стендах постоянно комплектуют “тест-экипажи”, суда выходят по несколько раз в день, клиенты получают полноценное представление о плавсредстве.

Для самих же верфей участие не столь обременительно, как в других выставках. Перегнать многокорпусник (а большинство верфей находится недалеко) в нашу марину на порядок дешевле, чем доставить его по суше в Париж или Дюссельдорф. И стоимость участия не зашкаливает. Потому у нас активно выставляются даже небольшие верфи, которые не могут позволить себе, к примеру, Канн. А крупные производители привозят по несколько лодок. Соответственно, посетители получают максимальное количество “живой” техники в одном месте.

Вы помните, мы первоначально задумали проводить выставку то здесь, то в Лореале? Но практика показала, что на атлантическом побережье выставка не столь эффективна — посетителей гораздо меньше. Аэропорт там маленький, за день принимает лишь один международный рейс; не сравнить с более людным Монпелье, где работают, в частности, “бюджетники” Ryanair и Easyjet. Погода там

похуже, море посуровее — столь активное, как здесь, тестирование не всегда возможно. И сам городок более рабочий и несколько мрачный, а бот-шоу предполагает атмосферу праздника и ярких эмоций — люди ведь приехали покупать мечту! Словом, Le Salon du Multicoque окончательно “прописался” в Ла-Гранд-Моте».

Но пора на понтоны с «техникой». Самые большие экспозиции, конечно же, выставили «киты» катамараностроения, бренды которых у всех на слуху: Fountaine Pajot, Lagoon, Leopard, Nautitech (он же — Bavaria), Catana, Bali, Outremer. «Капитан-Клуб» протестировал 7 (!) моделей этих торговых марок. Подробные отчеты о Fountaine Pajot MY 37, Lagoon 40 MY и Outremer 45 читайте в этом номере; об остальных мы постараемся рассказать в последующих выпусках.

Leopard 40 — «горячая» новинка, анонсированная в Дюссельдорфе. В модельной линейке верфи Robertson and Caine этот размер оставался последним без носовой «веранды». Теперь и в младшем из «Леопардов» можно выйти из салона на нос через дверь: тут и психологиче-

ский комфорт, и безопасность (особенно с детьми), и вентиляция салона на зависть конкурентам. Несколько необычна планировка салона: камбуз сдвинули вперед (здесь коку работать комфортнее), а обеденную зону — в корму, вплотную к кокпиту (по задумке дизайнеров — для объединения большой компании за обоими столами). Доступны «оунерская» и «чартерная» (соответственно, трех- и четырехкаютная) версии. Тест-драйв — в ближайших выпусках.

Верфь Catana выставила оба революционных Bali (см. «Капитан-Клуб» №№6/2014 и 1/2015). В числе «ноу-хау», напомним, громадные кокпиты (столы с диванами плюс солярий) в носу; открываемое

широченное ветровое стекло (вентиляция и прямой доступ в салон); солярии на крыше рубки, к которым ведут комфортные ступени; в корме — откидная платформа, которая увеличивает площадь кокпита. Но если кокпит Bali 4.5 привычно отделен от салона переборкой, то на Bali 4.3 эти пространства объединены. А в холодную погоду нажимаем кнопку — и гидравлика опускает (из-под подволока) сплошную кормовую переборку со стеклянными окнами и раздвижной дверью. Боковины кокпита закрываются слайдерными «форточками» — получаем сплошной салон. Весьма практичный «трансформер». Протестировать удалось Bali 4.5 — ждите отчет. ➤





Bali 4.5

стенде Saba красовалась лишь два последних дня выставки. Здоровенное судно с обилием мест отдыха и общения: кокпит кормовой, кокпит носовой, флайбридж, салон, обилие мягких диванов, соляриев и столов (плюс подручные холодильники). Здесь можно (нужно!) отдыхать большой компанией, тем более под палубой оборудовано шесть двуспальных кают с собственными санузлами. Причем, в левую кормовую — отдельный вход с кокпита. «Оунерская» версия предусматривает четыре каюты, естественно, более просторные. Fountaine Pajot 44 Helia — судно уже не новое, хотя лично мне испытать его по-счастливилось только сейчас. Разница с предшественником — 44 Orana — разительная.

Альтернативный проект с открытым кокпитом — Nautitech Open 40 (см. «Капитан-Клуб» №5/2014). Эта верфь всегда ставила во главу угла общие прочность и жесткость, поэтому переборку между кокпитом и салоном сохранила. Но сдвинула ее максимально в нос, «упразднив» в салоне обеденную группу. Странствующей паре (и даже четверым) для обеда более чем достаточно просторного штурманского стола (с камбузом — никаких экспериментов, он большой и удобный). Зато обогреть небольшую кают-компанию куда

как проще. А размеру кокпита позавидуют даже владельцы 50-футового катамарана. А еще — комфорту в кокпите в плохую погоду: сверху — сплошной хардтоп, а по периметру плотная тентовка — на «дождевом» тест-драйве я имел возможность убедиться в редком для катамарана уюте, даже без кормового полога. Еще одна особенность — бортовые рулевые посты, столь удобные для одиночной швартовки. Штормовая погода задержала абсолютно новый Fountaine Pajot 50 Saba в пути — на

Каюты нового катамарана светлее, лучше организованы, в них больше объемов для хранения. В салоне улучшена вентиляция, увеличен камбуз, холодильник стал больше и удобнее. Перепланирован кокпит, который тоже стал просторнее. А на крыше рубки организован, по сути, еще один кокпит с мягким диваном и солярием. Туда ведут удобные ступени. Удачное судно, достойное отдельной подробной статьи. Теперь — об «интересностях», пока еще малоизвестных российскому читателю.



Nautitech Open 40



Fountaine Pajot 50 Saba

O-Yachts, образец современной транснациональной компании: французский менеджмент, латвийская постройка. Строит под заказ, причем предлагает широкий выбор проектов (не просто теоретических — матрицы готовы к формовке). Выставленный Class 4 — перфоманс-круизер, очень близкий к чистым гонщикам: энерговооруженность — фантастических 5,44, а в исполнении «премиум» — 5,73! Еще бы: при длине 14 м всего 7,5 т «легкого» водоизмещения. Именно в угоду скорости мебель на яхте предельно упрощена, сквозные крепления палубного оборудования и пугенсов не скрыты зашивками, а в платяном шкафу «живут» трубы с электропроводкой. Все корпусные конструкции — карбоновый сэндвич на эпоксидном связующем. Исполнение, несомненно, качественное. Проект Клиффорда Денна, известного, в частности, проектами люксовых Sunreef. Очень жаль, что нелепая случайность не позволила его испытать. SC48 от Garcia Yachting. Эта почтенная (основана в 1974 году) верфь ныне входит в



O-Yachts Class 4

Grand Large Yachting наряду с Allures Yachting (алюминиевые парусные яхты) и Outremer Yachting (пластиковые перфоманс-катамараны). Строит, в частности, парусники custom из алюминия (SC48 именно из их числа). Откровенный «танк» для путешествий по всему миру без ограничений: из АМГ не только

корпус, но и палуба с надстройкой, мощные «корабельные» двери, толстенное остекление. Два кокпита (с прямым выходом в оба из салона), просторный салон, три каюты (правый корпус — «оунерский»). Полный вес 18 тонн — тяжелое судно, очень устойчивое и комфортабельное на ходу (кстати, после полноценного тест-драйва медленным его не назову). Полный «фарш» для жизнеобеспечения и безопасной навигации, дублированные системы автопилота, спутниковая связь... Планировку кают «расписал» владелец, потому подробно на ней останавливаться смысла нет. Отмечу другое: этот 48-футовый индивидуальный проект из алюминия (!) со столь богатой комплектацией и профессиональным строительным надзором (был нанят руководитель проекта, «глаза и уши» владельца) обошелся заказчику в весьма скромных 900 тыс. евро. При том, что несоизмеримые по долговечности и качеству 50-футовые пластиковые «штамповки» на соседних понтонах стоят больше миллиона. »



Garcia SC48



Slider 47



Slider 47

Swiss — это емкие карбоновые корпуса на эпоксидном связующем, углепластиковые мачты и шверты, богатая комплектация, индивидуальное исполнение интерьеров. Максимально возможный комфорт сочетается с повышенной скоростью (карбон — именно для легкости на ходу). Для жизни и путешествий по всему миру. Коммерческий директор верфи рассказал: «Мы комплектуем яхты стандартными системами и механизмами, но только от высококачественных (в основном, скандинавских) производителей. Каждое новое судно я лично «гоняю» не менее 500 миль, и если что-то мне не нравится, то владельцу не сдаем — переделываем». Swiss 65 оказался пятилетним, но выглядит удивительно свежо. Суда действительно качественные.

Slider 47 — еще один перфоманс-катамаран, конкурент для Catana и Outremer, строится в Италии, но менеджмент германский. Корпус формируется целиком в здоровенной матрице, ламинация — с инфузией (вакуумированием), на винилэстеровой смоле, с усилением нагруженных участков днища карбоном. Массивные элементы сосредоточены вблизи центра масс, для уменьшения продольной раскочки (бич катамаранов). Для безопасности носовая часть поделена на пять водонепроницаемых отсеков. Вы можете отрезать передние три метра — вода в жилые помещения не пойдет. Предосторожность на случай пробоины, к примеру, от какого-нибудь плавающего в воде предмета. Высокая энерговооруженность, «квадратный» топ гро-

та, шверты — все для ходкости. Богатая комплектация, отделка исходя из предпочтений клиента. В «базе» — 540 тыс. евро, в выставленной комплектации — 700 тыс.

Итальянская верфь Comar Yachts, давно известная своими качественными монокорпусниками, теперь строит и катамараны. Корпуса формирует из стеклопластика на винилэстере. Comet Cat 37 — проект Марка Ломбарда, любителя скорости и мастера грамотных планировок. Чего стоит один только широкий редан чуть выше ватерлинии: смоченная часть корпуса довольно узкая (для ходкости), а «сухая» часть достаточно широкая для просторных апартаментов. Заодно редан добавляет жесткости корпусу. Благодаря длинным бортовым окнам помещения светлые и психологически



Swiss S2C 65



Comet Cat 37



Aventura 33

комфортные. А в отделке удивительно много дерева — интерьер вообще выполнен в благородном стиле «скандинавов». Клиренс 65 см — отлично для 37 футов. «Базовая» цена — 250 тыс. евро.

В отчете о выставке 2013 года я уже представлял емкие Aventura 33 верфи STGI. На сей раз тунисские катамараностроители выставили еще одну модель — Aventura 43. По задумке — быстрый катамаран с румпельным управлением. Удивили «катерные» мягкие кресла рулевого с боковой поддержкой. Карбоновая поворотная мачта, эффективное парусное вооружение — судно должно «бегать».



Aventura 43

Понравилась планировка салона с оригинальным двухстронным камбузом. А вот интерьер не впечатлил ни расцветками, ни качеством исполнения. Базовая цена — 320 тыс. евро, выставочный образец стоил 350 тыс.

В прошлый раз (в 2013-м) я сетовал, что заглянул сюда лишь на пару дней. Ошибку повторять не стал и на сей раз отработал все пять дней, собрав уйму материала. Это действительно событие года в многокорпусном мире. И всем неравнодушным к многокорпусникам горячо рекомендую в следующем году запланировать поездку не в Дюссельдорф и не в Канны, а именно в Ла-Гранд-Мот. ❖

ТЕНТОВЫЕ ТКАНИ
ДЛЯ КАТЕРОВ И ЯХТ

Recsystem

Серия тканей RECSYSTEM® изготовлена из 100% окрашенного акрилового волокна с водоотталкивающей пропиткой.

RECASENS
BCN 1886

IGC composites & marine equipment

Готовые тенты
Молнии для тентов УКК
Фурнитура для тентов
Кнопки и застежки для тентов

Фирменный магазин
Московская обл., г. Долгопрудный
ул. Якова Гунина д.1, стр.11
яхт-клуб «МРП»
+7 (495) 626-9500

НГК-МАРИН

Москва
+7 (495) 926-6006 marine@igco.ru

Санкт-Петербург
+7 (812) 438-5630 igc-spb@inbox.ru

Самара
+7 (846) 997-7206 ngk-samara@mail.ru

Новосибирск
+7 (383) 299-0889 igc-siberia@bk.ru