



## В ДАЛЬНИЕ СТРАНЫ — С КОМФОРТОМ

БОГДАН ПАРФЕНЮК

*Один из верных признаков по-настоящему удачной и добротной яхты — отсутствие таковой на вторичном рынке. Действительно, зачем избавляться от судна, которое не теряет актуальности и практически не изнашивается?! Так вот, по миру скитается уже больше 250 катамаранов Outremer, но даже всезнающий Google обнаружил лишь дюжину выставленных на продажу.*



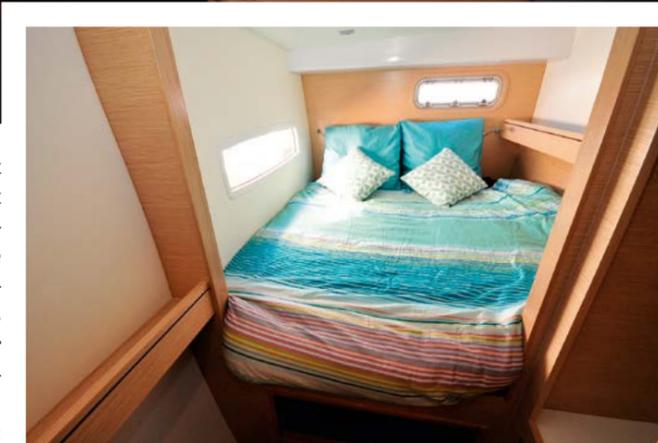
**И**деология бренда, основанного еще в 1984-м, базируется на «трех китах» — мореходности, быстроходности и простоте в эксплуатации. Первые два пункта гарантируются грамотным дизайном (высокобортные корпуса, узкие длинные ватерлинии, увеличенный клиренс, относительно короткая низкопрофильная рубка, повышенная энерговооруженность) и добротным исполнением (качественные материалы, вакуумная формовка корпусов и т. д.). Что касается третьего, то верфь не приветствует обилие сложных систем и «навороченной» электроники, ибо придерживается принципа «чем проще, тем надежнее». Также избегает карбона в корпусе (он используется только в переборках и рубке) — только время покажет, насколько такой корпус долговечен, а рисковать репутацией компания не намерена.

Скорость — особая черта этих катамаранов. И дело не только в драйве полета и наслаждении способностью обогнать «всё, что движется» (если для большинства парусников 10 узлов — предел, то для Outremer это средний показатель). Быстроходность также означает возможность «убежать» от шторма, а это плюс в копилку безопасности. И меньше времени на дискомфортные переходы (не всегда ведь волна в радость).

В сумме все вышеперечисленное и объясняет, почему Outremer (с фр. — «дальние страны») — один из любимых катамаранов кругосветчиков.

В Ла-Гранд-Моте я «обкатал» Outremer 45 — самую маленькую модель верфи, по словам строителей, «нарисованную вокруг человека» »





(в смысле эргономики) и только-только запущенную в производство. Популярный предшественник был быстр, но смотрелся откровенно угловато. Над «ремейком» трудились не только мэтры скорости Bacheau-Neuman, но и специалисты по интерьерам Franck Darnet Design, а линии экстерьера окончательно «довели» в автомобильном бюро Patrick Le Quemant. Результат того стоил: уже на этапе публикации эскизов верфь приняла пять заказов с предоплатой.

Сразу же отмечу, что катамаран высокий: рулеткой я измерил клиренс — 86 см (хотя верфь декларирует 80). Вторая особенность — далеко отстоящая от носовой балки рубка и, как следствие, необычно длинные сетки. Увеличенное основание переднего треугольника позволило оснастить стакселем-автоматом, столь желанным при управлении в одиночку. Необычно низко установлен гик: при его переборке высокого рулевого может и задеть. Зато площадь грота (с прямоугольным топом) — максимально возможная. Общая энерговооруженность очень высока: 5,14 (!) на лавировке и 6,18 (!) с геннакером. В опциях еще и вращающаяся мачта, заметно повышающая эффективность грота.

Центральный пост управления — на рубке слева. Комплект приборов весьма лако-

ничный: два инструментальных циферблата, панельки управления двигателями и большой универсальный монитор. Последний не врезан заподлицо, а высится на поворотной опоре; лично я опасуюсь таких креплений, которые могут быть вырваны случайно захлестнувшимся шкотом...

Зато обзор у рулевого отличный: все четыре оконечности — как на ладони. И... нет кресла. На швартовках оно не нужно; в открытом море управлять будет, скорее всего, автопилот; а для «тонкой» рулежки предусмотрено кое-что поинтереснее — румпели! На каждом корпусе, в комплекте с эргономичными креслами. Кстати, румпели насажены прямо на баллеры рулей и гарантированно продолжают работать при выходе из строя штурвальной системы.

Почти все проводки выведены на пару лебедок центрального поста, правая и левая в кокпите обслуживают лишь каретку гикашкота, закрутку стакселя, шверты и геннакер. Оптимизировали под управление в одиночку, и сделал это не кто-нибудь, а «профессор» Мишель Дежуа. Палубы широкие (минимум 80 см) и свободные, со штатно заведенными страховочными линиями.

Кокпит удобен для посиделок: 5 человек на большом диване (из них четверо — за столом) и 3 человека — на малом. Со стороны кормы кокпит закрыт высоким комингсом. Над головой — легкий (экономия веса) бимини. Он от солнца прикроет, а от залетающих на жесткой лавировке брызг — почти нет. И в дождь диваны будут мокнуть... Считаю, это одно из слабых мест судна для дальних путешествий.

В салоне — привычный «набор» из штурманского стола, камбуза и обеденной группы. Последняя — на троих, но со стороны прохода можно добавить еще три раскладных стула. Камбуз полноценный, претензий нет. А вот за штурманским столиком разве что на ноутбуке работать и вахтенный журнал заполнять — для навигационных карт стол маловат.

Зато, кроме пары небольших форточек в лобовом стекле, имеются еще два люка — о вентиляции конструкторы позаботились.

Проектом предусмотрено несколько подпалубных планировок, и у нас — необычная. В носу «хозяйского» корпуса не санузел, а явно детская каюта: кровать длиной 200 см и шириной от 130 до 100 см. Подиум кровати на высоте 105 см, потому предусмотрена ступень. Еще бы поручень здесь прикрутить, прямо просится. Впрочем, исполнение — semi-custom, если владельцу нужно — прикрутят.

В корме кровать длиной 190 см, шириной от 170 до 155 см. Над головой 100 см свободы. В самом узком проходе — 40 см на уровне локтей и 30 см у пайола. Шкафы и полки облегченные, без дверей; под кроватью есть ниша с легкими бельевыми ящиками; швертовый колодез защит мягкой обивкой. Для привычного в «оунерской» версии рабочего столика не хватило ширины. Санузел не слишком просторен, хоть и с отдельной душевой кабиной. В последней — большой люк аварийного выхода, который на стоянке поможет эффективно избавиться от влаги в помещении. В шкафу имеется компактная стиральная машина.

«Гостевой» корпус распланирован стандартно: две каюты и общий санузел на миделе. В корме кровать длиной 200 и шириной 165 см (к «ногам» сужается до 155 см), над головой 100 см. В носу: длина 200 см, ширина 145 см (сужается до 120 см), высота до подволока — 115 см. На половине этой высоты — откидная кровать 200 × 70 см (для родителей с ребенком или для двоих однополых взрослых).

Интерьер (см. фото) считается упрощенным. А в качестве опций предлагаются разные породы дерева, натуральная кожа, алькантара, кресла и пр. Исполнение действительно качественное. С ветром в день теста нам откровенно не повезло: всего 5,5–6 узлов. Волна незначительная, на борту восемь персон и полный бак топлива.

Outremer 45 — самый «крутой» крейсерский катамаран в моей практике: устойчиво идет 6 узлов (!) под 45 градусов (!) к истинному ветру. Увалились до 90 градусов — 6,5 узла.



Пока меняли стаксель-автомат на геннакер, ветер чуть усилился — 7,5–8 узлов. 90 градусов к истинному ветру — скорость 7,5 уз, при усилениях ветра до 8,5 уз разогнались до 8 уз. 120 градусов — 7,5–8 уз, усиления ветра до 9 уз — разгон до 8,4 уз.

Впечатляет. На что же он способен в свежий ветер? Наш капитан (с верфи) сказал, что на этом катамаране ходил мало, но однажды повезло: переход курсом 110 градусов к истинному ветру силой 25–26 уз под стакселем-автоматом и гротом под одним рифом — на лаге устойчивых 19,5 узла.

Стаксель ощутимо перекрывает обзор с наветренного борта, но стоит пересечь за румпель в подветренное кресло — проблема исчезает. С геннакером хуже, приходится ходить взад-вперед, чтобы осмотреться. Чисто «ночная» проблема, решается вперёдсмотрящим вахтенным либо же отказом от геннакера — третьего не дано.

Легкий ход, точное управление, отличная отзывчивость на руль. И, конечно же, румпели... Это отдельный кайф, ведомый лишь тем, кто начинал парусную карьеру на швертботах.

**РЕЗЮМЕ**

Чудес не бывает, и судно, над которым довольно долго трудится много людей, стоит немалых денег. Но покупающие знают, за что платят. За вполне домашний уют и комфорт для пары или небольшой семьи. За мягкий ход в беспокойном море (высокий клиренс, низкий профиль мостика). За крепкую конструкцию, способную годами «работать» в условиях океана. За свободу, которую дает скорость (убежать от шторма, увидеть за короткий отпуск больше интересных мест). И, конечно же, за динамику полета легкого энерговооруженного судна: это как наркотик — хочется еще и еще... ❏

**Компания «Интерпарус»** — официальный дилер Outremer в России  
Москва, ул. Вавилова, 5, к. 3, оф. 204  
+7 (965) 225-37-93  
+37 (257) 37-10-54  
Skype: sashagoron  
info@interparus.com  
[www.interparus.com](http://www.interparus.com)



Outremer 45	
Длина, м.....	13,77
Ширина, м.....	7,10
Осадка, м.....	1,00
Высота мачты, м.....	17,50
Площадь парусов, м²:	
грот.....	69
солент.....	41
геннакер.....	90
спинакер.....	120
Мощность двигателей, л.с.....	2 × 30
Пассажировместимость, чел.....	8