



ОТ ПАРУСА К МОТОРУ

БОГДАН ПАРФЕНЮК

Всемирные лидеры катамараностроения не стали «изобретать велосипед» и новую моторную яхту сделали из парусника, просто убрав мачту. И поступили весьма разумно, поставив во главу угла целесообразность.

Основание — в цифрах статистики. Во-первых, предшественник современной 40-футовой модели — Lagoon 380 — «бестселлер всех времен и народов». Стало быть, сочетание его размера, цены, планировки и характеристик оказалось для массового покупателя очень близким к идеальному. Во-вторых, большая часть судов почти всю навигацию простаивает в маринах — таковы уж реалии,

ныне мало кто позволяет себе длительные путешествия и жизнь на борту. А раз КПД плавсредства невысок, то и затраты на него хочется минимизировать. И, в-третьих, романтике скольжения под парусами современные яхтсмены все чаще предпочитают вальжанный отдых в ближайших бухтах и заливах — паруса на переходах порой вообще не разматываются. Так почему не предложить рынку заведомо популярную модель, предельно удешевив ее за счет массового произ-

водства и «ликвидации» не дешевой парусной оснастки?!

За основу взяли современный и активно покупаемый Lagoon 39. Не последнюю роль в популярности играет дизайн экстерьера: маэстро Патрик ле Кеман действительно облагодил линии судна, применив, в частности, новаторскую «бриллиантовую огранку». Даже при вертикальных бортах, штевнях и комингсах рубки судно не смотрится угловатым, а в сочетании с разноцветным бортом



откровенно красиво — в марине Ла-Гранд-Мота убедился.

Мачта стала маленькой и изящной, на ней укреплены антенна радара и ходовые огни. А перед мачтой (еще одно отличие от 39-й) — большой полукруглый матрац солярия, к которому ведет откидной трапик. Хотя, имел бы трапик широкие ступени, было бы удобнее взбираться по нему босиком.

Вот в чем однокорпусникам никогда не угнаться за катамаранами, так это в площади палуб. Сетка между поплавами — сплошной лежак для загорания, да еще с «бонусным» шуршанием волны внизу. Наслаждаться можно часами, тем более двигатели отсюда не слышны. Единственное, чего можно здесь еще желать, так это бимини от палящего солнца.

Минимальная ширина палубы 68 см. Просторно, тем более при проходе на корму не нужно уклоняться от «нависающей» ванты, что обычно для парусника. С безопасностью тоже все в порядке: поручни на рубке и леерное ограждение по периметру палубы. Последнее осталось «парусным» (натянутые стальные тросы), хотя в «моторном» варианте я бы предпочел сплошной релинг. Чтобы не спотыкаться при ходьбе, большие люки приотпили в палубу и... врезали в середину каждого выступающие вентиляционные головки. Впрочем, лучше так, чем без вентиляции.

В носу каждого корпуса — очень емкие шкиперские кладовые. Перед рубкой еще пара больших рундуков (в одном из них — цепной ящик). Остальные шкиперские объемы — в кокпите, под диванами.

Рулевой пост смещен к правому борту, отсюда всего один шаг на палубу, и в кокпит по лестнице удобно спускаться. Кресло рулевого двойное, над головой — хардтоп (спасение от солнца). По его периметру прикручены пазы для тентовки, такие же есть и под козырьком кокпита. Но насколько плотно и удобна тентовка, увь, проверить не довелось.

Кокпит и салон — на одном уровне, а вот кормовая палуба ступенью выше. На последней просторно, удобно и швартовать, и с динги работать (надувнушка без труда поднимается талиями вручную), и отдыхать в режиме «пляж» — ни малейших претензий.

За кокпитным столом сядут пятеро. По правому борту — мягкое сиденье, роскошное для одного, но коротковатое для двоих (разве что для детей). По другую сторону широко открываемого окна — камбуз, с его столешницы



РЕЗУЛЬТАТЫ ИСПЫТАНИЙ
Lagoon 40 MY

Нагрузка — 3 чел. плюс 100 л топлива, силовая установка — дизели Yanmar (2 × 75 л.с.) с приводами Saildrive, температура воздуха +20 °С, температура воды +15 °С, скорость ветра 2–3 м/с, высота волны 0,2–0,3 м, акватория — Средиземное море в районе Ла-Гранд-Мота, Франция.

Об/мин	Скорость		Расход топл., л/ч	Дальность хода	
	узлы	км/ч		мили	км
810	3,1	5,6	0,5	3660	6771
2150	8,0	14,8	7,6	632	1170
3258	11,0	20,4	33,6	197	364

одного серийного катамарана не видел. Но по-моему, это жизненно необходимо.

В передней части салона — обеденная группа и полноценный штурманский стол. Его выдвижная табуретка также служит сиденьем во время трапезы — очень рационально.

Студия Nauta Design разработала для судна две стандартные версии подпалубного расположения: 3 каюты + 2 санузла («оунерская») и 4 каюты + 4 санузла («чартерная»). На тестируемой лодке 3 каюты, причем апартаменты владельца — в исполнении «премиум»: с рабочим (под ноутбук) столиком и кроватью king size. Последнее означает 200 × 200 см — в домах такую нечасто встретишь! От кровати до подволока — вполне комфортные 102 см. А вот общая высота в каютах — не для баскетболистов: 185 см. И платяные шкафы любителей длинных нарядов разочаруют: их высота — для курточек. Платя можно вешать в шкаф носовой каюты, но он не глубокий. Зато во всех каютах хватает полок, из-под кроватей выдвигаются практичные карго, и в опциях — выбор кожаных «органайзеров» для мелочовки.

В гостевом корпусе кормовая кровать тоже полноценная — 200 × 160 см (над ней 102 см). А вот в носу нешироко: 150 см «в головах» сужаются до 90 см «в ногах». Не для



Заводим «стандартную» пару 75-сильных Yanmar, выходим за пределы марины. Сегодня слабый ветер, волна не больше 30–40 см, да еще и плавная. Нас не качает даже лагом (бортом) к волне. А насколько неприятна Lagoon 40 MY килевая качка, остается только догадываться. Должна быть меньше, чем на паруснике (нет мачты — нет и раскачивающего «рычага»), но хотелось убедиться.

упитанных... Зато над спящими здесь 115 см высоты. В самых узких дверных проходах (в санузел и носовую каюту) ширина 40 см.

Санузлов только два, по одному на корпус. Но они просторные, с отдельными душевыми кабинами.

Все помещения шпонируются светлым Alpi, плюс панорамные стекла салона и большие окна в бортах — лодка залита дневным светом. Мебель выполнена вполне качественно и по-французски стильно: декоративные проточки в уголках явно добавили шарма. Вот только прямые углы на судне неминуемо приводят к синякам и ушибам. Но это замечание не к Lagoon — такова нынче мода...

Зато лист опций у верфи традиционно богатый. Холодильники, морозильники, обогреватели, кондиционеры, генератор, опреснители, электротуалеты — все предусмотрено. Как и увеличение емкостей топливных баков, а стало быть, и «радиуса действия».



Максимальная скорость более чем скромная — 11 узлов. Зато на «маршевых» 8 узлах общее потребление составляет меньше 1 л/милю. Пройти на одной заправке минимум 600 миль — владельцы моторных яхт о таком могут лишь мечтать.

Не назову судно тихим — высокооборотные моторы заметно шумят, что особенно ощутимо в кормовых каютах. В салоне при закрытой двери можно спокойно общаться. А спать на ходу лучше в носовых апартаментах. Впрочем, при коротких переходах (до двух часов) и отсутствии жестких ударов (неизбежная плата за скорость на воде) мерное гудение не раздражает, в целом ходовой комфорт на очень высоком уровне.

РЕЗЮМЕ

Lagoon 40 MY — отличный выбор для тех, кто на яхте отдыхает эпизодически и не путешествует долго (а таких большинство). Особенно если желанные острова/заливы/пляжи находятся в пределах 10–30 миль от места базирования. Судно просторно, практично, комфортно на ходу и стоянке, предельно простое в управлении, относительно недорогое в покупке и обслуживании. А еще Lagoon 40 MY для кого-то может стать отличным «трамплином» на пути «взросления» до катамарана парусного... ❄️



Компания «Ката-Лагун» —

официальный дилер Lagoon в России:
Москва, Ленинградское ш., 39, стр. 7
Royal Yacht Club
+ 7 (499) 755-65-20
info@cata-lagoon.ru

Отдел продаж
+ 7 (985) 368-58-02
sales@cata-lagoon.ru
www.cata-lagoon.ru

Lagoon 40 MY

Длина, м.....	11,99
Ширина, м.....	6,79
Осадка, м.....	0,91
Запас топлива, л.....	2 × 300
Запас воды, л.....	300
Мощность двигателей, л.с.....	2 × 75
Количество кают.....	3–4