



БЕЗ ПОМОЩИ ВЕТРА

БОГДАН ПАРФЕНЮК

С первого взгляда очевидно принципиальное отличие парусной и моторной модельных линеек этой почтенной верфи. Ибо оптимизации (читай — удешевлению) производства здесь предпочли выжимать из каждого концепта максимальный КПД. А потому моторные яхты у них «настоящие», блистающие как дизайном, так и быстроходностью. Еще и со всеми плюсами двухкорпусной конструкции.

На самом деле судно для комфортного отдыха на базе катамарана имеет целый ряд преимуществ. У него очень плавный ход сквозь волну, повышенная экономичность (узкие корпуса меньше сопротивляются движению), шикарные площади па-

луб и недостижимая для однокорпусников остойчивость. Думается, основная причина его пока невысокой популярности — исключительно менталитет покупателей, в голове у которых прочно гнездится однокорпусный «эталон». (Между прочим, не везде: знали бы они, насколько популярнее катамараны, например, в Австралии...)

Яркое подтверждение — «свежее» творение Fountaine Pajot. На каких-то 37 футах длины судно вмещает флайбридж и салон площадью, как на однокорпусных 42–45-футовиках. При этом до почти 20 узлов его разгоняют скромные 2 × 220 л.с. с соответственно меньшим расходом топлива.

В профиль у судна модный ныне облик

современной траулерной яхты: высокий борт, вертикальный штевень, сплошная полоса окон в борту, высокая надстройка со слабо скошенным ветровым стеклом, хардтоп на флайбридже. С кормы вид тоже не слишком отличается: та же низко расположенная надводой купальная платформа и открытый кокпит. И только анфас смотрится непривычно.

Возвращаемся к платформе, которая на тестируемой яхте снабжена гидроприводом, стало быть, служит «пляжем» и подъемником для тендера/гидроцикла. Платформа ровная, в длину почти полтора метра. Тут и шезлонги встанут, и гриль (так готовить и приятнее, и «чище»), а еще рыбаки оценят. В кокпит ведут два прохода: «парадный» (ши-

рокий) справа и «рабочий» слева. Швартовные утки — на уровне пояса, я закладываю концы, не сгибаясь.

Кокпит широкий, свободный (длина 1,7 м), из мебели здесь только диван на трюмных ступенях. И трап на флайбридж сделан почти вертикальным, чтобы меньше места у кокпита «отнять». Маленькое неудобство: на трап ступаем всегда с левой ноги (ступени асимметричны), каждый раз приходится об этом вспоминать.

Бортовые проходы шириной от 45 см защищены фальшбортом (по «косточку») и трубчатым релингом (высота 70 см). На носовой палубе — просто плацдарм для матрасов солярия, тут минимум пятеро с комфор-

том разлягутся и еще пара шезлонгов рядом встанет.

Флайбридж очень просторный. Левая сторона — обеденная группа (вокруг стола сядут пятеро + один рядом), «перетекающая» в носовой солярий 200 × 122 см. У пульта управления — пара кресел, отсюда отлично видна правая корма. Забегая вперед, скажу, что рулевой отлично контролирует правый борт, и нос — как на ладони. А вот левой кормы от штурвала не видно — при швартовке придется ориентироваться на подсказки матроса или вывести на монитор изображение с видеокамеры.

В салоне (высота 2 м) — привычная «моторно-яхтенная» планировка: длинный линейный камбуз слева, обеденная группа справа, пост управления (основной) — в передней части. Непривычны лишь проходы в каюты по бокам (а не в нос, как обычно). Периферийное остекление, море дневного света, вечером — светодиодное освещение и декоративная фоновая подсветка.

На камбузе — столешница шикарной площади и духовка с микроволновкой встроены — чудесно. А вот с объемами для хранения утвари не так радужно: привычных шкафчиков нет (внизу — каюта), лишь буфет, а остальное прячется под диванами салона, под креслом рулевого и под ногами, в трех «погребках». Вряд ли удобно. Холодильник выдвигается из большой тумбы. Стол сдвигается вперед-назад, позволяя с удобством за него зайти/выйти. Находка.

В «оунерском» корпусе — спальное помещение, санузел и тумба с нишами. В них моя жена наставила бы цветов и была счастлива (полагаю, именно об этом думали и дизайнеры). А вот я прагматик и предпочел бы здесь стол под ноутбук. На вкус и цвет...

При входе в санузел — полки для всяческих полотенец и халатов. Душевая кабина, конечно же, отдельная. В проходах ширина 40 см.

Кровать достойных размеров: 200 × 160 см, над ней — 138 см. Шкаф высокий, для вечерних платьев.

В гостевом корпусе — две каюты с большим общим санузлом. В кормовой каюте кровать точно такая, как у владельца. В носу «полати» поуже: длина 203 см, ширина от 150 до 70 см. А минимальная высота в каютах составляет 195 см.

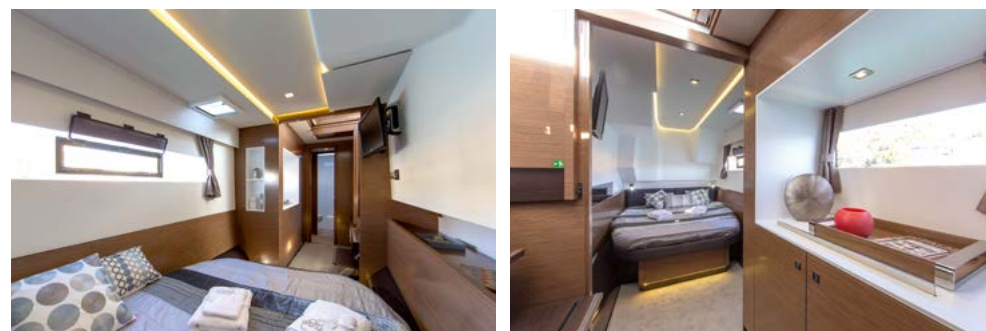
Доступен длинный список опций, включая кондиционеры (как на «нашей» лодке),



**РЕЗУЛЬТАТЫ ИСПЫТАНИЙ
Fountaine Pajot MY 37**

Нагрузка — 3 чел. плюс 120 л топлива, силовая установка — турбодизели Volvo Penta D3-220 (2 × 220 л.с.) с наклонными валами, 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
700	0,0	0,0	1,2	–	–
700	3,0	5,6	1,6	–	–
1000	4,3	8,0	3,0	1720	3182
1500	6,2	11,5	6,8	1094	2025
2000	7,7	14,3	15,4	600	1110
2500	9,0	16,7	26,0	416	769
3000	10,8	20,0	40,0	324	600
3500	15,2	28,2	60,0	304	563
4000	18,7	34,6	86,0	261	483
4080	19,2	35,6	96,0	240	444



генератор, морозильники и пр. Как и выбор отделки/зашивок.

Для шкиперских запасов предусмотрен здоровенный рундук перед рубкой и чуть меньше — в центре кокпита. И объемы машинных отделений понравились: там свободно помещаешься с ящиком инструментов и обслуживаешь мотор, не демонстрируя чудеса гибкости. В правом машинном отделении скромно стоит еще и генератор, что на общем объеме не очень и сказалось.

У нас на борту максимальные 2 × 220 л.с. Данные измерений (см. таблицу) — с тремя пассажирами и половиной запаса топлива. Fountaine Pajot MY 37 плавно набирает скорость, незначительно (очень большая разница с однокорпусником) поднимая носы. Проблем с видимостью в корму или «мертвой зоной» по курсу не обнаружил. Судно очень стабильно на курсе, плавно, как бы нехотя, изменяет курс, резкие маневры на нем невозможны в принципе (два узких поплавка развернуть всегда тяжелее, чем один широкий), крен на маневрах отсутствует. Волнение сегодня незначительное, а отдельные гребни (от проходящих яхт) наш катамаран просто игнорирует. Словом, ходовой комфорт повыше, чем у однокорпусника.

Замечания. Подножку бы рулевому, для управления с опорой на поднятый bolster.

И чуть низковатая посадка за штурвалом, непривычно, хочется что-то под себя подложить. Впрочем, дело привычки.

Шумность средняя. На 3000 оборотах уже можно ехать долго, а на экономичных скоростях (2000 и ниже) — хоть сутками.

РЕЗЮМЕ

Полноценная моторная яхта — и по дизайну, и по комфорту, и по скорости. По объемам и площадям соответствует однокорпусникам 42 и более футов, при этом наш катамаран чуть медленнее, зато явно дешевле при покупке

и экономичнее в эксплуатации. Думается, на нем будут ходить медленно, не «перекрывающая» природу и наслаждаясь пейзажами. А способность разогнаться — это бонус на случай, если нужно вернуться побыстрее.

Уверен, на постсоветских просторах моторные катамараны сильно недооценены. Первых «рискнущих», несомненно, ожидают приятные открытия и зависть коллег. ❖

Компания «Боатмаркет» —

Москва, Ленинградское ш., д 39, стр. 7
Royal Yacht Club
Тел. +7 (495) 649-69-25
Факс. +7 (495) 646-07-40
info@boatmarket.ru
www.boatmarket.ru



Fountaine Pajot MY 37

Длина, м.....	11,0
Ширина, м.....	5,1
Осадка, м.....	0,8
Водоизмещение порожнем, т.....	8,9
Запас топлива, л.....	2 × 600
Запас воды, л.....	350
Мощность двигателей, л.с.....	220–440
Запас хода, миль.....	1000