



ОЧЕНЬ МНОГО МНОГОКОРПУСНИКОВ

БОГДАН ПАРФЕНЮК

На страницах журнала мы уже не раз рассказывали о бот-шоу Les Salons du Multicoque во французском Ла-Гранд-Моте. Если совсем коротко, это единственная в мире выставка с такой специализацией, поэтому представительство катамаранов и тримаранов тут максимальное. Для тех, кто окажется здесь впервые, обилие брендов и разнообразие конструкций наверняка станет если не шоком, то уж точно — сюрпризом.

Нынешнее бот-шоу — седьмое. Голая статистика: занято 2500 кв. м (в 2015-м — 2200), выставлено около 60 плавсредств (на прошлой выставке — 50) длиной от 20 до 100 футов, принято 17 000 посетителей (год назад — 12 000). Выставка явно набирает обороты. Последнее не удивительно: в отрасли именно «многокорпусный» сегмент развивается наиболее динамично — его даже экономический кризис практически не затронул.

На данный момент во всем мире в год строят более 1100 катамаранов и тримаранов (80% парусных и 20% моторных). Большая часть — 65% — конечно же, французского производства: Bali, Catana, Fountaine Pajot, Lagoon, Outremer и Privilege Marine. Вот с их стендов и начнем изучать все новое и интересное нынешней Les Salons du Multicoque. »



Bali 40



BALI

Французский строитель самобытных «океанских рысаков» и в новом для себя круизном сегменте создает суда выдающиеся. Европейские журналисты говорят: «На данный момент самая яркая инновация рынка — **Bali 40**». После осмотра и испытания судна не могу не согласиться.

Кто эксплуатирует катамараны неделями, наверняка замечал: летом их кокпиты переполнены, а в салоне практически никого. Ибо хочется быть ближе к природе и плеску волн, а салон — замкнутое помещение, в котором еще и хронически душно... Рационально ли «возить» его с собой исключительно на случай плохой погоды, когда в кокпите холодно и сыро?

Как же изящно эту дилемму решили на верфи Chantier Catana! Они расширили салон почти до кормы — на судне одна большая обеденная группа, а не две экономичные. Если холодно — имеем закрытое помеще-

ние максимальных размеров, а когда жарко — кормовая стенка салона откидывается (вручную и весьма легко — проверь!) под подволок козырька, два больших боковых окна сдвигаются, открывая помещение еще больше, — получаем сплошной кокпит!

Но на стоянке рубка укрывает кокпит от ветра не хуже сплошного забора: иллюминаторы в салоне слишком малы. В полуденный зной это проблема, и решают ее зачастую с помощью кондиционера. А на Bali просто открывают сплошную широченную секцию ветрового стекла и получают благословенную прохладу без энергозатрат. Просто и эффективно. Стекло легко опускается вручную и может быть зафиксировано на половине высоты — регулировка тока воздуха.

Но окно в ветровом стекле — не только окно. Вплотную к нему со стороны салона примыкает камбуз (кстати, кок, готовящий лицом к носу, с горизонтом перед глазами, будет меньше укачиваться — это факт), а с обратной стороны — носовой кокпит с двумя столами. Если устроить тут ужин с видом на закат, то все необходимое весьма удобно передать через окно — вокруг рубки ходить с тарелками не придется.

А еще инженеры Chantier Catana решили, что сетка-батут — это здорово, но недостаточно универсально (только позагорать). Потому отформовали сплошную палубу между око-

нечностями. В итоге носовой кокпит удивляет размерами и, кроме обеденной зоны, содержит и сплошной «солярий». Добавим тент от полуденного зноя — и получим шикарную возможность «развести» на якорной стоянке, к примеру, компании взрослых и детей, к удовольствию обеих.

Еще одно новшество — откидная платформа-транец. На стоянке она расширяет площадь кокпита. А на ходу служит высоким фальшбортом — для пущей безопасности. Заодно с платформой поднимается рамная шлюпбалка с лодкой; операция выполняется штатной фаловой лебедкой с электроприво-

дом. Клиренс (расстояние от ватерлинии до днища мостика) — 59 см, вполне морской размер.

Bali 40 предлагается лишь во флайбриджной версии (надеюсь, только пока). Но и пост управления небанален. Он смещен вправо (взойти туда можно с обоих бортов), а в центре отформованы два парных «солярия». И если кормовой привычно горизонтальный, то передний — в форме шезлонгов. Можно только позавидовать рулевому, который контролирует лодку лежа в шезлонге (чтобы дотянуться до автопилота, даже вставать не надо)! Вооружение вполне современное (грот с «квадратным» топом), но работы с ним минимум (стаксель-автомат и грот с погоном на рубке).

В салоне забыл упомянуть здоровенный (272 л!) холодильник, а над ним — иллюми-

натор, ведущий прямо к рулевому (бутерброд подать или водички). Навигационный стол — тоже перед ветровым стеклом, где штурману работать удобнее.

Планировка в корпусах вполне стандартна: доступны 3- или 4-каютная версии. В пассажирском корпусе хоть и компактные, зато отдельные санузлы для каждой каюты. Полноценных размеров спальные места: в корме 200 × 146 см (и 106 см до подволока), в носу — 200 см в длину, от 145 до 105 см в ширину, до подволока 115 см. Вещевые объемы у пассажиров не шикарны, но достаточны. Владелец же «разложится» по-домашнему.

Корпус стеклопластиковый, формируется по вакуумной технологии. Удивительно, но при сплошном (до носа) мостике и откровенно круизном насыщении, это один из самых легких 40-футовиков на рынке. Первые из Bali уже испытаны океаном — без поломок. И цена весьма конкурентоспособная. ➤



Fountaine Pajot Lucia 40

FOUNTAINЕ PAJOT

У одного из «китов» мирового катамараностроения юбилей — 40 лет. И — удивительное совпадение: освоенных верфью серийных моделей на сегодняшний день тоже 40!

А начиналось все в 1976-м, когда Жан-Франсуа Фонтен, Ив Пажо (оба — успешные гонщики), Даниель Гиво (талантливый менеджер) и Реми Тристан (инженер-судостроитель) основали верфь для постройки швертботов международных классов «505», «470» и «420». Освоили передовую на то время сэндвич-формовку — это был первый шаг к стойкой репутации инновационного производства. Построенные ими чуть позже IOR-«гонщики» выигрывали престижные регаты, затем со стапелей верфи сошли первые многокорпусники (также гоночные) — тримаран Royale и катамаран Charente-Maritime. В итоге из опробованных уже сэндвичей решили строить круизеры. Так появился (1983 г.) первый из тех самых 40 проектов — катамаран Louisiane 37...

А венчают флотилию восемь современных катамаранов (пять парусных и три моторных), которые строятся сейчас. Из них четыре (в том числе флагман — Victoria 67) пришвар-



тованы к понтону Les Salons du Multicoque.

Итак, начальный парусный размер на сегодня — 40 футов, **Lucia**. Новенькое судно, наследник бестселлеров Lavezzi 40 и Lipari 41,

которыми верфь по праву гордится. Еще бы: самый распространенный в мире круизный 12-метровый катамаран — производства Fountaine Pajot!

Стильные рубленые линии корпуса, почти вертикальный форштевень, емкие полавки, большие бортовые иллюминаторы. Мачта на рубке, ровный длинный хардтоп над кокпитом. Грамотно спроектированный рулевой пост, откуда на рубку ведет трап (там «солярий»). Кокпит очень просторный, как для 40-футовика, в нем нет «узких мест»: стол с диваном, сиденье вдоль кормовой стороны мостика, диван-шезлонг за рулевым постом. В салоне — камбуз в корме и диагональный штурманский стол в носу, справа — тумба с холодильниками и обеденная группа. Форточки (для вентиляции) в лобовом стекле, в подволоке — добавляющее света длинное окно.

В корпусах оборудованы три или четыре двуспальные каюты. По сторонам кроватей — ступени-всходы, в корпусе владельца туалетная и душевая — в разных помещениях, предусмотрена ниша для стиральной машины. В гостевом корпусе у каждой каюты по санузелу. В 40-футовом размере! ➤



Fountaine Pajot Saba 50



Helia 44 Evolution. Ее я тестировал как журналист-испытатель и брал в недельный чартер как капитан. Обожаю это судно. Даже мне, профессиональному «яхтенному критику», трудно найти в нем недостатки, настолько оно комфортно и грамотно спланировано. Даже восемь человек в кокпите не «сталкиваются лбами», салон логично зонирован, каюты эргономичны и хорошо укомплектованы шкафами/полками, у рулевого неплохой обзор всех оконечностей и удобно расположенные органы управления. Преимущества «переборочного» поста управления (рулевой не оторван от коллектива) замечательно дополнены чисто флайбриджными удобствами — практически кокпитом на крыше рубки.

Saba 50, премьера прошлого года. Столь же виртуозное сочетание преимуществ управления на рубке с флайбриджем, но последний — уже полноценного насыщения, с диванами и «солярием». Перед кабиной появился второй кокпит, с шезлонгами изменяемой конфигурации. На корме появился диван вдоль всего транца и просто добавилось площади. Камбуз обогатился островным блоком (с емкими холодильниками) и по размеру/насыщению приблизился к домашнему. В каюте владельца — рабочий (под ноутбук) стол и интересно спланированный санузел с отдельными по-



мещениями душевой и туалетной, спальня — просторная, в то же время светлая (большие окна плюс люк). Для гостей — три удобные каюты, в том числе VIP, с собственным санузлом. Что же касается динамики, то на недавних двухнедельных ходовых испытаниях в Хорватии Saba 50 показал не совсем типичные для катамаранов лавиновочные качества. На острых курсах он не уступал однокорпусникам, а зачастую легко их обходил.

Victoria 67 — флагман Fountaine Pajot и наибольшее из судов, выставленных для доступа посетителей на Les Salons du Multicoque.

«Визитная карточка» модели — конечно же, флайбридж, размеры которого немалы для однокорпусников до 100 футов. Длинный кормовой диван-«солярий» может дополняться столиками, сиденьями, пуфами и ветбаром (сам размер судна предполагает определенную кастомизацию), если нужно принять большую компанию или же самых близких, но с исключительным комфортом. Кокпит напоминает большую веранду, удобную для коктейль-пати или большого застолья. На корме — постоянный «солярий», защищенный от брызг даже в свежую погоду. Салон — по сути, гостиная-студия, с огромным камбузом и удобным диваном для посиделок. Апартаменты владельца также напоминают домашнюю спальню, с большой кроватью, диванчиком, рабочим столом и просторным санузлом с душевой кабиной. В VIP-каюту ведет отдельный вход из салона, приватность не хуже, чем у хозяина. Плюс еще три гостевые каюты и помещения экипажа. Сказать, что судно статусное, — ничего не сказать.

Ipanema 58. В общем-то это чуть более компактная версия флагмана, с очень похожей планировкой всех помещений. И чуть меньшим флайбриджем. Но яхта столь же комфортабельная и статусная.



Fountaine Pajot Victoria 67



PRIVILEGE MARINE

Верфь, которая с 1996 года работает под знаменами Alliaura Marine, специализируется на катамаранах больших и респектабельных: самый маленький Privilege — 50 футов, а флагман модельного ряда — солидное 100-футовое судно. Все Privilege — кастомные катамараны. Проекты в значительной мере меняются под клиента — вплоть до перепланировки кают.

Индивидуально исполняется интерьер, столь же индивидуально суда оборудуются — возможны самые различные варианты.

Высокобортный современный **Privilege Serie 6** (принципиально новая модель верфи), который прямо на выставке и «крестили», — судно-дом небольшой австрийской семьи, со всеми удобствами. Диваны и обеденные группы — буквально на шесть персон, зато помещения по-домашнему просторны и зонированы по назначению (гостиная, столовая, «веранда», офис и пр.). В левом поплавке — здоровенный камбуз и просторные помещения экипажа. Плюс единственная гостевая двуспальная каюта. Правый поплавок — хозяйский: завидных размеров каюта владельца, отдельный рабочий кабинет, большой санузел, каюта для сына (конечно, со своим санузлом). Семья владельца явно ценит приватность и уют, а вот многочисленные вечеринки вообще не планирует.

Зато более классический **Privilege Serie 7** — полная противоположность предыдущему. Хозяин любит принимать на борту друзей, семьи с детьми. В каютах оборудовано 14 (!) спальных мест. Размеры и наполнение флайбриджа и кокпита — как на «тусовочных» моторных яхтах, с расчетом на большую компанию. В салоне — большой бар, один из галюнов — дневной (чтобы не ходить в каюты), а в левом корпусе — паровая баня!

Последнее — уникальная отличительная черта всех Privilege. Гондола «кловом» выходит из центральной части мостика, связывая его с передней балкой. И именно в ней для владельца оборудуется каюта невероятных размеров — к примеру, на Serie 7 ее ширина составляет восемь метров! »



Privilege Serie 6



Privilege Serie 7



Outremer 4X

OUTREMER

Местная верфь (сборочный цех — буквально в 300 м от бот-шоу) по-прежнему сконцентрирована на катамаранах, мореходных, простых в эксплуатации и — главное! — быстрых. Если для большинства парусников 10 узлов — скорость предельная, то для Outremer она средняя. Быстроходность означает возможность «убежать» от шторма, сокращает время дискомфорта переходов (не всегда ведь волна в радость), а еще редкое удовольствие от динамичного яхтинга на приемистом и отзывчивом «рысаке», которого мало кто может обогнать.

Именно для ценителей последнего — модели серии X, две из которых выставлены на бот-шоу. Вот что говорит о них Франсуа Трэгуз, экспорт-менеджер верфи: «Далеко не все наши клиенты собрались пересекать океаны. Многим достаточно коротких круизов недалеко от места постоянного базирования. Но... Ходить они хотят, обгоняя всех, кого встретят. Таких фанатов скорости (зачастую это бывшие гонщики) хватает и в Европе, и в Австралии, и в США. Вот для них — серия X».



Самая яркая иллюстрация — сравнение Outremer 45 (см. «Капитан-Клуб» №2/2015) и 4X, катамаранов на основе одного проекта. Первый — и так performance: мало кто на этой выставке той же «скоростной категории». А у второго к тому же удлинённая эффективная ватерлиния, увеличенные паруса (генуя

вместо автоматического стакселя), длиннее бушприт. Углепластиковые рангоут и шверты, облегченная мебель (матерчатые шкафы и двери кают), меньший бимини-топ. Если в 45-м корпус сэндвичевый — только выше ватерлинии (ниже — монолит), то 4X сэндвичевый полностью. Итоговая экономия веса —



Outremer 5X



0,5 т. Понятно, что и ходит 4X заметно быстрее.

Таков и 5X — очень успешная модель, запущенная в производство с 2011-го. Сейчас строится 17-й корпус, а заказан (и предоплачен) уже 20-й.

Проект — маэстро скорости VPLP, экстерьер довели в автомобильном бюро Patrick le Quement, интерьер создали специалисты из Franck Darnet Design.

«Семейные» свойства Outremer — высокий (чтобы волны в мостик не били) клиренс и далеко отстоящая от носовой балки рубка (благодаря чему применен большой стаксель-автомат). Низкий гик, максимально возможный грот, основательный бушприт... Но судно уже достаточно большое, потому все эти атрибуты «гонщика» отлично уживаются с элементами комфорта — матрасами шикарного «солярия» перед рубкой, развитым хардтопом

над просторным кокпитом, обеденной группой, которая легко конвертируется во второй сплошной сандек.

Роскошны и посты управления: их два, по обе стороны кокпита, и на каждом — как штурвалы, так и румпели. Рулевые сиденья двойные, полное дублирование управления и контроля, отличная видимость всех оконечностей судна — словом, капитану однозначно комфортно как в

море под парусами, так и в марине на маневрах. Проводки и положение лебедок оптимизировал лично «профессор» Мишель Дежуа.

В салоне — привычный «набор» из штурманского стола, камбуза и обеденной группы. В отличие от Outremer 45/4X, здесь полноценное штурманское рабочее место, увеличены и площади/объемы для питания. Столь же ощутима разница и в каютах: на 5X они просторнее, закрываются деревянными дверями, при каждой каюте — свой санузел. Планировка обычная, с апартаментами владельца в левом поплавке и двумя гостевыми — в правом.

Большое, просторное, солидное и быстрое судно. Верфь строит всего 17 катамаранов в год, потому добротность и внимание к деталям каждого изделия на совсем другом уровне, нежели на крупносерийных производствах. »

ALLURES
YACHTING



GARCIA
YACHTING





Самый большой и самый маленький катамараны выставки: 36,8-метровый «Vitalia II» (бывший «Orange II») и водный электровелосипед REV Inside Ceclo

...И ДРУГИЕ ИНТЕРЕСНОСТИ ВЫСТАВКИ

Xquisite 5X Sail. ЮАР — вторая в мире страна-производитель многокорпусников после Франции. О бренде Leopard читатели «Капитан-Клуба» знают давно, в 2013-м я коротко представил Tag 60, Xquisite — еще один бренд с окрестностей мыса Доброй Надежды. Верфь строит катамараны под конкретного покупателя, люксовые и комфортабельные. Отличительная черта 5X Sail — инновационный дизайн экстерьера с вертикальными окнами в бортах и развитой аркой. Внутри также нашел ряд интересных технических решений.

Nautitech Open 46. Мировая премьера, анонсированная в Дюссельдорфе, явный «брат-близнец» нашумевшего Open 40. Тот же дизайн, те же посты управления на поплавках, длинный сплошной хардтоп, большой кокпит. В отличие от «младшего», в кабине 46-го не только камбуз (большой и хорошо оборудованный) и штурманский стол (без сиденья, только приборная панель), но и компактный салон с диванами. Мягкий отказ от собственной концепции? Впрочем, угадали дизайнеры или нет, решат покупатели. Проголосуют кошельками.

Lagoon 42. Верфь продолжает переоснащаться катамаранами нового поколения — с граненым корпусом, прямоугольной рубкой, просторной одноуровневой палубой, сдвинутой в корму мачтой и увеличенной генуей. Сравниваем с предшественником (Lagoon 421): рулевой пост новичка сдвинули на левый борт, убрали один диван обеденной группы, зато добавили два шезлонга и кормовое сиденье. На рубке теперь штатные матрасы «солярия», к которому ведет трапик. В салоне обеденную группу поменяли местами с камбузом, убрав холодильник последнего от штурманского стола. Планировка в корпусах (как трех-, так и четырехкаютной версии) осталась прежней. А одно из самых



важных, по моему мнению, изменений в глаза не бросается: резко уменьшился объем гондолы в ДП судна — дискомфортных ударов снизу в мостик станет меньше, ходовой комфорт возрастет.

TS42. Восхищаюсь стремлением европейцев сделать жизнь инвалидов максимально полноценной. В 2013 году в Ла-Гранд-Моте представили катамаран VA 32 для «колясочников», на нынешнем Les Salons du Multicoque — катамаран-перформанс (!) для людей, имеющих проблемы с ногами.

Gemini Legacy 35. Американская версия семейного катамарана. Хорошо защищенный пост управления, салон визуально расширен за счет объединения пространства с поплавками, откидная (от подволока) телепанель, большой обеденный стол (его можно поставить в кокпите или салоне), хорошо укомплектованный камбуз, очень светлая каюта владельца. Как по мне, все портит низкий клиренс — судно явно для акваторий без волны.



Corsair 750 MKII. Семейный трейлерный перформанс. Поплавки оперативно (за 10 минут!) складываются к корпусу прямо на воде. Так можно ошвартоваться либо поднять судно на трейлере (дорожный габарит будет соблюден). В каюте четыре спальных места и компактный камбуз, остроумно скомпонованный в выдвижном блоке. Лодка хорошо «заряжена», о ней говорят как о признанном ходоке. С моей точки зрения, недостаток единственный: дорогая (порядка 100 000 евро!). Менеджмент американский, строят во Вьетнаме.

REV Inside Ceclo. Забавный педальный катамаран, по-французски элегантный. Принимает на борт 2–4 человека, можно развалиться с удобством на подушках. Заказывается как в простейшем педальном варианте, так и с электродвигателем. Для прокатчиков.

Безусловным украшением выставки стал громадный (36,8 м!) серый катамаран, ошвартованный у капитанерии. Не думаю, что его новое имя — «Vitalia II» — что-то скажет читателю, а вот «Orange II» — наверняка. Да, это тот самый «maxicat», который в 2005-м получил Jules Verne Trophy, обогнув земной шар за 50 дней 16 ч и 20 мин. (рекорд продержался до 2010 года). Недавно его переоборудовали в круизный: добавили легкую рубку между поплавками, остальное (мачта 48 м, штатное парусное вооружение, сетки вместо палубы, компактные каюты экипажа в корпусах) осталось прежним. В рубке поместились салон с камбузом и каюта владельца. Катамаран не «разучился» ходить быстро, в чем я убедился лично, поучаствовав в ходовых испытаниях: при 18–21 узлах истинного галфвинда он спокойно показывал 18–20 узлов на лаге. «Vitalia II» зашел на выставку в качестве почетного гостя, прямо из Ла-Гранд-Мота направившись в кругосветное путешествие. <||



Тепло и уютно
в открытом море
при любой погоде!



Автономные воздушные отопители Airtronic от Eberspächer



Акционерное общество
«Эберспехер Климатические Системы РУС»
г. Москва, ул. Верхняя Красносельская, дом 2/1, стр. 1
Тел.: +7 (495) 212 05 90
info-ru@eberspaecher.com

8 800 200 32 37
(звонок по России бесплатный)

www.eberspaecher.ru
www.eberspaecher-marine.ru

