



Шаг к совершенству

Артур Гроховский.
Фото автора

Парусная верфь «Fountain-Pajot» известна своими крейсерскими катамаранами (как парусными, так и моторными), на производстве которых она, фигурально выражаясь, съела не одну собаку. Поэтому неудивительно, что каждая новая модель этой фирмы (а появляются они, в отличие от «однокорпусных» верфей, не так уж и часто) становится предметом ожидания и многочисленных споров со стороны поклонников многокорпусных конструкций. Не стал исключением и новый катамаран «Lipari 41», с большой помпой презентованный журналистам в Ля-Рошели в июне этого года.



Место рулевого: отсюда можно выполнять все действия по управлению яхтой

Этот катамаран фанаты марки ждали с особым нетерпением. Дело в том, что его предшественник в производственной линейке «Fountain-Pajot» выпускался более пяти лет, что для сегодняшнего рынка, пожалуй, уж слишком долго. Публике хотелось чего-то новенького – что называется, «зажилсы в городе, Копченый». Положение подогревал маркетинговый департамент компании, более или менее регулярно допускавший «утечку» некоторых сведений о новой модели и не очень скромно характеризовавший будущую лодку как «большой шаг

вперед в деле развития конструкций прогулочных катамаранов».

Наконец, весной одному из британских журналистов удалось сфотографировать новую яхту, под покровом секретности проходившую длительный тест (1000 миль, как сообщила фирма) в Ирландском море с конструкторами на борту. После этого особо скрывать новое судно уже не было смысла, и, хотя его публичная (выставочная) премьера намечена лишь на осень, было решено провести громкую презентацию, которая и состоялась 15 июня сего года. Вдоль пирса выстроилась вся

Условия проведения теста

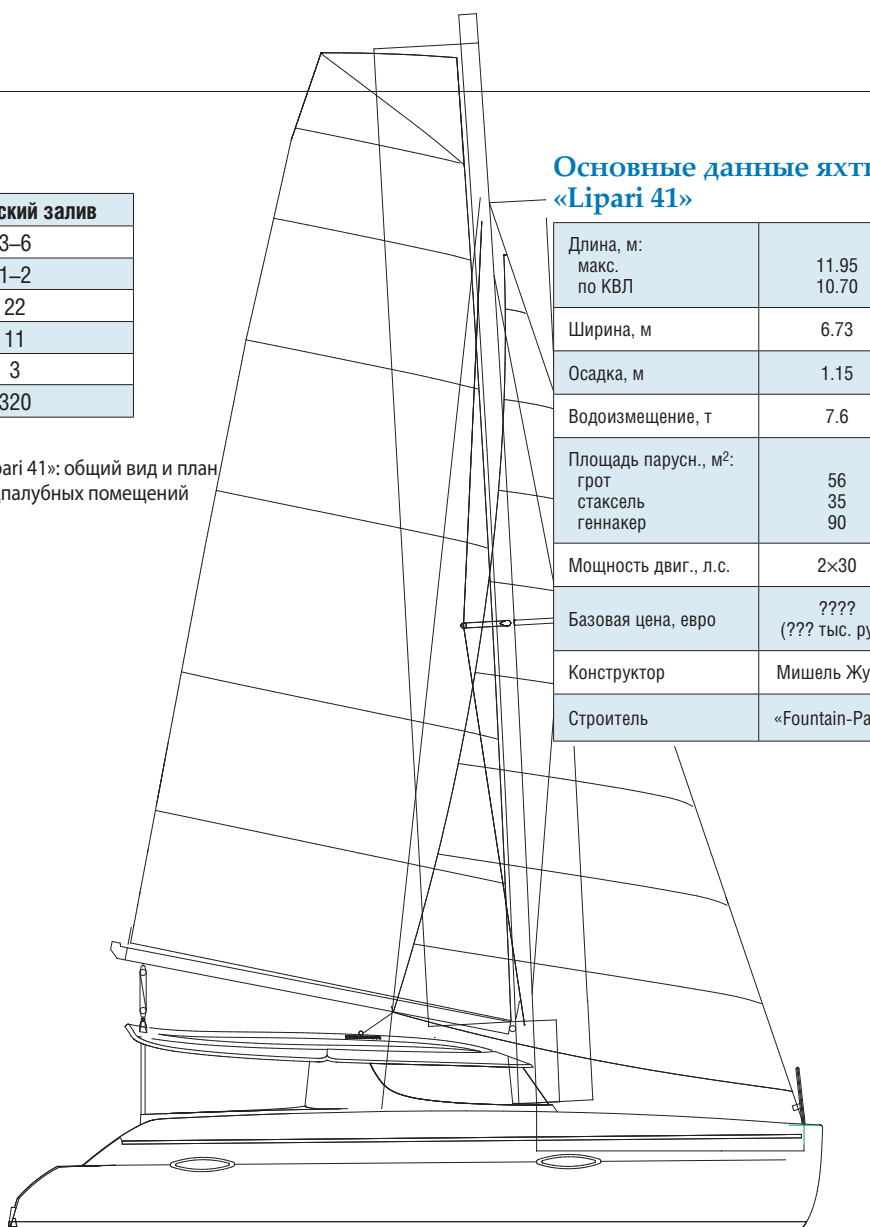
Акватория	Бискайский залив
Скорость ветра, м/с	3–6
Волнение, баллы	1–2
Температура воздуха, °С	22
Температура воды, °С	11
Экипаж на борту, чел.	3
Загрузка водой и топливом, л	320

парусная линейка выпускаемых сегодня фирмой катамаранов. Глава «Fountain-Pajot» произнес приветственный спич, после чего под торжественные крики собравшихся о форштевень левого корпуса яхты была разбита бутылка хорошего шампанского.

Новый катамаран получил имя «Lipari» – традиционно «Fountain-Pajot» присваивает своим судам географические названия (обычно в честь островов или архипелагов), не стал исключением и новый 41-футовик. Он назван в честь Липарских о-вов, небольшого архипелага вблизи итальянских берегов, более всего известного располагающимся на нем вулканом Стромболи. Так что уже само название весьма красноречиво говорит о том, на какие акватории рассчитана эта лодка.

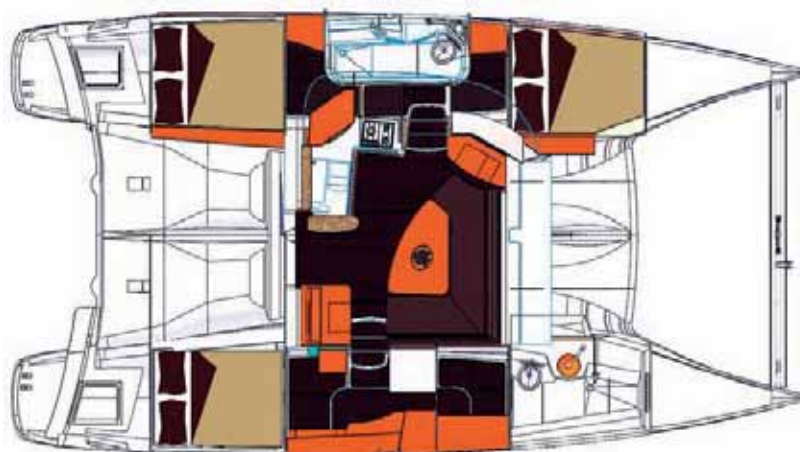
На тест собравшимся журналистам была предоставлена лодка версии «Maestro», что означает «хозяйскую» (а не чартерную – она называется «Quatuor») комплектацию. В этой версии весь правый корпус катамарана отдан под апартаменты владельца. В самом носу судна располагается вместительный рундук для одежды и иных личных вещей (суммарный объем всех скрытых емкостей, предназначенных для хранения – более 2.5 м³!), далее практически полкорпуса занимает ванная комната с большой душевой кабиной, умывальником и гальюном, чуть в корму от миделя находится небольшой кабинет (бюро, офис – называйте, как хотите; кстати, в соседнем отсеке есть еще и библиотека), а за ним – спальная каюта. В самой корме за мощной шумоизолирующей переборкой «живет» 20-сильная «Volvo Penta».

«Lipari 41»: общий вид и план подпалубных помещений



Основные данные яхты «Lipari 41»

Длина, м: макс. по КВЛ	11.95 10.70
Ширина, м	6.73
Осадка, м	1.15
Водоизмещение, т	7.6
Площадь парусн., м²: грот стаксель геннакер	56 35 90
Мощность двиг., л.с.	2×30
Базовая цена, евро	???? (??? тыс. руб.)
Конструктор	Мишель Жубер
Строитель	«Fountain-Pajot»



	Конструкция и дизайн	Обитаемость и комфорт	Скорость, мореходность и управляемость
+	<ul style="list-style-type: none"> Высокая жесткость корпуса за счет сложной конструкции Формование палубы в закрытой матрице 	<ul style="list-style-type: none"> Высокие подволоки Очень удобное место рулевого Просторный гальюн в корпусе владельца 	<ul style="list-style-type: none"> Высокие скоростные характеристики Быстрая реакция на изменение ветра
-	<ul style="list-style-type: none"> Неудачная проводка геннакер-шкота Дефекты сборки в труднодоступных местах 	<ul style="list-style-type: none"> Слабая шумоизоляция Низкая опущенная крыша кокпита по бортам судна 	<ul style="list-style-type: none"> Невысокая крутизна лавировки Замедленная реакция на действия рулевого при слабом ветре



Правый корпус: офис владельца



Салон: камбуз, штурманское место и обеденный стол не мешают друг другу

Существенная деталь – попасть в моторные отсеки обоих корпусов можно только с палубы, никаких люков, соединяющих жилые помещения и МО, нет. Такое решение, по мнению конструкторов, должно хорошо влиять на снижение шумности внутри обитаемой части судна. Дополнительным шагом в этом же направлении стал и необыч-

ный монтаж мебели – ее боковые панели нигде не прилегают к переборкам вплотную, размещаясь примерно в 10 мм от них. Цель такого редко встречающегося решения – исключить саму возможность скрипа мебели на качке. При деформации моста и корпусов на волнении (что, как ни крути, есть врожденная особенность многокорпусников

– особенно сравнительно эластичных полиэфирных) между прилегающими поверхностями мебели и переборок возникает трение, порождающее за собой довольно неприятный скрип. На новой модели этого не будет. Но, конечно, за счет этого полностью исключить внутренние структурные шумы и скрипы, вызванные уже деформацией самой конструкции, не удастся – тут выход только один: повышать общую жесткость судна.

В случае «Lipari» на нее работает сама конструкция катамарана: она так же, как и на польских катамаранах «Sunreef» («КиЯ» № 217), выполнена довольно сложным образом – с мостом и внутренними полукорпусами в виде единой цельной детали. По оценкам самих конструкторов, такое решение повышает жесткость всего судна на кручение примерно на 35–40% – весьма внушительная величина, ради которой можно и потрудиться над созданием столь большой и сложной по форме матрицы.

Мачта катамарана опирается на переднюю палубу, а не на рубку – еще один шаг к повышению жесткости (причем мачта пересекает лобовую стену рубки, что придает дополнительную надежность и жесткость всего узла). Еще стоит отметить, что верхняя палуба катамарана формируется в закрытой матрице,





Хозяйская каюта: просто, но удобно



Носовой рундук: якорная лебедка, запасные паруса и концы убраны в одно место

а площадь этой самой палубы в целом ни много, ни мало, а почти 90 м²! Пожалуй, на сегодняшний день (особенно после ликвидации верфи «Poncin Yachts») это – самая крупная во всем мировом яхтостроении деталь, формуемая по столь сложному процессу.

Об объемах инвестиций в технологическую оснастку руководители верфи скромно умолчали, но даже по самым скромным прикидкам такая матрица, весящая в целом несколько тонн, будет стоить не одну сотню тысяч евро. Учитывая то, что катамараны «F-P» относятся к среднему ценовому классу, не очень понятно, за счет чего изготовители собираются «отбивать» затраты на столь дорогую и изощренную технологию. Разве что рассчитывают на «тираж» данной модели судов, близкий к тысяче экземпляров (надо заметить, весьма самоуверенный расчет, особенно в самый разгар экономического кризиса, тем более что суммарный выпуск судов на верфи пока не превышает 120 лодок в год). Впрочем, как известно, все проходит – когда-нибудь пройдет и кризис. Но вернемся собственно к катамарану.

Его внутренняя отделка достаточно скромная (точнее – сдержанная): мебель изготовлена из светлого дерева (вишня, настил пола – из древесины венге), белые пластиковые поверхности ничем не закрыты, что придает

сравнительно узкому корпусу ощущение простора. Благоприятно такая отделка сказывается и на естественной освещенности внутри корпуса – находиться здесь легко и приятно, ничто психологически не давит. Одновременно с этим отсутствуют и дверцы между отсеками – поскольку весь корпус отдан владельцу судна, конструкторы предпочли избежать установки внутренних дверей, довольно часто являющихся на ходу дополнительными источниками вибрации и шума. Вполне достаточно того, что мощный сдвижной Г-образный люк надежно перекрывает вход из салона в хозяйский корпус судна, обеспечивая владельцу возможность полного уединения. В левом, «гостевом» корпусе размещены две каюты и галюнь между ними.

Центральный салон, расположенный в надстройке на мосту, имеет асимметричную планировку. В его левом переднем углу находится косо срезанный штурманский стол, по левую сторону от входа – камбуз, по правому – небольшой бар, Г-образный диван и аккуратно закругленный треугольный столик завершают интерьер салона. Особо стоит отметить его продуманную планировку, позволяющую, к примеру, переходить из одного корпуса в другой (их сходные люки установлены асимметрично относительно ДП), не огибая и не

задевая углы стола или диванов. Большая площадь остекления обеспечивает сидящим в салоне обзор на все 360°. В любом помещении судна можно спокойно стоять во весь рост – в самых низких его частях (а это дверные проемы) высота подволока составляет 1.82 м.

Кокпит стал фактически продолжением салона – их настилы находятся на одном уровне. Для катамаранов это решение – вполне ожидаемое, но вот не всегда реализуемое. Главное же отличие «Lipari» от своих собратьев – в другом. Место рулевого здесь выполнено весьма своеобразно: двухместная «сидушка» находится справа в проеме крыши, прикрывающей кокпит, при этом она отформована с крышей как единое целое, что, опять же, благоприятно сказывается на надежности и жесткости всей конструкции. Рулевой при этом имеет великолепный круговой обзор поверх всего судна – кроме мачты (и, само собой, стакселя) его глазу ничего не мешает. Важная деталь – все (точнее – почти все) ходовые концы выведены на три лебедки, находящиеся на крыше рубки прямо перед рулевым. Сюда заведены гика-шкот, снасти каретки гика-шкота, стаксель-шкоты и правый шкот геннакера. Рулевой без проблем управляется со всеми этими снастями, даже не



Салон: вид в корму

вставая со своего сиденья (замечу, для безопасности проем рулевого поста имеет дополнительную застёжку, препятствующую его случайному выпадению со своего «наместа»). Невероятно удобно! К этому надо сказать, что на кормовой стенке рубки находятся корзина для ходовых концов и рукояток, штурвал и навигационные приборы, а также рычаги управления двигателями. Все собрано в одно место, никто не мешает рулевому, и он сам не мешает никому. Место отдыха и пост управления удачно разведены не только по ширине судна, но даже по высоте. При этом со своего места рулевой легко может как спуститься в кокпит, так и выйти на палубу по борту. Пять баллов за находку!

Есть и одна ложка дегтя, которую я должен влить во все это великолепие. Это – проводка шкотов геннакера. Да, на левом галсе рулевой может без проблем работать с этим парусом – лебедка со шкотом находится прямо под рукой. Но на правом галсе соответствующий шкот находится заведенным на ту лебедку, которая работает со шлюпбалкой, а она размещена на комингсе кормовой палубы, причем так, что до нее невозможно дотянуться даже из кокпита. Таким образом, при необходимости, к примеру, экстренно отдать этот шкот рулевому надо все бросать, спускаться вниз и бежать вокруг кокпита, чтобы сбросить шкот. Прямо скажем, решение сомни-

тельное – представьте себе автомобиль, у которого педаль тормоза находится в багажнике (это, конечно, утрировано). В нормальной ситуации катамарану, безусловно, ничего не угрожает, но каким образом предлагается быстро сбрасывать нагрузку с геннакера, скажем, при неожиданном и сильном порыве ветра, для меня осталось непонятным. Ясно, что это – не гоночное судно и что особо форсировать парусами на нем никто не будет, но тем не менее... Многокорпусник, даже круизный – вещь быстрая и требующая особого обращения: у «Lipari», простите, под геннакером энерговооруженность зашкаливает за 20 м²/т! Так что воля ваша, но тут создатель судна Мишель Жубер явно чего-то не додумал.

Хотя в остальном яхта радует весьма продуманными планировочными решениями. Например, все заливные горловины располагаются вблизи от ДП – заправлять судно водой и топливом будет легко вне зависимости от того, каким бортом оно ошвартовано (это, увы, пока еще большая редкость на катамаранах). Очень удобна вместительная емкость, расположенная перед мачтой – там хранятся запасные снасти и паруса (в частности, тот же геннакер), кранцы и прочее. Под палубу же убрана и якорная лебедка – в общем, можно спокойно обойти всю яхту по периметру, не рискуя споткнуться о дельные вещи. Большой плюс для круизного судна!

К сожалению, слабые ветра Ля-Рошели не дали возможности как следует обкатать судно в нормальных морских условиях и составить хотя бы приближительную полярную диаграмму, дающую представление о его ходкости на разных курсах. Тем не менее удалось зафиксировать довольно высокую динамику – яхта замечательно реагировала на малейшие порывы ветра, отвечая на них приятным наращиванием скорости. Руль достаточно легкий, хотя маневренным

судно назвать сложно – все-таки два корпуса очень цепко держат яхту «на рельсах». Для быстрого маневра руля надо давать много, при этом реактивное действие (во всяком случае, на скоростях до 7–8 уз) довольно слабое, яхта на штурвале ощущается плохо, даром что штурвал небольшого диаметра. Разумным представляется использование хотя бы одного из двигателей при движении под парусами при слабом ветре. При большей скорости чувствительность руля постепенно нарастает.

На ходу под мотором катамаран оказался весьма быстрым (до 11.5 уз), но довольно шумным. Особенно «старался» большой люк носового рундука в «хозяйском» корпусе – под его крышку стоило бы подклеить эластичную амортизирующую прокладку. Несмотря на все усилия фирмы по повышению жесткости корпуса, у мест соединения моста и корпусов были слышны тихие поскрипывания даже на слабом волнении. Не всегда качественно выполнены те участки, куда никогда не заглядывает владелец. Впрочем, на все эти замечания руководители фирмы отвечали одно – это головной тестовый образец, по итогам испытаний которого в конструкцию серийных судов будут вноситься усиления и доработки.

Что ж, если все высказанные замечания и в самом деле будут приняты во внимание и обнаруженные дефекты устранены, то у «Lipari» есть все шансы стать этапным судном среди круизных многокорпусников, образцом, на который придется равняться конкурентам.

Резюме

Просторный и комфортабельный круизный катамаран, способный радовать своего владельца высокими скоростями под парусом. Удобная планировка верхней палубы, большие внутренние объемы и отлично организованное место рулевого заметно выделяют эту яхту на фоне соперниц.

MTS

ООО ЦЕНТР МОРСКИХ ПРОГРАММ
МАРИН ТЕХ СЕРВИС

ПАРУСНЫЕ ЯХТЫ
И КАТАМАРАНЫ

Тел: + 7 (86141) 54285,
+ 7 (926) 667 8411
www.fontaine-pajot.ru
www.mts.com.ru