

Артур Гроховский. Фото автора



*Эх, тройка! птица тройка, кто тебя выдумал?  
Н.В. Гоголь*

# Птица-тройка

Несмотря на экономический кризис, серьезно поразивший отечественную и зарубежную яхтенную индустрию, процесс появления новых яхтенных дилеров в России (и соответствующих им яхтенных брендов) отнюдь не остановился. И хотя весь «мейнстрим» парусного рынка уже практически выбран существующими дилерами, в страну продолжают приходить ничуть не менее интересные яхтенные марки. На этот раз речь пойдет о тримаранах «Corsair», представлять которые на российском рынке взялась фирма «Черномор» («КиЯ» № 225). Эти американские яхты (собираемые, кстати говоря, во Вьетнаме!) давно уже стали популярными во всем мире. За четверть века существования фирмы их построено больше полутора тысяч выпелов.



**ТЕСТ**  
КАТЕРА и ЯХТЫ

Одна из наиболее востребованных моделей верфи – это «Corsair 31», известная еще под своим «девичьим» именем «F 31». Тримаран «F 31» был спроектирован известным конструктором Яном Фарриером на основе его более ранней модели «F 9А», созданной еще в далеком 1991 г., и строился серийно на верфи «Corsair

Marine». После «развода» Фарриера и «Корсара» в 2000 г. все права на «31-й» (с определенным отступлением от оригинального авторского дизайна) остались у «Корсара», а Ян Фарриер занялся собственным развитием линии «F 9», превратившейся в «F 32». В целом же вся эта линейка остается крупнейшей (и самой удачной по числу построенных судов) из всех

работ Фарриера. Также «Corsair 31» является флагманом серии трейлерных тримаранов «Corsair Marine», будучи самым крупным и дорогим судном этой линейки, в которую еще входят 24- и 28-футовики, именуемые фирмой «карманными крейсерами».

Особенностью судов данного

вались этим на практике, оставив ночевать лодку на берегу речки в поселке Лермонтовское, то варианты использования тримарана представляются невероятно разнообразными. На яхте с такими характеристиками легко осваивать недоступные или труднодоступные «килевым яхтсме-

ности оклеены незатейливым светлым серо-бежевым ковролином, кое-где торчат винты крепежа, прикрытые аккуратными скругленными защитными наконечниками. Подобный прагматичный подход к интерьеру весьма типичен для многих американских верфей, строящих



**Салон:** разновысокие диваны очень удобны, рядом со швертовым колодецем виден кронштейн крепления столика



**Механизм складывания поплавков:** сделан очень жестко и надежно

типа являются складывающиеся поплавки, которые за счет кинематики механизма складывания поджимаются к корпусу снизу (в наиболее узкой его части), что позволяет перевозить яхту на обычном трейлере, нисколько не нарушая действующих ограничений ПДД по ширине. Это превращает данный крейсерский тримаран в высококомобильное (по сравнению с классической однокорпусной яхтой) судно, которое можно перекидывать практически на любую акваторию, на которой имеется хотя бы примитивный слип.

Интересно, что постройка мачты на «Corsair 31» тоже может быть осуществлена без посторонней помощи или привлечения каких-либо механизмов. Это немалый плюс в копилку транспортабельности данной лодки. Если добавить к этому осадку 40 см (с поднятым швертом) и возможность силами экипажа спокойно вытаскивать судно на песчаный (или мелкогалечный) пляж – мы воспользу-

нам» водные акватории страны – то же побережье Черного моря, почти полностью лишенное естественных убежищ и искусственных укрытий, Белое море с его осыхающими берегами, мелководный Азов, многие реки и водохранилища.

Внутри «Corsair 31» оказался неожиданно просторным. На представленной нам на тест версии «31CR» (cruiser/racer) есть кормовая и носовая каюты и салон с шестью (в сумме) спальными местами. Так что по вместимости яхта, в принципе, не сильно отличается от классического 30-футового однокорпусника. Разумеется, сам по себе салон однокорпусника куда более просторен – тут уж никуда не деться, особенности тримаранной схемы вкупе с требованием «обжать» центральный корпус для возможности трейлерной перевозки накладывают свои суровые ограничения.

Отделка судна в базовом варианте довольно скромная – практически все внутренние поверх-

массовые популярные яхты, но у нас он может и не пройти – требовательный российский клиент, скорее всего, захочет иметь более роскошное оснащение. (Да к тому же «Corsair» – не «MacGregor», хотя бы потому, что стоит на порядок дороже.) По левому борту в салоне – малый камбуз с двухконфорочной спиртовой плитой, по правому – небольшой распределительный щит. В центре салона – внушительный швертовый колодец, занимающий всю его высоту. Вблизи швертового колодца на специальной ноге может быть установлен съемный столик, аналогичное крепление для его установки есть и в кокпите. Штурманского стола нет, как нет и гальюна (впрочем, данная модель может быть укомплектована или биотуалетом, или полноценным морским унитазом с прокачкой, помещающимся под V-образной койкой в носовой каюте).

Парусное вооружение тримарана весьма специфично: за счет широко разнесенных на поплавки и сильно отведенных







**Основные данные  
тримарана «Corsair 31CR»**

Длина, м: максимальная по КВЛ	9.4 9.15
Ширина, м: максимальная со сложенными поплавками	6.84 2.5
Осадка, м	1.68/0.41*
Водоизмещение, кг.	1746.3
Пл. парусности, м <sup>2</sup> : грот стаксель скричер	39.7 20.2 41.6
Мощность подвесного двигателя, л.с.	9.9
Базовая цена верфи (во Вьетнаме)	137 990 долл. США

\* С опущенным/поднятым швертом



**Вход в кормовую каюту:** когда румпель находится в ДП, войти невозможно



**Камбуз:** невелик, но удобен



**Шарнир поплавка:** прикрыт крышкой



**Поворотная мачта:** мощный шарнирный степс

Подготовка тримарана к выходу из Сочи много времени не заняла. Гораздо больше сил и времени (более шести часов) ушло на юридическое оформление самого выхода, завершившееся в конце концов визитом представителя пограничных властей на саму яхту. При таком подходе к делу о перспективах развития парусного (и вообще морского) туризма и спорта на черноморском побережье РФ думать вообще не стоит. Впрочем, это отдельная грустная тема, к которой, надеюсь, мы еще вернемся.

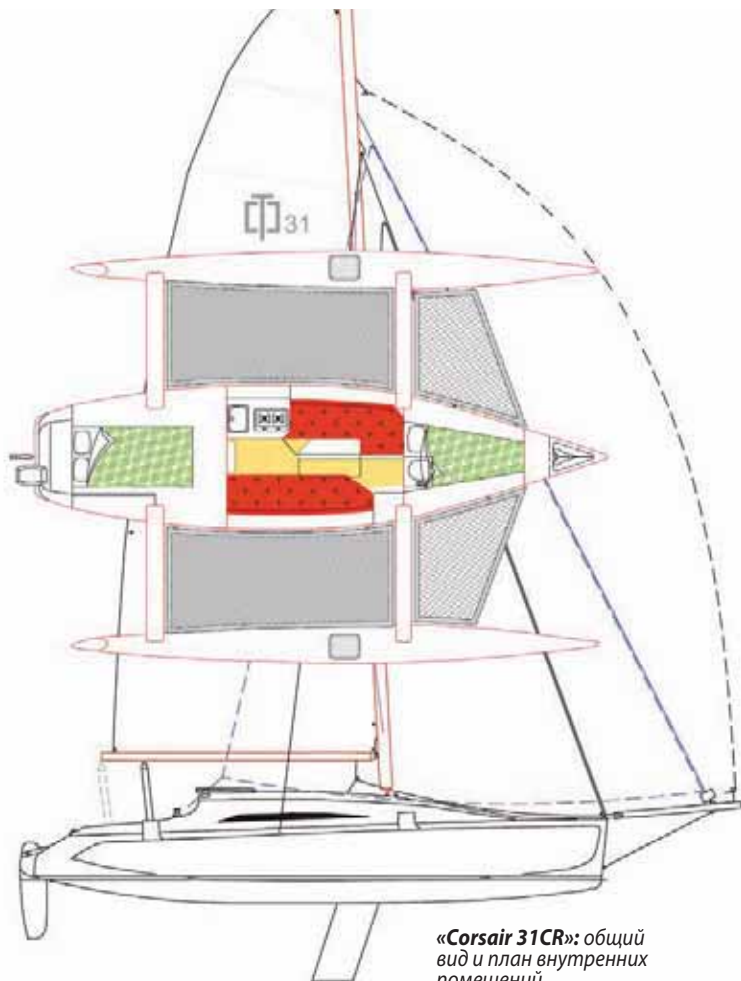
Но отличная погода быстро развеяла неприятные ощущения. Огорчало только одно – ветер, и без того не очень сильный, дул как раз оттуда, куда нам предстояло двигаться. Так что бывшие ранее у нас надежды уйти из Сочи рано утром и до ночи прийти в Новомихайловку, где располагается один из двух собственных яхт-клубов «Черномора», быстро рассеялись. Хотя скорости, показанные судном с пятью человеками на борту,

были неплохие: под скричером при ветре около 3 м/с тримаран шел в галфвинд со скоростью 5.7 уз – для крейсерской 11-метровой яхты с таким же экипажем результат практически нереальный. Под малым стакселем в крутой бейдевинд скорость составила 5.4 уз – тоже очень неплохо.

Однако направление ветра было для нас крайне невыгодным. Появилась просто настоятельная необходимость определить реальный лавировочный угол тримарана. Увы, с крутизной лавировки у яхты оказались довольно большие проблемы. Под скричером угол лавировки оказался равным ровно 180°, что вынуждает брать слово «лавировка» применительно к данному случаю в кавычки. И даже под малым стакселем лавировка оказалась совсем не такой крутой, как хотелось бы – всего 130°. Этого, увы, мало, но следует отметить, что это был всего третий выход новой яхты, и она была совершенно не настроена\*.

Стопора скричер-шкота: расположение неудобно





«Corsair 31CR»: общий вид и план внутренних помещений



Регулировка положения шверта ничего принципиально не изменила. Центровка судна оказалась своеобразной – под скричером она была практически безупречна, но под стакселем лодка имела очень сильную тенденцию на привод – румпель приходилось постоянно контролировать. Кстати, надо отметить, что руль здесь не балансирный, что дает ощутимую и приятную обратную связь на румпеле. Но на высоких скоростях усилие на нем может составлять порядка 10 кг (и даже более), что на длинных переходах (особенно правым галсом) может несколько утомить нетренированного человека. Манев-

\* В своем письме в редакцию Ян Фарриер указал, что данная модель должна лавировать круче – примерно 145–150° под скричером и около 100–110° – под стакселем.

ренность яхты довольно высокая, она легко идет на оверштаг и быстро набирает скорость после поворота.

Надо сказать, что придя на базу тримарана в Новомихайловку, мы сняли мачту и провели небольшую настройку вооружения, что положительно сказалось на крутизне лавировки и ходовых качествах. Центровка под малым стакселем заметно улучшилась – лодка уже не приводилась так сильно, возросли и скоростные характеристики. Тем же вечером при ветре скоростью 5–6 м/с и практически полным отсутствием волны на переходе Новомихайловска–Лермонтовское лодка лавировалась под скричером уже примерно под 160° и легко бежала со скоростью около 16–17 уз! С такими

скоростями «Corsair 31» придает отдыху под парусами совсем новое качество. Да и сам полет яхты с поднятым наветренным корпусом восхитителен и при этом полностью безопасен! Яхта при этом ощущается просто какой-то волшебной птицей, летящей по волнам.

Скажу честно – скричер я все же не очень понял. Парус представляет собой некий гибрид генуи и геннакера, несется на бушприте и имеет свободную переднюю шкаторину. Скроен парус ощутимо полнее генуи, но более плоский, чем геннакер. За счет ламината он довольно жесткий, и в слабый ветер не очень просто контролировать его переднюю шкаторину. Отсутствие опыта хождения на многокорпусниках и работы с таким парусом, несомненно, сказались на результатах теста в его цифровом, так сказать, виде. Думаю, что после тщательной доводки и настройки судна и его вооружения силами сотрудников «Черномора» и при наличии опытной команды на его борту тримаран способен показать и более высокие скорости – потенциал для этого у него явно есть! Пока же, увы, приходится писать о том, что видел и наблюдал лично.

Но вернемся к практике. Размещение пяти человек и различного количества вещей не составило проблем – за спинками салонных коек большое количество пустого пространства, что позволяет положить туда немало имущества. Сложности возникли с использованием кормовой каюты: попасть туда можно либо из салона, сняв ступеньки сходного трапа, либо из кокпита через люк. На практике оба варианта оказались не совсем удобными: чтобы попасть в каюту из салона, надо иметь гибкость удава, а для того, чтобы можно было воспользоваться кормовым люком, рулевому придется резко изменить курс – люк расположен в ДП прямо под неподъемным



	Конструкция и внешний вид	Обитаемость и комфорт	Мореходные качества
👍	Складывающиеся поплавки	Большая высота в салоне	Очень высокая скорость
	Жесткая конструкция корпуса	Съемный столик	Хорошая маневренность
	Легкая постановка мачты силами экипажа	Изобилие места на трамплине	Малая осадка
👎	Неудачная гидродинамика кормовых оконечностей поплавок	Затрудненный вход в кормовую каюту	Малая крутизна лавировки
	Неудобная проводка скричер-шкотов	Скромная внутренняя отделка	Не вполне удачная центровка

румпелем. Это довольно странный планировочный просчет конструкторов – вполне можно было расположить люк асимметрично, место для этого есть. Еще одна претензия возникла у меня к проводке бегучего такелажа и размещению некоторых дельных вещей: лебедки скричер-шкотов не имеют реборд, а кулачковые стопора для этих шкотов расположены на внутренних (т.е. обращенных к экипажу) поверхностях комингсов кокпита. Представляется необходимым вынести стопор шкота на балеринку, разместив последнюю на верхней поверхности комингса со стороны рулевого, дав тем самым возможность последнему при необходимости работать со скричером – сотрудники «Черномора» согласились с этой точкой зрения. Удивительно, что фирма с такой богатой историей, как «Corsair Marine», могла допустить подобный эргономический ляп. Издержки вьетнамской сборки?

При этом надо сказать, к качеству судна как таковому претензий у меня практически нет. Яхта собрана очень качественно: отсутствуют не только какие-либо видимые огрехи сборки, но даже скрипы корпуса или балок – вообще-то абсолютно типичные для многокорпусников. Но нет – продолжительное нахождение судна без хода на мертвой зыби было абсолютно бесшумным. Столь же «молчаливым» его корпус оставался и на ходу под мотором (скорость при этом была около 6 уз) и на скоростном бегу под скричером, когда подветренный поплавок едва ли не целиком уходил в воду. Высший балл за такое качество! Правда, шумоизоляцию стоило бы усилить – на ходу против волны в носовой каюте уснуть довольно трудно, кормовая в этом отношении заметно комфортнее. Возможно, для повышения обитаемости имело бы смысл оклеить внутренние поверхности поме-

щений пробкой (как, например, сделано на одном из экземпляров питерского «Артмарин 26»), но это можно реализовать уже силами дилера при наличии покупательского пожелания.

### Резюме

Тримаран «Corsair 31» представляет собой совершенно новый для России тип парусных судов: это крупная скоростная комфортабельная и одновременно транспортная яхта, на которой можно осваивать новые акватории, бывшие ранее труднодоступными для яхтсменов. При этом очень важно, что достижение высоких скоростей безопасно и не требует каких-то особенно больших усилий от экипажа. Представляется, что за счет подобного сочетания потребительских качеств эти лодки могут оказаться очень перспективными и востребованными на нашем рынке, особенно после устранения обнаруженных «детских болезней».

Тримаран  
«Corsair 31CR»  
предоставлен на  
тест компанией  
«Черномор»,  
www.chernomor.ru  
info@chernomor.ru  
Представительства:  
Москва: (495) 733-9928,  
(495) 733-9929  
Санкт-Петербург:  
(812) 718-4119  
Краснодар:  
(861) 210-0036,  
(861) 210-0039,  
факс: (861) 219-8209  
Единый телефонный  
номер (бесплатный)  
8 (800) 100-2055