

# Лагуна-Комби: развитие сюжета



**ТЕСТ**  
**КИЯ**

Фото Андрея  
Великанова  
и Игоря  
Колодникова

**Артем Лисочкин** ♦ Компактная стеклопластиковая лодочка «Лагуна» в нашей стране более чем известна. С тех пор, как в 1998 году она пришла на смену не менее знаменитому «Пионеру», первенцу производственной программы фирмы «Курс» (в перестроечные времена – еще кооператива), только компанией-разработчиком выпущено уже более пяти сотен экземпляров – и это не считая того, что «Курс», одним из первых малых судостроителей в России освоивший практику франчайзинга, передал права и оснастку для изготовления лодки нескольким отечественным предприятиям, которые тоже внесли серьезный вклад в общий тираж «Лагуны». Не раз были замечены даже ее пиратские копии, выпускаемые безвестными «гаражными» производителями под другими названиями.

**В**нимание тех же промышленных «пиратов» вполне объяснимо – лодочка, разработанная известным конструктором и давним автором «Кия» Борисом

Ершовым, действительно оказалась очень удачной. Благодаря особенностям компромиссных обводов – в частности, наличию небольшого подъема днища в корме, «Лагуна» отличается легким ходом под веслами и при

этом сохраняет возможность глиссирования под 5-сильным моторчиком, пусть даже и с некоторым кормовым дифферентом. Обладая уже более-менее «серьезными» размерениями по сравнению с классическими

картопами, 55-килограммовая лодка, тем не менее, вполне вписывается и в эту категорию – некогда «Лагуны» возили даже на крыше обычных «Жигулей», а уж теперь, когда едва ли не самым популярным типом автомобиля стал кроссовер, это и вовсе не проблема.

За всю свою историю лодка лишь раз подверглась серьезной модификации, основной целью

– запас для такой малютки чуть ли не беспрецедентный. Но вполне объяснимый, учитывая третью ее ипостась.

### Плюс парус

Поскольку лодка одинаково неплохо чувствует себя и в водоизмещающем, и в глиссирующем режимах, возможность задействовать в дополнение к веслам и мотору энергию ветра

Куда девался тот «гадкий утенок», на котором ваш покорный слуга в свое время тщетно боролся с течением Большой Невки, силясь вернуться к той же точке, от которой отошел? Взорам редакционной тест-группы предстал вполне «олимпийского» вида полноценный швертбот с высокой мачтой, вооруженный не только гротом и стакселем, но даже и геннакером



которой было значительное увеличение объема аварийной плавучести, который ныне рассчитан на удержание на воде 350 кг

### Основные данные парусно-гребно-моторной лодки Лагуна-Комби

Длина, м	3.54
Ширина, м	1.37
Высота борта, м	0.45
Вес корпуса, кг	59
Пассажировместимость, чел.	2–3
Грузоподъемность, кг	250
Длина мачты, м:	
– в боевом положении	4.3
– в сложенном состоянии	3.0
Площадь парусов, м <sup>2</sup> :	
– грот	5.1
– стаксель	1.7
– геннакер	5.8
Макс. мощность ПМ, л.с.	5
Цена, руб.	140 000

просто-таки напрашивалась. Например, известны случаи установки на ее транец подвешенного паруса Катайнена, ныне мало кому известного. Попытки превратить «Лагуну» в швертбот предпринимались и самим конструктором. Так, лет десять тому назад мы вместе с Борисом участвовали в испытаниях одного из таких вариантов с крошечным парусом (вроде бы даже меньшим по площади, чем у детского «Оптимиста»). Такая «игрушечная» версия, честно говоря, тогда не вызвала особого восторга, и тема благополучно забылась. Поэтому то, что мы увидели в конце прошлого года на Нижнем Большом Суздальском озере в питерских Озерках, где были устроены ни много ни мало открытые соревнования для всех желающих, включая полных новичков «с улицы», оказалось для нас настоящим сюрпризом.

на выдвижном бушприте! «Лагуну» мы опознали в нем только по знакомому силуэту корпуса. Естественно, одна из выставленных на общее растерзание лодок была тут же захвачена и надолго выбыла из общего процесса.

Первое, на что мы обратили внимание – это что при всей серьезности облика и обилии снастей вооружить лодку «с нуля» легко и просто даже без всяких инструкций. Вооружение «гуари» Борис избрал не зря – ведь даже в таком парусном варианте «Лагуна» должна оставаться картопом. Скорее это даже более привычная бермудская схема, просто с составной мачтой. Никаких шпротов и вообще веревок – пятка гибкого изогнутого рейка крепится к основной 3-метровой мачте шарниром (что позволяет просто сложить всю конструкцию, ничего не разбирая), а середина фиксируется у ее топа кронштейном с резь-



бовым пальцем. Обе «оковки» крепятся к мачте двумя скользящими втулками, которые можно зажать стопорными кольцами на любой высоте. Правда, не совсем понятно, зачем это сделано (за исключением возможности полной разборки), поскольку оковка верлюга гика намертво приклепана к мачте. Будь здесь такая же втулка, положение грота можно было бы регулировать по вертикали, что позволило бы, скажем, в определенных случаях понизить центр парусности – для компактного швертбота это довольно существенно.

Грот попросту надевается на реёк карманом, а нижняя часть передней шкаторины крепится к основной мачте через четыре люверса; нижняя шкаторина – свободная. Однако и тут все повзрослому – помимо оттяжки Каннингхэма со стопором есть даже оттяжка гика, проведенная в три лопаря! Все это плюс три довольно длинные латы сразу

наводит на мысль, что за лавировочные качества конструктор боролся всерьез.

Стаксель легко и быстро крепится к штагу пластмассовыми «клипсами» (его передняя шкаторина, надо сказать, усилена вшитым в нее довольно толстым тросом – фактически именно он и играет роль стаксель-штага).

Раскрепляется мачта штагом и парой вант с талрепами – возни при установке чуть больше, но зато в кокпите не пришлось городить мощный составной степс (потребовавший бы дополнительной банки) и забивать голову тем, как с него будет распределяться нагрузка.

Взяв в руки пластиковый шверт, мы сразу заметили, что он довольно увесист. Борис объяснил, что в нижнюю его половину заформован балласт из стального листа толщиной 8 мм. Неплохое подспорье с точки зрения остойчивости, особенно в расчете на «чайников»! На самых малень-

ких парусниках мы подобного пока не встречали... Да и вообще продуманная конструкция швертового устройства заслуживает самых добрых слов. Шверт «по-рейсерски» поворотный (пусть даже по сравнению с «кинжальной» схемой колодец занимает заметно больше места) и при этом ставится и снимается буквально одним движением – роль шарнира играет «хитрый» крючок на его верхнем переднем углу. В опущенном положении шверт удерживается парой быстротъемных эластичных растяжек, а для подъема достаточно потянуть проведенный к месту рулевого конец.

Ставим рулевое устройство, которое автоматически защелкивается на установленных на транце осях – и пора попробовать ветер.

### **Закручу, замучу, запутать вас хочу**

Ветер в тот день действительно крутил, как хотел, и выставлен-



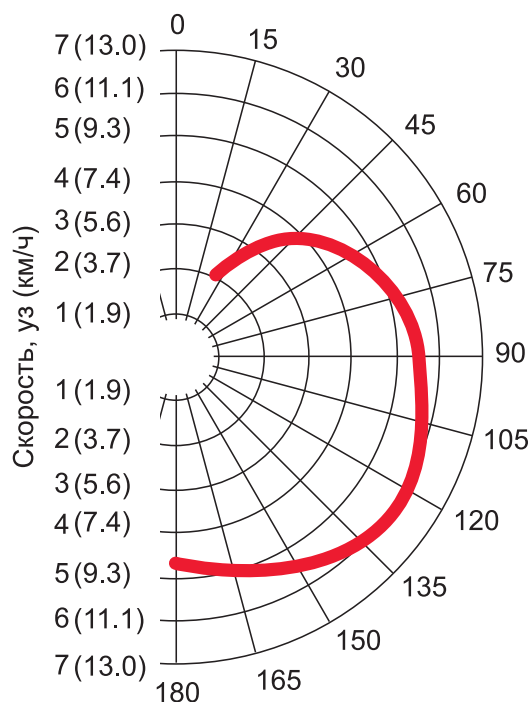
ная на озере несложная круговая дистанция ни в коей мере не напоминала классический «олимпийский треугольник» – на одних и тех же ее отрезки приходилось то лавировка, то полные курсы. Однако путал участников не один только ветер – об этом чуть ниже.

Автор этих строк отправился на воду в одиночку и по этой причине решил обойтись без геннакера («гоночные» экипажи, в которые входили и опытные спортсмены, состояли из рулевого и шкотового). При отдаче тяги со стопора шверт опустился сам, а вот с пером руля пришлось повозиться. В баллерной коробке держит его только сила трения, какие-либо снасти отсутствуют, так что опускать перо пришлось попросту рукой, свесившись за транец (обратное действие осуществляется тем же макаром).

Поворачивается оно в коробке довольно туго, но все-таки не оставляли сомнения, не сдвинется ли перо на быстром ходу под напором воды, что неизбежно сказалось бы на положении центра бокового сопротивления (ЦБС) и управляемости. (Уже в нынешнем году

мы узнали, что теперь оно дополнено «опускающей» стропкой – лучше, чем совсем ничего, но все же хотелось бы видеть здесь такое же красивое решение в стиле «user friendly», как и в случае со швертом). Кроме того, не отказались бы и от шарнирного румпеля, который можно перемещать вверх-вниз, тем более что «рабочее место» рулевого тесновато – а вот без удлинителя, пожалуй, можно и обойтись.

Невозможность «перекидывать» румпель при смене галса несколько усугублялось и особенностями проводки гикашкота, стремящегося уловить рулевого за разные части тела. Раскрепленный по углам транца тросовый треугольник, к которому крепятся тали, по идее должен постоянно оставаться за спиной, но в момент поворота, в положении левентик, все это хозяйство регулярно оказывалось где-то на шее. Подобные проблемы, по наблюдениям автора, испытывали и опытные спортсмены на гоночной дистанции. Привыкнуть, конечно, можно ко всему (все до единого имели дело с этими лодками впервые), но, пожалуй, стоило бы рассмотреть как вариант крепление та-



Полярная диаграмма швертбота «Лагуна-Комби» под гротом и стакселем при скорости ветра 3.5–4 м/с (высота волны 0.0–0.1 м)

лей к банке, а шкота – к середине гика, а не к ноку, тем более что усилия далеко не запредельны и длинный «рычаг» не особо нужен. (Отдельные эстеты могут соорудить тут даже «мягкий» тросовый погон с перемещающейся вправо-влево кареткой).

Некоторые претензии возникли и к проводке стаксельшкотов. Идея вроде бы хороша





– шкоты «скрыто» пропущены в кипы-люверсы бортовой палубы и снаружи не светятся. Однако в этих «люверсах» шкот оказывается в положении «на излом» и заедает, отчего перетаскивание стакселя с борта на борт при смене галса требует чрезмерных усилий (не говоря уже о том, что вдобавок шкот наветренного борта по собственному почину норовит заклинить в щелевом стопоре, через который он пропущен). Проушины для стаксель-шкотов, пожалуй, все-таки нужны, чтобы не запутаться в веревках, но со стопорами их лучше не совмещать, а люверсы стоило бы либо установить под углом, либо дополнить направляющими роликами.

Да и место расположения кип не совсем удачное – на самом крутом бейдевинде не хватает диапазона, чтобы добрать стаксель, отчего он начинает заполаскивать. Может, в этом-то и причина, почему лодка отличалась некоторой тенденцией к уваливанию вместо более привычного привода, хотя дело могло быть и в тонкой настройке, которую мы не осуществляли – в частности, шпор мачты снабжен L-образной оковкой с рядом отверстий, позволяющей немного переставлять его по длине и, соответственно, менять положение центра парусности относительно ЦБС.

Однако и при этом парус-

ная «Лагуна» продемонстрировала весьма достойные лавировочные качества – капризный ветер примерно на полчаса установился по направлению и силе, что позволило снять приведенную здесь «полярю». Выяснилось, что лодка вполне способна идти довольно круто к ветру, а угол дрейфа, вычисленный при сравнении показаний магнитного и «спутникового» компасов на правом и левом галсах, составил менее 10°. Откренивать при скорости ветра 4–6 м/с приходилось лишь чисто номинально, хотя продвинутые яхтсмены в сильный ветер, пожалуй, не отказались бы от ножных ремней.

При подходе к прибрежному мелководью рука по привычке потянулась было к шверту, но тот после соприкосновения с песком исправно начал откидываться сам, преодолевая натяжение эластичных оттяжек – осталось лишь слегка помочь ему, выбрав подъемный конец. Да, это вам не «кинжал»! С тем только зазевайся, и последует жесткий тормозящий удар, а если упрешься как следует, так и заклинить может... А там и до оверкиля недалеко на глазах почтеннейшей публики. Учитывая «потребительский» характер лодки и возможность эксплуатации на незнакомых акваториях, поворотный шверт явно предпочтительнее!

Кстати, об оверкиле. Поскольку рядом пенили воду азартные гонки для всех желающих (многие из которых вообще впервые оказались на борту парусника – но, в отличие от испытателя «КиЯ», при первой же возможности ставили и геннакеры), таковых случилось даже несколько. Поскольку с задачей постановки лодки на ровный киль без труда управлялись даже 12-летние ребяташки, автор решил обойтись без купания. Кстати, слово «оверкиль» тут использовано лишь чисто

формально – заваленная ветром «Лагуна» остается плавать на боку, удерживаемая в этом положении плавучей мачтой и парусами, причем вода не достает даже до выреза кокпита. Небольшое усилие, приложенное к шверту – и можно продолжать гонку. Не будем забывать, что шверт тут «полубалластный» – дополнительные 8.5 кг на длинном «рычаге» и здесь оказываются не лишними.

### Резюме

Старая добрая «Лагуна» наконец-то стала полным универсалом. Причем парусное вооружение, с которым мы познакомились – отнюдь не вспомогательное. В испытанном варианте лодка представляет собой полноценный швертбот с возможностью тонкой настройки, пригодный в том числе и для гонок – пусть даже и любительских. Добавим к этому, что на транспортабельности лодки это ничуть не сказалось – «Лагуну» по-прежнему можно доставить к любому приглянувшемуся водоему на крыше даже небольшого универсала или кроссовера, да и места для хранения требуется столько же, сколько и раньше.

Пожалуй, такие суденышки лучше прочих способны привлечь к парусу тех, кто втайне о нем мечтает, но ошибочно убежден, что это чересчур сложно и дорого. Ведь осваивать это увлекательное занятие можно постепенно, на что конструкция лодки тоже рассчитана – начать с простейшего вооружения «кэт» с одним гротом (для этого заранее предусмотрено второе место установки мачты) и по мере желания и возможностей проводить дальнейший апгрейд. Также можем высказать мнение, что «Лагуна-Комби» вполне может претендовать на роль монотипа для «семейных» гонок, распространенных за рубежом, и которые, будем надеяться, все-таки получат развитие и у нас. ■

## ТЕСТ КиЯ

Парусно-гребно-моторная лодка «Лагуна-Комби» предоставлена для испытаний ЗАО «Опытно-конструкторское производство «Вера»: Санкт-Петербург, п. Парголово, ул. Вокзальная, 1Б, тел. +7(812) 516-8143, +7 (921) 964-5559



Главная

О компании

Контакты

Новости

Как оформить заказ

Работа по индивидуальным заказам

Вопросы и ответы

Дилерский интернет-магазин

**5000 наименований товара в наличии, доставка по России!**

**КАТАЛОГ ПРОДУКЦИИ**

ГРЕБНЫЕ ВИНТЫ SOLAS

СИСТЕМЫ ДИСТАНЦИОННОГО УПРАВЛЕНИЯ

ТОПЛИВНЫЕ СИСТЕМЫ

ОСУШИТЕЛЬНЫЕ СИСТЕМЫ

СИСТЕМЫ ПРЕСНОЙ ВОДЫ

ФАНОВЫЕ СИСТЕМЫ

ТРАНЦЕВЫЕ ПЛИТЫ

ПРИБОРЫ КОНТРОЛЯ

ЯКОРНО-ШВАРТОВОЕ ОБОРУДОВАНИЕ

ПАЛУБНОЕ ОБОРУДОВАНИЕ

ЭЛЕКТРООБОРУДОВАНИЕ

ПРИНАДЛЕЖНОСТИ ДЛЯ ТРАНСПОРТИРОВКИ

МЕБЕЛЬ И ПРЕДМЕТЫ ИНТЕРЬЕРА

СРЕДСТВА СПАСЕНИЯ

ОБОРУДОВАНИЕ ДЛЯ НАДУВНЫХ ЛОДОК

ПРИНАДЛЕЖНОСТИ для плотов

НАСОСЫ И АККУМУЛЯТОРЫ

МАРИНЕПОЛ

КРАСКИ INTERNATIONAL

ЗАПЧАСТИ ДЛЯ СНЕГОХОДОВ И ATV



**Магазин-склад ТЕХНОМАРИН теперь и в Москве!**  
 2-й Лихачевский пер. дом 7, территория «МЗТО», М. Водный стадион, м/такси №639  
 Тел. (495) 632-28-68, (495) 380-34-68, 8-963-6438766, <http://shop.technomarin.ru>

Розничный отдел: 8 (812) 706-10-50, 8 (812) 706-10-59

Оптовый отдел: 8 (812) 718-82-61, 8 (812) 708-89-63, 8 (812) 449-40-77