



НА ЛИНИЮ!

ИВАН СМИРНОВ

Можно много говорить об идеальном судне для регулярных рейсов, но определенные обстоятельства их сертификации заставляют обратить пристальное внимание на небольшие суда пассажироместимостью до 12 человек. Все просто: такие суда поднадзорны ГИМС, и это открывает дорогу частному предпринимательству. Слава Богу, рек и водоемов в нашей стране хватает, а вот перевозка пассажиров на них зачастую находится в зачаточном состоянии.

Те модели, что уже используются на линиях, в частности в Санкт-Петербурге, еще далеки от идеала по своей конструкции. Опытный взгляд выявляет многие недочеты и откровенные ляпы. Именно поэтому любой новый катер, предназначенный для подобного использования, вызывает неподдельный интерес.

На петербургской выставке «Балтийский морской фестиваль – 2011» нам удалось поближе познакомиться с одной из таких моделей — катером «Марлин 830» производства петербургской компании «Астрон». Эта компания далеко не новичок в судостроении, мы неоднократно писали о разных моделях стеклопластиковых и алюминиевых катеров, выпускаемых ею.

«Марлин 830» — судно популярного во всем мире типа RIB. Его жесткий корпус может быть изготовлен из стеклопластика или алюминия, надувной баллон — из ПВХ. При конструировании катера во главу угла были поставлены его мореходные и скоростные качества, поэтому понятно, почему для жесткого корпуса с мощным подкреплением были выбраны обводы «глубокое V». При этом его смоченная поверхность минимальна из-за того, что высоко поставленный надувной баллон во время движения практически не касается воды, вступая в игру на волнении или при резких разворотах. На стоянке этот баллон повышает статическую остойчивость катера.

«Марлин 830» выпускается в трех модификациях: открытый; с небольшой рубкой-убежищем; с развитой кабиной, закрывающей практически весь кокпит. Много вариантов имеет и силовая установка: от мощных подвесных двигателей до дизельного стационара. Рекомендованная суммарная мощность моторов — до 300 л.с. Ширина катера со сдутыми баллонами позволяет перевозить его на трейлере. Первая партия этих катеров уже одобрена Российским Речным регистром.

Катер, с которым мы познакомимся на выставке, был оборудован большой рубкой-кабиной, стационарным двигателем «MerCruiser QSD2.8» мощностью 220 л.с. и колонкой»



Идея регулярных рейсов по водным магистралям больших городов становится все популярнее. Во многом этому способствует петербургский опыт, где второй год реализуется программа использования так называемых «аквабусов», или водного такси. Во всяком случае, отечественные судостроители начали готовить проекты судов, способные на конкурсной основе участвовать в подобных программах.



«Bravo III» и имел жесткий корпус из стеклопластика (толщина на днище 12 мм). Высокая рубка со сплошным остеклением делает его схожим с небольшим маршрутным автобусом. Эта ассоциация еще больше усиливается при знакомстве с салоном: все вокруг залито светом, белая зашивка, мягкие кресла вдоль бортов... Высота подволока достаточна для того, чтобы даже высокий человек стоял здесь, выпрямившись во весь рост. Поручни позволяют передвигаться по салону, имея под рукой надежную опору — на воде это особенно важно.

Пост управления устроен в самом носу кабины, по правому борту. Приборная доска лаконична, но все необходимые приборы в поле зрения. Ниша для ног водителя добавляет удобства этому месту. Обзор очень хороший — кругом стекло. «Дворник», установленный на лобовом стекле, очищает его от брызг.

Вход в салон устроен с кормовой площадки, с нее же идет посадка-высадка пассажиров. Она достаточно просторна и ограждена высокими релингами. Ее основание — большой люк, открывающий доступ к двигателю. Пролок закрывает дверь, над которой для удобства сделан подъемный люк. Действительно, перемещаться удобно, но вот конструкция самого люка на двух тонких фиксаторах вызвала наши нарекания.

Ошвартованный лагом к причалу катер нещадно трепало на толчее. Вот и первое испытание удобства посадки! Выручают удобные релинги. За них приходится постоянно держаться — очень резкие рывки. Кабина защищает от ветра, здесь светло и тепло. Яркое солнце делает свое дело, и задаешься вопросом: не будет ли здесь слишком жарко в летний погожий день? Наше внимание обращают на зашивку подволока. Объем между ней и крышей рубки

достаточен для размещения систем кондиционирования, но это опция. Здесь же могут быть устроены багажные отделения для ручной клади.

Мотор заведен, швартовы отданы. Несколько пассажиров заняли свои места.

Пара проходов по гавани для фотосъемки — и катер выходит в залив, покрытый крутой волной. Вот условия, приближенные к «боевым». Проход на полной скорости по волне, разворот, проход против волны. «Марлин» уверенно лежит на курсе, сильных ударов корпуса нет — сказываются килеватые обводы. Такое впечатление, что короткая метровая волна практически не отражается на скоростном режиме: глиссирование уверенное, скорость порядка 60 км/ч. Приятно, что лобовое стекло, расположенное в самом носу катера, не забрызгивается в этих условиях, хотя брызг при движении на таком волнении хватает. Еще одно наблюдение: «Марлин» практически не проскальзывает при резких поворотах, и это заслуга уже не только обводов жесткого корпуса, но и включающегося в работу надувного борта. Циркуляция небольшая, даже на полном ходу она не превышает трех корпусов, а сбросив скорость, можно развернуться буквально на пятке. Управляемость на малом ходу хорошая — тоже немаловажное качество для водного такси, которому постоянно приходится швартоваться.

При перевозке пассажиров особое внимание уделяется безопасности. На «Марлине» надувной борт разделен на пять изолированных секций, блоки аварийной плавучести корпуса имеют объем 0,95 м³. Предусмотрены спасательные жилеты по числу пассажиров.

Емкость встроенного топливного бака — 500 л. Это количество топлива обеспечивает

10 часов хода и позволяет катеру пройти без дозаправки 500 км.

Тот катер, что демонстрировали нам, был уже продан и скоро должен был отправиться на работу в Сибирь. Это лишний раз подтверждало востребованность данного типа судов в нашей стране, где добраться ко многим местам удобнее и проще по воде. А раз так, то строительство катеров, подобных «Марлину», — дело перспективное и его изготовители на правильном пути. Жизнь все расставит по своим местам: где-то для подобных перевозок необходимы скоростные суда, а где-то предпочтение отдадут водоизмещающему режиму. Главное, что наши судостроители видят здесь перспективу, а значит будут новые проекты. ❖

«Марлин 830»

Длина, м	8,30
Ширина, м	3,50
Осадка, м	0,50
Высота габаритная, м	2,35
Угол днища	
на миделе	25°
на транце	20°
Скорость при полной загрузке, максимальная, км/ч	65

Компания «Астрон»
 Санкт-Петербург, ул. Бабушкина, 119
 +7 (911) 924-2882 (оптовые продажи)
 +7 (812) 715-1757 (розничные продажи)
 +7 (921) 091-0716 (розничные продажи)
 +7 (812) 973-2591 (сервисный центр)
 info@astron-marine.ru
 89210910716@mail.ru
 www.astron-marine.ru

БУРЕВЕСТНИК Boat Show '11

Москва, яхт-клуб «Буревестник»
 www.bibs.ru
 +7 (495) 287 8003

Генеральный спонсор



ASTON MARTIN MOSCOW

Генеральный информационный спонсор

