



КАТАМАРАН НА КОЛЕСАХ

ГЕОРГИЙ КАРПЕНКО

Катамараны бывают разные. Большие, маленькие, спортивные, туристские, надувные. Сразу замечу, что в этой статье речь пойдет исключительно о парусных катамаранах. При всех достоинствах, присущих многокорпусным судам, есть у них один общий недостаток, сильно усложняющий транспортировку на трейлере.



Проблема заключается в чрезмерной ширине, и способ ее решения только один — сделать конструкцию катамарана разборной. Таких вариантов множество. Большинство предлагаемых ныне конструкций разборных катамаранов имеют надувные поплавки. Но выпускаются разборные катамараны и с жесткими поплавками. Для их соединения друг с другом используют поперечные балки — бимсы, между которыми натягивается прочная сетка-«трамплин». На носовой бимс устанавливается крепление для мачты — шаровая опора или обычный степс. С помощью вант, фор- и ахтерштага придается жесткость всей конструкции. Все вроде бы просто и не требует много времени для сборки и разборки. Однако есть два существенных «но»...

Во-первых, это недостаточная жесткость всей конструкции на кручение, а значит, возможность применять ее только для небольших лодок. Во-вторых, да простит меня читатель, — постоянно мокрое сидалище у находящихся на борту людей. Очень неприятная вещь! Отсюда вытекает необходимость наличия у экипажа непромокаемых гидрокостюмов, либо предполагается исполь-

зование такой лодки только в теплых акваториях. Ну и, разумеется, отсутствие комфорта для пассажиров на такой конструкции. Как компромисс можно рассматривать применяемые иногда жесткие вкладные пайолы между бимсами, а сетчатые «трамплины» — только в носовой и кормовой части лодки. Но такая схема ведет к увеличению числа мелких деталей и усложняет сборку. И как быть, если хочется создать комфортабельный туристский катамаран с прочной платформой и нормальными сиденьями, а при несколько более крупных размерах — и полноценной каютой-убежищем? При этом архиважным фактором остается возможность транспортировки катамарана на трейлере, а также простота и скорость сборки-разборки силами пары-тройки человек.

И вот, приехав недавно в один из питерских яхт-клубов по приглашению главы

эстонской компании New Flight OU Александра Рябова, мы увидели парусный катамаран очень интересной и в то же время удивительно простой, на первый взгляд, конструкции. Любезно пригласивший нас на испытания своего детища Александр как раз и является автором и идейным вдохновителем проекта, который нам довелось лицезреть.

Основа лодки — прочная прямоугольная платформа-мост шириной 2,4 метра, к которой на восьми мощных петлях с выносом, по четыре штуки на каждый борт, крепятся два стеклопластиковых поплавка, немного напоминающих своей формой японские кинжалы танто. В транспортном положении поплавки поднимаются на петлях киями вверх, вписываясь при этом в габарит платформы. Вся конструкция размещена на специальном двухосном автомобильном трейлере, который составляет с катамараном единый комплект. В откинутом положении петли фиксируются стальными «пальцами», превращая всю конструкцию в прочный монолит.

В средней части моста установлен степс для десятиметровой мачты, которая, в свою очередь, разбирается на три части для удобства транспортировки. Сразу за ним — узкая прямоугольная прорезь колодца, куда вставляется кинжальный шверт, в транс-»



портировочном положении хранящийся в специальном кармане, устроенном в торце платформы. Весьма оригинальной и очень практичной нам показалась конструкция жестко закрепленных на поплавках комфортабельных сидений — скамеек, спинки которых на время транспортировки складываются внутрь. Носовые части поплавков соединяются друг с другом прочной балкой. Между ней и платформой натягивается сеть — «трамплин», увеличивающая площадь и без того немаленькой палубы.

Конструкция получилась очень жесткой на изгиб и кручение, по своим характеристикам она практически неотличима от катамаранов со стационарным мостом и в то же время позволяет перевозить лодку по дорогам общего пользования и в считанные минуты силами двух-трех человек приводить его из транспортного положения в рабочее и наоборот. Несколько большее время занимает установка мачты и настройка стоячего такелажа. Но первый экспериментальный экземпляр, показанный нам, еще довольно «сырой» и требует определенной доводки. На серийных катамаранах сборка рангоута и такелажа будет занимать значительно меньше времени.

В каждом корпусе катамарана имеются четыре независимых отсека, закрываемых



сверху прочными герметичными крышками. Заявленная производителем суммарная емкость багажных отсеков в 810 литров дает возможность разместить в них большое количество снаряжения и припасов, необходимых в походе. Думаю, не лишними были бы и прочные рымы на платформе, позволяющие надежно принайтвить к палубе негабаритный груз в гермоупаковке. На транце навешивается откидная консоль для подвесного мотора мощностью 8–10 л.с. Топливный бак спрятан под трапециевидным креплением блока гика-шкота. «Пирамидка» откидывается вбок на петлях. (На наш взгляд, более удобным и практичным представляется нормальный погон гика-шкота на палубе, а упомянутая «пирамидка» может послужить основой для удобного столика.) На поплавках навешены

рули со складывающимися перьями, соединенные друг с другом регулируемой тягой.

Парусное вооружение катамарана очень простое, состоит всего из двух парусов: стакселя и грота площадью 10 и 16 м² соответственно. Дополнительно катамаран может комплектоваться геннакером площадью 25 м². Это, пожалуй, идеальный вариант для катамарана, назначение которого — семейный туризм. Постановка и уборка парусов не представляет большой сложности, к тому же стаксель комплектуется закруткой.

Не совсем надежным показался степс, в котором крепится мачта. Но поскольку в наши руки попал опытный образец, полагаю, в скором времени его незначительные «детские болезни» будут устранены. Несмотря на простое парусное вооружение, катамаран получился довольно быстрым. При скорости ветра порядка 10–12 м/с лодка легко двигалась со скоростью 6–8 узлов. При наличии геннакера скорость могла быть еще больше.

Благодаря удачной форме поплавков катамаран очень легок на ходу. Это касается не только движения под парусами. С двигателем мощностью всего 10 л.с. и 8 пассажирами



на борту катамаран с легкостью «выдавал» те же 6–8 узлов. Кстати, рассказывая о конструкции катамарана, я забыл упомянуть, что двигателей может быть два! На правой стороне кормовой части платформы отформован еще один транец, на котором легко разместить вторую консоль для подвесного мотора. В такой конфигурации катамаран смело можно охарактеризовать как парусно-моторный.

Сама конструкция катамарана настолько удачна благодаря изначально заложенному высокому запасу прочности, что предполагает массу вариантов всевозможных доводок и усовершенствований — от самой простой базовой комплектации для «чайников» до вполне серьезной спортивной модели, с увеличенной площадью парусов для опытных яхтсменов. Позволю себе предположить, что после выхода катамарана в серию к стандартной «бюджетной» модели будет предлагаться некоторое количество опций, позволяющих дооснастить лодку исходя из потребностей конкретного заказчика.

Очень понравился катамаран с точки зрения безопасности находящихся на нем людей. Ведь изначально понятие «семейное судно» предполагает наличие в экипаже не только взрослых, но обладающих серьезным парусным опытом, но и детей. Спинки четы-



рех удобных двухместных сидений представляют собой естественные жесткие релинги. Трос, натянутый между спинками, позволит создать надежное ограждение по всему периметру палубы. По катамарану можно ходить в полный рост даже при небольшой волне, не испытывая при этом каких-либо неудобств. Вот они, преимущества жесткой палубы. Правда, как и на всех яхтах, делать это нужно аккуратно во избежание удара гиком, расположенным довольно низко. Но ведь это парусное судно, и такие вещи нужно просто знать. К сожалению, нам не посчастливилось испытать лодку в свежий ветер. Но и без того мож-

но догадываться, что, благодаря удачной форме поплавков, максимальная скорость катамарана может быть весьма значительной.

В заключение добавлю, что мы планируем провести полноценные испытания катамарана на Онежском озере, а также на Финском заливе — в ходе Балтийского Морского

фестиваля. Продолжение рассказа об этом маленьком, но очень интересном паруснике вы сможете прочитать в следующем номере нашего журнала. ❖

New Flight OU

Длина габаритная, м.....	6,50
Ширина габаритная:	
рабочая, м.....	3,90
транспортн., м.....	2,40
Высота борта на миделе, м.....	0,70
Осадка:	
на миделе, м.....	0,18
со швертом, м.....	0,85
Грузоподъемность, кг.....	1200
Пассажировместимость, чел.....	8
Снаряженный вес, кг.....	350
Мощность двигателя, л.с.....	10–15
Площадь парусности, м ² :	
грот.....	16
стаксель.....	10
геннакер (опция).....	25

Компания «БейдеВинд»

Официальный представитель
New Flight OU в России
+7 (921) 963-8043
piterstroy@mail.ru