



С КОЛЁС — НА ВОДУ

ГЕОРГИЙ КАРПЕНКО

За окнами машины пролетают живописные карельские пейзажи. Едем на Онегу по приглашению компании «БейдеВинд». По плану — полноценные ходовые испытания ее «изделий», ну и рыбалка, разумеется. Когда еще удастся отведать свежесъловленной рыбки и услышать шум карельских сосен? Пункт назначения — поселок Кварцитный, что в шестидесяти километрах от Петрозаводска. На этот раз нашему вниманию представили два катамарана: самый первый опытный экземпляр, на котором и отработывалась сама идея катамарана-трансформера, и практически завершенный предсерийный образец New Flight ярко-красного цвета.



бортам являются, помимо своего прямого назначения, еще и великолепным ограждением этой самой платформы. Между скамейками смонтированы перемычки со стаканами для удочек, по пять штук на борт. Четыре-пять человек легко помещаются на палубе во время рыбалки, нисколько не мешая друг другу. Остойчивость многокорпусной конструкции просто великолепна. Когда люди по какой-либо причине оказываются все одновременно на одном борту, в носу или корме катамарана, палуба остается практически горизонтальной. На однокорпусном катере, даже гораздо более крупном, такое практически невозможно.

При довольно скромной мощности подвесных моторов (на «белом» стоял 15-сильный двухтактный Mercury, на «красном» — четырехтактная Yamaha 9.9) катамараны легко разгоняются до 17–20 км/ч. При этом благодаря узким, как ножи, поплавкам волнообразование практически отсутствует. А уж как хороши они на малом ходу!

Жаль, что из-за практически безветренной погоды не получилось попробовать »

В прошлом номере мы рассказали о самой концепции катамарана-трансформера и его устройстве. Здесь напомним лишь, что главная его особенность — откидывающиеся вверх поплавки-спонсоны, позволяющие при транспортировке уменьшить ширину двухкорпусника с внушительных 3,9 до 2,4 м и с запасом уложиться в разрешенный «трейлерный» габарит. Теперь же хотим обратить пристальное внимание на его мореходность, эргономику и прочие эксплуатационные качества.

Начнем с того, что более чем тысячекilометровый автопробег с катамаранами на прицепах из Санкт-Петербурга в Кварцитный и обратно показал: катамаран не только удобен, но и «живуч» при транспортировке в сложном состоянии. Вся конструкция легко и надежно крепится к трейлеру, ничто не болтается и не отваливается — даже несмотря на то, что после великолепной Мурманской трассы последние шестьдесят километров дороги за Петрозаводском представляли собой некое подобие стиральной доски. Но и это испытание катамараны на прицепах выдержали с честью.

По прибытии на место лодки были быстро собраны и спущены на воду. Хотелось бы сразу сказать, что каких-либо соревнований двух катамаранов под парусами не планировалось. Старый экспериментальный катамаран (назовем его «белым») ходил исключительно под мотором, и роль ему изначально была отведена особая — на нем пошли рыбаки. Как рассказал нам руководитель компании «БейдеВинд» Александр Рябов, буквально за день до отъезда он самостоятельно изготовил из алюминия конструкцию со стаканами для удочек, очень удачно закрепляемые между скамейками, расположенными на бортах.

Автор этой статьи, да простят его заядлые рыбаки, не искушен во всем, что касается рыбалки, и тем более в троллинге (ловле «на дорожку»). Но как инженеру вся эта конструкция ему очень понравилась. Сам катамаран с просторной прямоугольной платформой дает на рыбалке неоспоримые преимущества по сравнению с довольно тесными кокпитами катеров аналогичного размера. А четыре двухместные скамейки по





рыбачить под парусом, в полной тишине, нарушаемой только тихим шипением кильватерных струй. А ведь такое при нормальном ветре вполне осуществимо. Так что преимущества катамарана перед обычным катером (повторимся — аналогичной длины, иначе сравнение будет некорректным), на наш взгляд, вполне очевидны. Заядлые рыбаки могут посетовать на отсутствие рубки-убежища, но таковая в ближайшем будущем на катамаране планируется. Так что экипажу будет где укрыться от морозящего дождика, приготовить горячий чай на газовой плитке, перекусить чем бог послал и пропустить рюмку-другую согревающего. Кстати, отсутствие кают на катамаранах нашей теплой компании нисколько не помешало. На «белом» веселая команда Александра Рябова даже умудрилась сварить великолепную уху из отменной онежской форели.

Погода в те дни на Онеге выдалась хоть и довольно прохладной, но почти безоблачной. Ярко светило солнце, но вот с ветром, к сожалению, как-то сразу не повезло. Если в первый день слабенький ветерок еще задувал и под парусом худо-бедно мы немного прокатились, то на следующий день был уже полный



штиль. Так что услышать свист ветра в такелаже и «прохватить» по полной под парусом нам в эти дни, к сожалению, не удалось. Как и пройти на катамаране хотя бы по метровой волне, испытав его мореходные качества. Капитан «красного» Саша — яхтсмен и гонщик — очень сокрушался по этому поводу. Но изменчивая Онега так и не пожелала порадовать нас хорошим ветром.

Однако испытания и при таких условиях позволяют сделать вывод, что катамаран New

Flight является универсальным и многоцелевым транспортным средством, ходить на котором можно как под парусом, так и под двигателем, а при некоторой доработке, о которой мы уже писали в прошлом номере, — и под двумя двигателями. Скорость под парой десятисильных подвесных моторов, учитывая великолепную гидродинамику поплавков, должна быть более внушительной, да и на больших акваториях вроде той же Онеги такое дублирование прибавит уверенности вдали от берега. В большей же мощности, учитывая водоизмещающий режим, скорее всего, нет нужды.

Парусное вооружение требует доработки. Об этом тоже написано в предыдущем номере, и мы полагаем, что за прошедшее с момента нашей поездки время эти незначительные огрехи уже устранены. И, конечно, очень хотелось бы в ближайшее время увидеть каютный вариант New Flight.

В перспективе нам представляется хорошо отработанная базовая модель на стандартных поплавках, с огромным количеством предлагаемых опций, включая каютную платформу. Парусное вооружение может быть двух и даже трех типов, начиная с самого примитивного, для «чайников», и заканчивая уже довольно «навороченным», для опытных яхтсменов, включающим в себя небольшие шкотовые лебедки, закрутку стакселя и многое другое дополнительное оборудование. В парусный гардероб катамарана можно добавить геннакер.

На New Flight будет прекрасно смотреться колонка со штурвалом и дистанционным управлением одним или двумя двигателями. Судоводительское кресло тоже очень украсит лодку. В дорогом каютном исполнении такая

опция даже предпочтительней, чем традиционное румпельное управление с трапецией. Не будет лишним и минимальный электропакет, включающий в себя небольшой аккумулятор, подзаряжаемый от ПМ, ходовые огни, освещение каюты и розетку для подключения навигатора и эхолота. Список всевозможного дополнительного оборудования можно продолжать до бесконечности. Все эти усовершенствования, конечно, заметно удорожат лодку, но при доступной цене базовой версии катамаран все равно останется относительно недорогим и при этом качественным плавсредством для семейного туризма. Как это и было изначально задумано его создателями. ❖



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, м²:	
грот.....	16
стаксель.....	10
геннакер [опция].....	25

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