



СОЮЗ ВОДЫ И ВОЗДУХА

АРТЁМ ЛИСОЧКИН

ФОТО ЕКАТЕРИНЫ КРАСНОШЛЫКОВОЙ И КОНСТАНТИНА ГОЛЫШЕВА

Обычно мы испытываем «макетные» и экспериментальные образцы, что называется, в рабочем порядке, и читателей об этом не информируем. Но сейчас — особый случай. В отличие от традиционных лодок, где конструкторские эксперименты направлены в основном на их «внутреннее наполнение», концептуальным здесь является сам принцип передвижения по воде. Тем более что даже в нынешнем варианте, предназначенном в основном для проверки ходовых качеств, лодка вполне способна исполнять ряд заложенных в нее чисто практических функций.



В свое время мне довелось «обкатывать» предыдущий катамаран Никиты Коноплянцева, выполненный по такой необычной схеме, правда, со стеклопластиковым «мостом». Опробовать алюминиевую новинку тоже планировали вместе, но в начале ноября — неожиданное печальное известие. Страшная болезнь (о которой, кстати, мало кто знал) все-таки взяла свое, и Никиты с нами больше

нет. Но его многочисленные работы, всегда отличавшиеся нестандартностью технических и творческих решений (чего стоит хотя бы полностью надувное СВП!), по-прежнему среди нас, и даже просто высказанные, но не облеченные в чертежи и эскизы идеи талантливому питерскому конструктора есть кому реализовать. Поэтому и сам тест, и эта публикация — не просто дань его памяти. Сам Никита, конечно, видел экспериментальный образец в будущей серии, и эта задумка уже

претворяется в жизнь. Опробовав на воде «концепт», могу подтвердить: вокруг такой основы можно уже городить все, что захочется. Главное, в очередной раз полностью подтвердила свою жизнеспособность сама идея, в основе которой лежит содружество двух главных стихий: воды и воздуха.

ВОЗДУХ СНАРУЖИ, ВОЗДУХ ВНУТРИ

Много ли вы можете назвать «потребительских» глиссирующих катамаранов? Да еще и

с надувными спонсонами? Пожалуй, специалисты уверенно назовут только надувные лодки все того же питерского «Ротана», большинство моделей которого выполнено как раз по катамаранной схеме. Из зарубежных образцов лично мне приходит в голову разве что австралийско-южноафриканский ZapCat, тоже в свое время лично опробованный в деле, но по большому счету это скорее игрушка, стараниями англичан давно уже известная больше как класс-монотип для гонок в

прибойной волне. В общем, вполне обоснованно можно утверждать, что известных аналогов у предоставленного на тест прототипа, особенно учитывая его размеры и назначение, попросту не имеется.

Глиссирующие «пластины», образуемые даже самой тяжелой и жесткой тканью на основе ПВХ или хайпалона, далеко не идеальны. Применительно к классическим надувным мотолодкам подковообразной схемы это, пожалуй, действительно так — именно

поэтому и появились RIB'ы, компенсирующие этот недостаток за счет жесткого корпуса. Но вот длинные узкие «лыжи»-скеги, образованные парой дополнительных узких баллонов, — совсем другое дело, что и было не раз доказано Никитой на чисто надувных катамаранах меньших размеров. Благодаря относительно небольшой ширине скега туго натянутая между ними ткань практически не проминается, а кроме того, такие выгнутые «лыжи» обеспечивают оптимальный баланс

между площадью поверхности глассирования, необходимой для создания подъемной силы, и безударным движением по беспокойной воде. Для улучшения последнего показателя, равно как и устойчивости на курсе, «лыжам» новинки вдобавок придан некоторый наклон наружу, отчего их можно сравнить с разнесенными друг от друга половинками обычного килеватого корпуса.

Кстати, если основные баллоны можно накачать и обычной ножной «лягушкой», то основа скегов, требующая куда более высокого давления, накачивается встроенной в лодку электропомпой (не будем забывать, что повлиять на давление в баллонах может температура воды), благо размеры лодки такую роскошь уже позволяют. И не только размеры.

Если в точности перевести термин «rigid inflatable boat», то вполне можно отнести новинку и к RIB'ам. Только, скорее, это RIB наоборот, поскольку жесткий корпус не несет здесь гидродинамических функций — чего, впрочем, не скажешь об аэродинамике, учитывая катамаранную схему. Алюминиевый мост не только жестко соединяет надувные спонсоны, а представляет собой еще и нечто вроде крыла, подъемную силу на котором создает воздух. Лодка по многом сродни экранопланам и СВП одновременно: известный любому авиатору «эффект экрана» многократно усиливается благодаря тому, что образующаяся на ходу «воздушная подушка» надежно заперта между скегами, выполняющими роль аэродинамических шайб.



Катамаран, представляющий собой прямоугольную в плане просторную платформу, предоставляет широкий простор для компоновочных решений. В отличие от своего стеклопластикового предшественника, оборудованного стационарной каютой, алюминиевый «Ротан» — изначально открытый, с «мягкой» съемной рубкой-убежищем (дополняемой при необходимости более высоким кормовым тентом) и просторным кокпитом во всю длину жесткого корпуса.

В принципе, внутреннее наполнение может быть практически любым, но «периметр» — широченные бортовые потопчины из рифленого алюминия и жесткая решетчатая носовая палуба — явно останутся неизменными. Именно эти элементы мы и оценили в первую очередь во время осеннего теста.

ВЕТРУ НАВСТРЕЧУ

Испытания проводились на Вуоксе, примерно в сотне километров от Питера, в районе поселка Ромашки, где расположена одна из производственных площадок компании. Поскольку прихватить с собой еще какую-нибудь лодку в спешке не догадались, ту же фотосъемку пришлось проводить с берега. Выяснилось, что благодаря носовой палубе, расположенной между приподнятыми над водой носовыми оконечностями спонсонов (плюс общей малой осадке), в лодку легко зайти, не замочив ног, даже с полого песчаного пляжа, без проблем осуществлялась и посадка-высадка у острова с высоким каменистым берегом.

Надо сказать, сначала была задумка натянуть здесь мягкую сетку, как это нередко делается на парусниках, но все же жесткая носовая платформа доказала свою куда большую практичность. Вдобавок она оказалась откидной — наподобие аппарели парома. Помнится, Никита рассчитывал, что лодку можно приспособить для перевозки квадроцикла или снегохода... Ширина и прочность аппарели сделать это позволяют, но в этом случае нужны и открывающиеся «ворота» в носу кокпита. Вдобавок я прикинул, что при возможности ее фиксации в откинутом положении на воде получится великолепная «горка» для загара и купания.

Такая мощная аппарель задумывалась в первую очередь для погрузки квадроцикла. В обычном варианте ее можно сделать и полегче, но носовая «палуба» должна остаться жесткой и откидывающейся



Как уже говорилось, мне доводилось испытывать и предыдущий катамаран со стеклопластиковым мостом (к моему поведению за штурвалом тогда больше подходило слово «зажигать»). И хотя его алюминиевый «собрат» больше, тяжелее, а мощность мотора оказалась чуть не вдвое меньшей (115 про-

Образующие «лыжи» дополнительные баллоны требуют высокого давления вне зависимости от окружающих условий, поэтому для их накачки используется бортовая электропомпа



тив 225 л.с.), сразу стало ясно, что основные принципы никуда не делись.

Вне всякого сомнения, аэродинамическая поддержка начинает исправно работать уже при скоростях порядка 40 км/ч — это сразу чувствуется по реакции лодки на триммер и более «легкому» штурвалу. По гладкой воде, прикрытой высоким островом, мне в одиночку удалось разогнать этот аппарат с четырехтактной Yamaha F115 и 19-дюймовым алюминиевым винтом до 64 км/ч. (К сожалению, приборы «макета» во главе с тахометром неожиданно забастовали, так что обычную таблицу результатов получить не удалось.) Но стоило выскочить на открытый плес и нацелиться носом на не очень-то сильный ветер (порядка 4–5 м/с), как навигатор стал выдавать уже 67–69 км/ч. Серьезная прибавка!

При этом, как выяснилось под конец, когда решено было прокатиться на катамаране всей собравшейся компанией, нагрузки экспериментальный «Ротан» тоже не боится. Лодка легко глассировала с восемью седоками на борту, причем момент выхода на режим по-прежнему оставался незаметным, а тенденция к увеличению скорости при ходе против ветра исправно сохранялась. Короче говоря, замысел превратить лодку в паром с «квадриком» на борту оказался бы вполне жизненным даже при не особо мощном моторе.

В последний раз Никита протестировал свое детище на знаменитых Лосевских порогах Вуоксы. К сожалению, добраться до этой мекки любителей водного экстрима нам на этот раз не удалось из-за нехватки времени, но кадры видеосъемки и хотя бы этот снимок говорят сами за себя. Новинка явно уверенно чувствует себя не только на тихой воде, причем, как можно заметить, не только с одним водителем — хоть и азартным, но всегда отличавшимся разумным подходом в возможному риску

РЕЗЮМЕ

Тот самый случай, когда даже экспериментальное исполнение, предназначенное для отработки всевозможных конструкторских идей, оказывается вполне востребованным и с точки зрения простого потребителя. Да, на сегодняшний день лодка представляет собой лишь «платформу», но, быть может, кому-то именно такая платформа и нужна? Просторная, устойчивая, грузоподъемная, отличающаяся минимальной осадкой — и при всех своих немалых габаритах быстрая, поскольку для решения этой задачи нешаблонно мыслящий конструктор поставил себе на службу свойства сразу двух противоречивых стихий: воды и воздуха. ❖

Ротан 8.1 AL (прототип)

| | |
|--|---------|
| Длина, м..... | 8,10 |
| Ширина, м: | |
| габаритная..... | 2,90 |
| жесткого корпуса..... | 2,43 |
| Надувные спонсоны: | |
| число отсеков..... | 8 + 4 |
| плотность ткани, кг/м ² | 1,2–1,4 |
| Высота транца, м..... | 0,51 |
| Сухой вес, т..... | 450–500 |
| Запас топлива, л..... | 300 |
| Грузоподъемность, кг..... | 1500 |
| Пассажировместимость, чел..... | 12 |
| Мощность ПМ, л.с..... | 70–150 |



Производственно-конструкторская фирма
Россия, Санкт-Петербург
nk@rotan.pro
www.rotan.pro