



ПЛОТОГОНЩИК

РЕЗУЛЬТАТЫ ИСПЫТАНИЙ

Hurricane FD 226F OB

Нагрузка — 2 чел. плюс 70 л топлива, ПМ — четырехтактный Yamaha F175, ГВ — стальной трехлопастный диаметром 14,25 и шагом 17 дюймов, бимини-тент установлен, температура воздуха — +26 °С, температура воды — +20 °С, скорость ветра — 0–1 м/с, высота волны — 0,0–0,2 м, акватория — Усть-Курдюмский залив р. Волги, Саратов.

Об/ мин	Скорость		Расход топл., л/ч	Дальность хода	
	узлы	км/ч		мили	км
650	2,5	4,6	2,9	—	—
1000	3,9	7,2	2,9	—	—
1500	5,7	10,5	5,3	118	218
2000	7,2	13,3	9,2	86	159
2500	11,4	21,1	12,2	103	190
3000	16,9	31,2	14,3	130	240
3500	22,5	41,6	18,3	135	250
4000	27,6	51,1	25,2	121	223
4500	30,6	56,6	33,5	100	186
5000	34,1	63,0	47,7	79	145
5500	37,4	69,1	62,0	66	123
5700	39,9	73,8	63,8	69	127

АРТЁМ ЛИСОЧКИН
ФОТО ОЛЬГИ СЪЁМЩИКОВОЙ

Те, кто хорошо знаком с так называемыми понтонными катерами (в обиходе просто понтонами), могут воспринять Hurricane как самую настоящую революцию в этом классе прогулочных лодок, с недавних пор все активнее проникающей и на отечественные акватории. Между тем, разработчики одноименной американской верфи попросту выступили с позиций обыкновенного здравого смысла и в некотором роде восстановили историческую справедливость.

Технический прогресс, равно как и история, нередко развивается по спирали, возвращаясь в уже пройденную точку, только на более высоком уровне. «Сила есть — ума не надо» — примерно так я бы сформулировал девиз классических «пontonов», особенно заокеанских. Изначально такой тип судна представлял собой обыкновенный плот — примерно такой же, на каком путешествовал по Миссисипи Гекльберри Финн. Только связку деревянных бревен сменили трубчатые алюминиевые спонсоны, занозистый дощатый настил с наспех сколоченной хибарой обернулся шикар-

ной «пикниковой» палубой со множеством мягких диванов, окаймленной высокими фальшбортами и прикрытой «солнечным» тентом, а вместо железного листа для разведения костра или корявого мангала красуется барная стойка с грилем, холодильником, мойкой и прочим камбузным хай-теком.



Чтобы не зависеть от течения или бури, такие «плавающие острова» стали оснащать подвесными моторами. За мощностью, по крайней мере в Европе, особо не гнались, на транце «понтон» нередко можно было увидеть и бесшумный электрический подвесник, ведь главный удел такой лодки — тихо стоять на якоре в каком-нибудь живописном уголке неподалеку от базы. Однако Америка есть Америка. Тамашные расстояния и культ мощности, во многом схожие с российскими, привели к тому, что на капотах моторов понтоновых катеров фигурируют в основном трехзначные цифры.

Как выражаются авиаторы, с хорошим мотором и обыкновенный утюг полетит, презирая все законы аэродинамики. Тут примерно такая же история: мощный подвесник вполне способен вывести на глиссирование даже довольно примитивные цилиндрические поплавки, только вот их «обводы» никак не отнесешь к оптимальным: значительная доля лошадиных сил тратится на бесполезное волнообразование и преодоление повышенного сопротивления, вызванного активным замыванием цилиндрических поверхностей. Конечно, ряд фирм пытается (и нередко не без успеха) устранить эти недостатки, дорабатывая профиль спонсонов, например, превращая их в некое подобие поплавков гидросамолета, однако такие эволюционные методы коренным образом погоды не делают. На этом фоне решение Hurricane и впрямь можно отнести к революционным, хотя сами по себе глиссирующие тримаранные обводы, обобщенно именуемые за рубежом словом «кафедрал», насчитывают более чем полувековую историю. Революция в том, что прогулочно-отдыхательная платформа, напоминающая своей планировкой флайбридж моторной яхты, водружена здесь не на отдельные поплавки, а



на цельный стеклопластиковый корпус.

Несмотря на солидный возраст и обилие вариаций, «кафедрал» по-прежнему остается «вещью в себе», поэтому на классических лодках тримаранные обводы применяются сравнительно редко. Но два основных преимущества у них не отнимешь при любом раскладе: это невиданный простор на борту (корпус практически прямоугольный в плане), высокая грузоподъемность и великолепная статическая остойчивость. Согласитесь, для «понтон» — то, что доктор прописал.

При мимолетном взгляде Hurricane FD 226F OB практически не отличишь от его классических «поплавковых» собратьев, которых на Волге в районе Саратова уже довольно много. Поэтому вполне понимаю, чем объяснялось выражение лиц местных жителей, носившихся по реке и заливу на катерах с неслабенькими моторами, когда мы с «Ураганом» оказывались в поле их зрения: обидно ведь, когда этакая уставленная диванами и увенчанная легкомысленным балдахином платформа «делает» тебя, как стоячего! И не просто «делает», а еще и с эффектным прыжком с кильватерной волны, после которого может последовать крутой разворот с уверенным внутренним креном! Кстати, «прямоугольные» тримараны нередко втыкаются широким носом в волну, словно нож бульдозера, но Hurricane мягко взмывал над гребнем,

и не думая «притормаживать», — пожалуй, сказывался очень плавный, как на санках, подъем форштевня и носовой части днища. На ходу лодка (а вовсе никакой не понтон) привычно триммируется: выставив ее «на пятку», можно уверенно прибавить 3–4 км/ч, не опасаясь неприятных последствий вроде бортовой раскачки или зарыскиваний.

РЕЗЮМЕ

Несмотря на характерную планировку, называть эту лодку понтоном просто язык не поворачивается. В отличие от классических судов этого типа, высокая скорость не оборачивается на Hurricane целым рядом вынужденных жертв и компромиссов, а сила наконец-то расходуется с умом. ❖❖❖

Hurricane FD 226F OB

Длина, м.....	6,76
Ширина, м.....	2,30
Осадка, м.....	0,25
Сухой вес, кг.....	1044
Запас топлива, л.....	110
Пассажировместимость, чел.....	13
Макс. мощность ПМ, л.с.....	200



Компания «Лодка Хаус» —
эксклюзивный дистрибьютор
на территории России
г. Саратов, ул. Бахметьевская, 49
www.hurricaneboats.ru

+7 (904) 700-77-44