

Волжская «Дельта» – та, что в Саратове

Саратов не перестает удивлять водно-моторную общественность основательностью и творческим подходом к постройке малых прогулочных судов. Мы уже не раз делали краткие сообщения о нестандартных проектах, реализованных местными строителями на самом высоком технологическом уровне, а теперь дошла очередь и до натурального тестирования одного из них.

Говоря о «местных судостроителях», следует уточнить: это не гаражные умельцы, которых можно найти на любой лодочной стоянке; хотя и серийной их продукцию называть получается не всегда – по саратовским яхт-клубам видно, что здесь любят эксклюзив. Спрос на малые моторные суда складывается у нас так, что наряду с недорогим «мэйнстримом», удовлетворяющим основным запросам любителей водного отдыха, всегда есть возможность продавать такие лодки, потребительские качества которых по заслугам в состоянии

оценить только истинные приверженцы водного досуга. Но их эксклюзивность вовсе не означает, что изготовлены они могут быть лишь в единственном экземпляре. Как показало тестирование, новый катер «Дельта 21» – это судно с выдающимися качествами, готовое к серийному тиражированию.

Строитель «Дельты» Михаил Мазепа с гордостью представил свое творение журналисту «КиЯ». Гордость обоснованная – процесс постройки и доводки головного образца последовательно освещался на Интернет-

форуме журнала, и его читатели могли свидетельствовать, насколько тщательно и грамотно велись работы. В темно-красный борт, гармонирующий с кремовым цветом днища и палубы, можно смотреться как в зеркало – даже искажения, вносимые выпуклостью поверхности, близки к идеальным. Плоскости, грани, ребра сложного днища выведены до совершенства, причем вручную. Опыта Михаилу не занимать, ведь обработка стеклопластика и финишная доводка оснастки – его профессия. Производимые его

Алексей Даняев. Фото автора





предприятием эпоксидные выравнивающие материалы используются в модельном производстве НТТЦ «АвтоВАЗ» методом пятикоординатного фрезерования. При этом они позволяют минимизировать сроки изготовления, добиться большей точности и более высокого качества поверхности, чем при использовании традиционных материалов.

Михаил взялся за непростую задачу. Корпус, представленный им на тест, спроектирован по мотивам знакомой многим идеи братьев Блэгг сделать судно, ко-

торому не страшна любая непогода с волной и ветром. Это тримаран с экстремально килеватым (в среднем около 45°) днищем, иссеченным вдоль широкими реданами и дополненным тремя плоскими гидролыжами. Бортовые поплавки-спонсоны расположены не в носу, как в классическом тримаране, а смещены к транцу и погружены в воду даже на ходу. По замыслу создателей, такой сверхкилеватый корпус должен с полного хода пробивать волну насквозь, подвергаясь минимальным ударным нагрузкам; необходимая же для глиссирования подъемная сила развивается на плоских поверхностях реданов и лыж, а спонсоны не дают корпусу «валиться» на борт как на ходу, так и на стоянке.

Борт «Дельты» по-морскому высок. Форштевень вместе со всем «оркестром» продольных реданов полого взмывает высоко вверх к заостренному носу на целой трети длины, убедительно показывая, что в предельную для большинства «маломеров» трехбалльную волну он зарываться не намерен. Тест должен показать, насколько правильно удалось строителю «посадить» судно относительно воды, поэтому было бы очень желательно найти адекватную для шести метров корпуса волну.

Продолжаем список воплощенных в «Дельте 21» идеалов. В рекламном листке отмечено: корпус изготовлен из стеклопластика. Но это совсем не тот стеклопластик, который мы видим в массовой лодочной продукции, выпускаемой во всем мире. Михаил применил эпоксидную смолу «Эпитал», более прочную, жесткую и нетоксичную по сравнению с типовым полиэфирным связующим. Кроме того, пластик армирован не рыхлым стекломатом, а мультиаксиальными тканями, чья прочность намного выше и особенно проявляется в направлениях действия нагрузки. Наформовать шестиметровый корпус плотной тканью на эпоксидной смоле стоит немало труда, но результат – превосходство в разы по прочности и жесткости перед обычным «конвейерным» стеклопластиком, а также практическое отсутствие водопоглощения и сопутствующей ему постепенной деградации, свойственной полиэфирам. Собственно, примененной идее сверхкилеватого корпуса наилучшим образом отвечает именно материал повышенной прочности – многокилевые конфигурации глиссирующего днища чувствительны к величине водоизмещения, и необходимо до предела уменьшить

ТЕСТ
Кия

**Основные данные
моторной лодки
«Дельта 21»**

Длина, м	6.47
Ширина, м	2.48
Осадка (не более), м	0.48
Высота борта на миделе, м	1.80
Высота транца, мм	640
Масса корпуса, кг	1250
Мощность двиг., л.с.	150–300
Максим. масса двигателя, кг	310
Запас топлива, л	300

массу корпуса, чтобы выгадать побольше полезной нагрузки. Но в головном образце строитель, похоже, перестраховался по толщине обшивки (20 мм по килю!), и корпус получился по массе на уровне обычного пластика: 1250 кг. Запомним.

По общему расположению

минаторы, люк в носовой палубе – хорошего качества, без самодельщины. Проход на носовую палубу – по стандарту, через форточку в ветровом стекле; для удобства в стенке каюты отформованы ступеньки (никакого приклеивания отдельных деталей, все цельноформованное!).

водохранилища с множеством мелких островов и протоков, но маршрут проходит и протяженными плесами, найти на которых непогоду вполне реально, если бы пришлось на тестовые дни достаточно сильный ветер.

Подвесной мотор Yamaha в 150 л.с. – не самый мощный из



судно представляет собой то, что у менеджеров по продаже называется Cuddy Cabin («каюта-чуланчик»), а по-старому – лодка с открытым кокпитом и носовой каютой-убежищем. Солнечных дней на Средней Волге намного больше, чем где-нибудь в Северодвинске, поэтому применение открытой компоновки обоснованно. Линии и поверхности палубы и кокпита выверены и выведены так же точно, как и днище. Кроме самого Михаила, в этом заслуга и приглашенного скульптора-дизайнера Виталия Иванова из Тольятти. Он, кстати, участвовал в тестировании на равных правах.

Оборудование минималистическое, без особых изысков: рундуки с аккуратными мягкими подушками, съемный стол, отсеки для багажа и швартовного имущества. Широкий рецесс подвесного мотора полностью открыт и послужит как транцевая платформа для купания. Релинги, складной трап иллю-

Вход в кокпит с платформы – через дверцу, под которой порога нет, а значит, попавшая внутрь вода беспрепятственно стечет за корму практически в любых количествах.

Носовая каюта здесь – не главное помещение, в ней на ходу обычно держат подручное имущество, а на ночевку могут разместиться два-три человека. Достаточная высота подволока каютки на «Дельте» и съемная центральная подушка при входе в нее позволяют тем же двоим-троим пассажирам проводить время и внутри, сидя за маленьким съемным столиком и закрывшись от внешнего мира дверью.

«Штормовой крейсер»

Согласно постановке тестовой задачи, нам следовало спуститься на воду в Саратове, пройти вниз по реке около двухсот километров, затем прийти в город Камышин и после ночевки вернуться обратно. Волга в районе Саратова – это уже верховья Волгоградского

тех, что обычно устанавливают на лодки подобного размера. Винт шагом 17 дюймов при такой мощности как раз подходит для умеренных скоростей. В лодку уже загружено все необходимое, мы по-саратовски забираемся в нее прямо на трейлере, спускаемся со слипа с помощью трактора-тягача и сразу же стартуем в Волгу, минуя промежуточную стоянку у бона.

Выйдя на простор, делаем пробные забеги. Самый интересный момент при испытаниях многокилевых корпусов – удастся ли тестируемому судну оторвать днище от воды и начать «продувать» свои туннели на днище? За кормой «Дельты» с набором хода образуется необычная по форме каверна: глубоко входящие в воду лезвия спонсонов формируют высокие водяные «стенки», которые дают пару вторичных «петухов» по сторонам каверны, при этом из туннелей вырываются еще две мощные брызговые струи.

Попытки заглянуть в туннель на ходу безрезультатны: поток в нем плотный, очевидно, брызговые струи внутри смыкаются и сквозной «продувки» при нашей нагрузке в 4 человека не происходит. Сюда же добавим избыточный вес корпуса. Тем не менее, замеры по GPS демонстрируют неплохую скорость: 60–61 км/ч на полном газу. Приблизительный пересчет дает качество корпуса в районе 3.5–3.8. Не самый высокий результат, но зачастую бывает и ниже, особенно у высокоскоростных корпусов. Впрочем, тримаран Блегга задумывался не для побития рекордов в экономичности хода, а для надежного преодоления тяжелых погодных условий, и тут масса скорее во благо.

Разгон оказывается несколько затянутым, и границу начала чистого глиссирования из-за высокой килеватости определить сложно. Привычный «горб» с задираньем носа не выражен, но судя по приборам, скорость чистого глиссирования достигается при оборотах мотора выше 4000 об/мин, т.е. в районе половины 150-сильного номинала мощности.

Прохождение поворотов такое, что только за шапку держись. Корпус не сносит бортом совершенно, а учитывая присутствующий тримараном малый крен в повороте, пассажирам стоит ухватиться за что-нибудь попрочнее. Установленный привод руля мощного мотора на полном ходу работает туго, для вращения требует усилий – при таких мощностях стоит сразу заказывать «топовую» рулевую гидравлику.

Первая часть пути не несет никаких неожиданностей. Час, и другой, и третий мы несемся вниз по течению, выбирая чистую воду между мелями, сплошь поросшими водорослями. Нечаянно попадая в такие «луга», мы тут же теряем ход из-за забивающейся системы охлаждения.

Приходится останавливаться и чистить водозаборник, благо широкая кормовая платформа предоставляет свободный доступ к «ноге» мотора. Требуемой для полноценного теста непогоды Волга нам не сегодня дарит, мы несемся в полный газ и с наступлением темноты благополучно сворачиваем к правому берегу под мост на входе в проток речки Камышинки. В местном яхт-клубе находим отличный прием в окружении, конечно же, эксклюзивных катеров и доброжелательной компании местных мореходов, регулярно читающих, кстати, «Кия».

Сутра на город наползает грозовая туча, и к моменту выхода в обратный путь погода меняется. Поднимается умеренный встречный ветер и долгожданная рябь на реке, которая после поворота за очередной мыс внезапно превращается в очень неприятную короткую волну высотой 0.6–0.8 м. Принимаем ее с легким потряхиванием, но снижаем ход с прежних 50–60 до 40–45 км/ч, чтобы не утомлять себя борьбой со стихией. Интересно ощущаются удары волн: они приходятся не в острый пологий нос, а в своды туннелей, причем ближе к корме. Корпус почти не раскачивается, а как будто чуть подпрыгивает. Никаких брызг в кокпит, конечно, при такой высоте борта и сдвинутых в корму спонсонах не прорывается.

Несколько часов скачки полными ходами не остаются безнаказанными. Трехсот литров встроенного топливного бака при штатном расходе 42 л/ч нам в конце концов не хватает, и приходится на резервном запасе срочно сруливать с намеченного пути, чтобы добыть бензина в здешних деревнях, а заодно попробовать маневр подхода к необорудованному берегу в навалный ветер. В целом справляемся, но для удобства постановки на якорь с носа не повредило бы иметь на пока-

той носовой палубе какой-либо релинг, иначе в качку удержаться там матросу непросто. Михаил заверил, что релинг на будущее уже предусмотрен.

Резюме

Большая площадь открытого кокпита за высоким безопасным фальшбортом говорит о том, что основное назначение «Дельты 21» – быстрые прогулки «выходного дня». Просится уточнение: по достаточно теплой погоде – ведь защитой кокпита служит только матерчатый тент, кстати, хорошо сшитый. Тогда зачем лодке всепогодность? Ведь для веселых непродолжительных «покатушек» хватило бы обычной килеватой моторки. Очевидно, суть концепции «Дельты 21» – в той самой эксклюзивности, исключительно высокой степени надежности, которую владелец получит, планируя прогулку – полностью с ходом на лодке либо с использованием трейлера. Он будет в минимальной степени зависеть от капризов погоды и вернется в срок при практически любом состоянии водного пути в пределах разрешенного района плавания. Надежности в сроке службы, а также стоимости при возможной перепродаже добавит высокое качество исполнения корпусных конструкций и оборудования от ООО НПП «Дельта». ✖

ТЕСТ
Кия

ООО НПП «Дельта»
410015, Саратов
Фабричная, 1а
Тел.: +7 (8452) 59 62 21
+7 (917) 208 44 43
info@delta-boat.ru
www.delta-boat.ru

