

# “ТАЙФУН” в Невской губе

**ТЕСТ**  
КАТЕРА и ЯХТЫ



В “Кия” № 180 мы уже рассказывали о новинке фирмы “Тритон” — надувном парусном катамаране “Тайфун”, самом крупном судне в производственной линейке предприятия. В дни проведения выставки Бот-шоу в Петербурге нам удалось провести ходовые испытания катамарана, краткий отчет о которых и предлагаем читателям.



**П**оскольку данный катамаран был “действующим выставочным экспонатом”, провести тест на скорость и удобство разборки-сборки не было возможности, пришлось ограничиться относительно кратковременными ходовыми испытаниями на акватории Невской губы, не особо удаляясь от места проведения выставки — павильонов “Ленэкспо”. Тем не менее, памятуя о сложностях, возникших у редакционной тест-группы во время сборки катамарана “Ветер” (предыдущего флагмана “Тритона” — см. “Кия” № 170), мы попросили создателей новой модели ознакомить нас со сборочной инструкцией. Она, признаемся, оставила некоторое двойственное впечатление. С одной стороны, став явно более внятной, нежели инструкция по сборке “Ветра”, вызвавшая столько нареканий у нашей команды, она по-прежнему несколько запутанна и способна поначалу смутить неопытного владельца нового судна. Правда, сами создатели “Тайфуна” адресуют свое детище туристам-парусникам с немалым стажем, а у них здесь серьезных проблем возникнуть не должно. Равно, как и с доставкой “Тайфуна” к воде, — три пакета с деталями судна весят в сумме около 130 кг, так что донести их от машины до уреза воды под силу вдвоем.

Итак, “Тайфун” на воде. Два стремительных торпедообразных красных поплавок из винилплана, серые винилплановые же надувные борта, рама из поперечно расположенных алюминиевых труб с

натянутым трамплином, алюминиевый же рангоут с выстрелом для крепления стаксель-штага. С первого взгляда — очень изящное и ладное суденышко. За счет надувных бортов и выстрела катамаран выглядит заметно внушительнее своих младших братьев — стоящего рядом “Циклона” и “пляжного” “Бриз-Микро”. Испытываемый нами экземпляр вдобавок имел небольшое отличие от своих предшественников по серии — стоячий такелаж из нержавеющей стали. Мера, несколько повышающая (на 200 долл. США) стоимость готового судна, но, без сомнения, оправданная, особенно в случае интенсивной эксплуатации катамарана на морских акваториях. На кормовой поперечной балке размещена доска для крепления подвесного мотора. Для более надежного восприятия тягового усилия доска имеет дополнительную связь с другими элементами конструкции судна.

Три человека тест-группы без проблем расположились на довольно просторном (240×220 см) мостике катамарана. Сетка носовой (грузовой) палубы не была натянута, но весь наш нехитрый скарб поместился под козырьком носового обвеса. На грузовой палубе (размерами, лишь немногим уступающими мосту) в гермопакетах можно разместить большое количество туристского снаряжения. Высокие надувные борта создали приятное чувство защищенности, и тут же выяснилось, что они обеспечивают весьма удобную опору для спины и хорошо

Рис. 1



Рис. 2



Рис. 3



Рис. 1. Закрутка стакселя

Рис. 2. Рулевое устройство. Видны эспандерная резина и упорная балка подмоторной доски.

Рис. 3. На мелководье

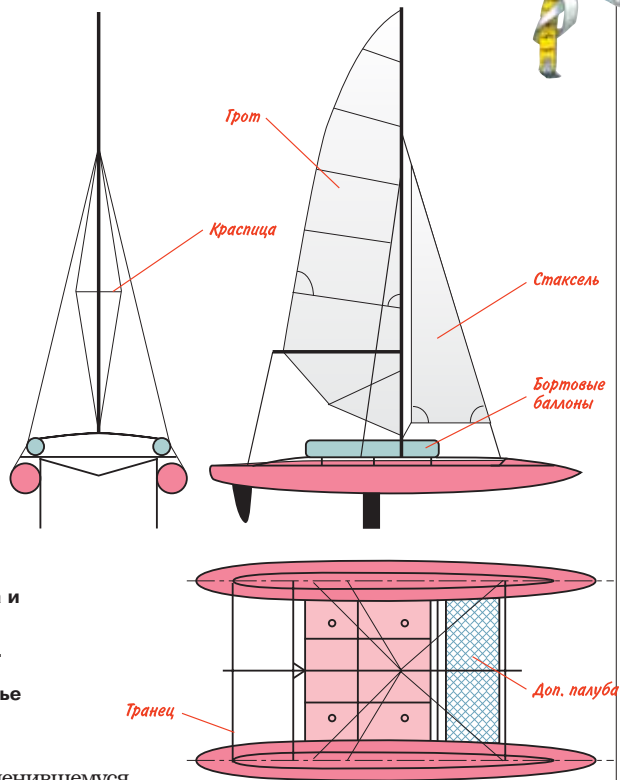
защищают от боковых брызг — когда катамаран оказался в Невской губе, то уже буквально через несколько минут мы перестали беспокоиться о сохранности своей фототехники. Усевшись на борт, катамаран удобно откренивать, фиксируя ноги в специальных петлях. На ознакомление с парусным вооружением ушло совсем немного времени — все здесь либо хорошо знакомо, либо вполне очевидно. Порадовало наличие закрутки стакселя (рис. 1) — подобное решение, без сомнения, способствует повышению удобства и (что важнее!) безопасности плавания. При резком усилении ветра свернуть стаксель, уменьшая площадь парусности, можно практически мгновенно, не покидая при этом кокпита.

Наличие стакселя, как и полагается, обеспечивает лодке хорошую управляемость — судно довольно легко крутило повороты оверштаг в различных ветровых условиях. Разве что длина румпеля (точнее, его удлинителя) оказалась нам слегка великоватой.

На ходу катамаран оставил хорошее впечатление — лодка очень мягко идет по воде на любых курсах относительно волны, хорошо всходит на нее и практически не забрызгивается, чему в немалой степени способствуют заостренные носы. Не обошлось, однако, и без ложки дегтя. На малом ходу яхта обладает очень «легким», почти «пустым» рулем, что, опять-таки, может составить сложности для начинающего рулевого — он просто не будет чувствовать лодку, которая весьма чутко отзывается на малейшие движения рулевого (даром, что перо руля всего одно, а не два, как на многих других катамаранах). Неопытный моряк без должного чувства ветра (или не привыкший обращать внимание на колдунчики) на «Тайфуне» запросто может увалиться с бейдевинда до полного бакштага и

даже не ощутить этого по изменившемуся усилию на румпеле. С ростом скорости это усилие постепенно увеличивается, и чувствительность рулевого управления становится нормальной, но возникает другая проблема. Чтобы исключить повреждение рулевого комплекса при выбрасывании на берег или при прохождении мелководья, фиксация пера сделана «мягкой» (рис. 2) — в вертикальном положении оно удерживается эластичным элементом (эспандерной резиной). Увы, на скорости выше 8 уз жесткость этого узла становится недостаточной — резинка начинает растягиваться. Перо руля при этом уходит назад, одновременно меняется центровка судна и резко возрастает усилие на румпеле. Подобная конструкция рулевого устройства, на наш взгляд, требует доработки.

А вот что оказалось приятным сюрпризом, так это наличие кулачковых эксцентриковых стопоров на шкотах! В уже упомянутом тесте «Ветра» мы не напрасно сетовали на их отсутствие, ведь при длительном переходе одним галсом (не стоит забывать, что это — туристский, а не гоночный катамаран!) держать постоянно шкоты на руках весьма утомительно. Улучшенной, по сравнению с «Ветром», оказалась и проводка швертталей — теперь работа с ними уже не требует таких значительных усилий, хотя и по-прежнему не очень удобна. Для проверки работоспособности решений, заложенных в конструкцию руля и шверта, мы решили «проскочить» по Синеглазской отмели. Вопреки нашим опасениям, никаких поломок или иных неприятностей не произошло — несмотря на неприятные звуки, доносящиеся из-под корпуса, яхта довольно спокойно «проползла» по 20—30-сантиметровым глубинам (рис. 3). Руль исправно откинулся назад, а шверты мы легко подобрали



### ОСНОВНЫЕ ДАННЫЕ тримарана «Тайфун»

Длина, м	6.0
Ширина, м	2.95
Жилая палуба, м	2.4×2.2
Носовая палуба, м	2.4×2.1
(в комплект не входит)	
Парусность, м <sup>2</sup> :	
– грот	10
– стаксель	3
– спинакер	15 (в комплект не входит)
Экипаж, чел.	2-4
Грузоподъемность, кг	400

из кокпита. Последующий осмотр подводной части показал отсутствие каких-либо повреждений, что свидетельствует о хорошем качестве примененных при изготовлении судна материалов.

В целом, можно сказать, что фирма «Тритон» провела весьма серьезную «работу над ошибками», выявленными во время теста «Ветра». По возвращении в гавань с «Тайфуном» было жаль расставаться — хотелось продолжить прогулку по заливу. Отрадно, что высокую оценку редакции разделили и питерские туристы — несмотря на немалую цену судна, вся первая партия катамаранов была раскуплена еще до разгара сезона.

**Артур Гроховский**

Фото автора и Константина Константинова

### Плюсы:

качественные материалы, наличие закрутки стакселя, кулачковые стопора на шкотах, подмоторная доска, дополнительная грузовая палуба.

### Минусы:

неудачная конструкция рулевого комплекса.