



Ротан 750: почти экраноплан

Бытует мнение, что катамаран – прерогатива исключительно большого спорта и гонок. При этом многие, ссылаясь на ту же «Формулу-1», уверены, что он наиболее уверенно чувствует себя на относительно тихой воде – совершенно забывая о том, что по подобной схеме выполнена чуть ли не большая часть гоночных катеров открытого моря «Class One», развивающих сравнимые скорости на океанской и морской волне.

Но, тем не менее, есть многочисленные судостроительные фирмы, которые предлагают двухкорпусники и простому потребителю. В их числе петербургская компания «Ротан», выпускающая надувные лодки достаточно редкой на сегодняшний день чисто «пневматической» конструкции, не имеющей ни одного силового жесткого элемента – большая часть ее модельного ряда глиссирующих лодок от 3.8 до внушительных 6.6 м длиной представлена именно катамаранами. А так уж получается и у нас в стране, и во всем мире, что боль-

шинство крупных компаний, выпускающих надувнушки, на каком-то этапе своего развития обязательно приходит к РИБам... Не стал исключением и «Ротан», даже при своем полном, казалось бы, «неприятии» жестких конструктивных узлов. Правда, учитывая особенности надувных лодок фирмы, и РИБ получился довольно необычный.

РИБ наоборот

В принципе, если в точности перевести противоречивый термин «rigid inflatable boat» («жесткая надувная лодка»), то «Ротан 750», опытный образец которого перед запуском в серию

прошел испытания на нашей «мерной миле», вполне можно отнести к этой категории. Хотя у классического РИБа основные гидродинамические задачи возложены все же на жесткий корпус, а надувные баллоны «подключаются» к их решению лишь по мере необходимости. Здесь же все наоборот.

С точки зрения гидродинамики лодка представляет собой все тот же «ротановский» крупный надувной катамаран – в процессе глиссирования участвуют даже не столько основные цилиндрические спонсоны, сколько наклеенные на них снизу надувные же скеги, обра-

Фото
Игоря Лагутина

ТЕСТ
Кия

ОСНОВНЫЕ ДАННЫЕ катамарана «Ротан 750»

Длина габаритная, м	7.5
Ширина габаритная, м	3.5
Габариты пластикового корпуса, м: – длина – ширина	5.1 2.46
Диаметр основных надувных спонсонов, м	0.68
Высота моста над ватерлинией порожнем, м	0.15
Ширина моста между спонсонами, м	2.3
Осадка, м	0.25
Сухой вес без двигателя, кг	700
Емкость топливных баков, л:	2×70
Внутренние габариты каюты, м: – длина – ширина – высота от пайола – высота от сидений	2.5 2.0 1.3 1.08
Габариты кокпита, м: – длина/длина по пайолу – ширина/ширина по пайолу	2.0/1.5 2.0/1.1
Мощность ПМ, л.с.: – максимальная – минимальная – рекомендуемая	225 90 150–175
Пассажировместим., чел.	12
Кол-во спальных мест	4
Грузоподъемность, кг	1500
Цена, руб.	От 800 000

РЕЗУЛЬТАТЫ ИСПЫТАНИЙ

катамарана «Ротан 750»
(нагрузка – 1 чел. плюс 120 л топлива, ходовой тент убран, ПМ – двухтактный «Mercury 225 Saltwater», ГВ – стальной трехлопастной 14.5 и шагом 23 дюйма, скорость ветра – 8–10 м/с, высота волны – 0.2–0.3 м, темп. воздуха – 7°C, темп. воды – 7°C, место испытаний – р. Большая Невка, Санкт-Петербург)

Об/мин	Скорость, уз (км/ч)
600	2.4 (4.4)
1000	4.3 (7.9)
1500	9.0 (16.6)
2000	15.5 (28.6)
2500	20.9 (38.6)
3000	28.3 (52.4)
3500	30.3 (56.1)
4000	42.5 (78.6)
4500	49.3 (91.2)
5000	53.4 (98.7)

зующие пару относительно плоских, насколько это позволяет конструкция и давление воздуха, гидролыж по 42 см шириной, имеющих небольшое, порядка 4°, «схождение» к ДП (на серийных лодках эту, условно говоря, «килеватость» планируется увеличить вдвое). Только мост здесь не «мягкий», а стеклопластиковый, с каютой обтекаемого силуэта, отчего в продольном сечении очень напоминает классическое авиационное крыло с высоким профилем, да и над водой он расположен заметно выше.

Кстати, лодку вполне можно было бы назвать и тримараном, поскольку на днище моста заодно с ним отформован третий, центральный спонсон шириной 52 см с килеватостью 15°, однако в режиме глиссирования по тихой воде он висит над водой на высоте порядка 5–8 см. Его основная задача – облегчить выход на режим, особенно с высокой загрузкой в кокпите, хотя

таким образом решаются и чисто компоновочные задачи.

Впечатление простора, которое первым делом создается на борту «750-го», в чем-то обманчиво – на этом действительно широком катамаране он практически как на обычном однокорпуснике сравнимой длины: ширина пластикового моста (2.46 м) с запасом укладывается в «трейлерный» габарит. А вот про каюту такого не скажешь. Поскольку мост представляет собой практически прямоугольную платформу, здесь действительно очень просторно – при разложенных спальных местах вполне можно устроиться на ночлег и вчетвером. Только рундук здесь лишь один, по центру. Для его устройства и пригодился центральный жесткий спонсон, образующий в каюте также нишу-проход между диванами.

Впрочем, достаточно вместительные рундуки расположены в П-образном кормовом сиденье



кокапита. Об этой части лодки, наиболее «обитаемой», скажем коротко: планировочная задумка в целом неплохая (в частности, удобен вход с кормы), но есть и очень существенный недостаток, который на серийных судах нам обещали исправить – какое-либо ограждение полностью отсутствует (нет ни релингов, ни даже спинки заднего сиденья), а поручней, не очень удачно расположенных, всего три, отчего в свежую погоду пассажиры чувствуют себя, мягко говоря, не совсем уверенно.

В двух стихиях

Чтобы попасть к нашей традиционной испытательной «трассе» на Большой Невке, пришлось около 15 км пройти по Невской губе Финского залива, на которой достаточно сильный юго-западный ветер развел неприятную «короткую» волну высотой 0.7–0.8 м. Наиболее комфортной на ней оказалась скорость порядка 55–60 км/ч, особенно учитывая достаточно большую компанию в кокпите, большинству из которой попросту не было за что держаться. Вполне можно было и прибавить – волну

узкие гидролыжи туго «набитых» скегов встречают довольно мягко, хотя на более высоких скоростях, особенно движении под углом к пенным гребням, стали отмечаться незначительные «переставки», требующие подруливания.

Оказавшись в городе и высадив пассажиров, я покатался на «750-м» уже в одиночку, выбрав для скоростных замеров более-менее укрытый от все усиливающегося ветра участок дельты. Но все же ветер, дувший против течения, ощущался и там. Показательный факт: на сей раз показатели максимальной и «крейсерской» скорости, достигнутые в режиме глиссирования в обоих направлениях относительно течения, практически полностью совпали – свойственная катамаранам аэродинамическая разгрузка явно работала в полную силу.

А на одном из открытых «прямоков» на скорости около 95 км/ч лодка попыталась сделать нечто вроде «кобры» – очевидно, я поймал особо сильный порыв встречного ветра. Надо сказать, что процесс протекал очень плавно и довольно мед-

ленно, так что времени сбросить обороты было предостаточно. При желании, точно дозируя газ, можно было даже некоторое время подержать лодку под углом 30–35° к поверхности воды. Потом я немного поджал триммер, и произошло чудо – лодка выровнялась, слегка приподнялась над водой, и на экране навигатора замелькали уже трехзначные цифры: 108, 110, 112, 109... В таком режиме удалось продержаться секунд пятнадцать, после чего, очевидно, налетевший навстречу остров перекрыл ветер – скорость вновь упала ниже «сотки». Такой режим не назовешь стабильным, поскольку его инициировал ветровой порыв, попытки лодки взмыть в воздух пришлось постоянно пресекать секундными сбросами газа, а определенные усилия требовались и для того, чтобы просто удержать ее на курсе, поэтому в итоговую таблицу мы этот результат не включили.

В крутых поворотах налегке с полного хода ротановский катамаран очень напомнил мне СВП – лодка при этом идет боком, с боковым скольжением, и «заправить» ее в траекторию меньшего радиуса можно простым сбросом газа. Хотя на малом ходу, когда аэродинамика практически не работает, маневренность вполне привычная – та же швартовка не вызывает никаких проблем.

Резюме

«Необычная лодка для обычных людей» – примерно так можно сформулировать главное впечатление от «Ротана 750». При всех плюсах и минусах катамаранной схемы, это в первую очередь довольно просторный дейкрэйсер, рассчитанный на довольно большую компанию. Еще раз отметим, что мы имели дело с опытным образцом, созданным в первую очередь для оценки ходовых качеств, так что надеемся, что в серии будет устранен ряд отмеченных бытовых неудобств. ■



ТЕСТ
Кия

Катамаран «Ротан 750» предоставлен для испытаний компанией «Ротан», Санкт-Петербург, тел. +7 (911) 270-7780, +7 (921) 588-0504, rotan@pise.net, www.rotan.spb.ru



– хорошие мореходные и скоростные качества
– большая «спальная» площадь каюты
– «трейлерный» габарит по ширине



– отсутствие релингов и недостаток поручней в кокпите
– отсутствие водительской подножки
– небольшие «переставки» на максимальной скорости