

Артем Лисочкин. Фото Андрея Остробокова



«Catran 460M» и «460 Lux»: новые оттенки «Радуги»



Скорее всего, при слове «радуга» водномоторникам старшего поколения придет в голову не общеизвестное оптическое явление, а замечательные проекты Юрия Зимина, с одним из которых «Кия» познакомил читателей в 1976 г. (№ 61). В те далекие времена автор этих строк пребывал в весьма юном возрасте, и подержаться за штурвал или румпель удавалось лишь в награду за хорошее поведение. Впечатления от управления «Радугой-41» с тех пор, конечно, изрядно позабылись (хотя наверняка преобладали щенячьи восторги!), но возможность освежить память представилась тридцать лет спустя, прошлой осенью, когда журнал получил приглашение опробовать на редакционной «мерной миле» лодки с маркой «Catran».

Одноименная казанская компания не скрывает, что в основе «460-го» и его модификаций лежит один из самых популярных проектов для самостоятельной постройки советских времен — более того, этот факт намеренно афишируется. Если опять вернуться к воспоминаниям детства, то в те годы «Радуга-41» воспринималась практически наравне с «Казанками» и «Прогрессами» — так часто встречался на воде ее легко узнаваемый, немного угловатый силуэт. Впору было говорить о «народной серии» — выражаясь нынешним языком, сотни отечественных самоделщиков выступали одновременно в роли как компании-производителя, так и «рыночного регулятора» спроса, который

не был бы так велик, не оказался проект действительно удачным. Именно проверенность «бестселлера» стала главным аргументом в пользу того, чтобы «народная серия» получила свое дальнейшее развитие в настоящем серийном производстве.

Рестайлинг и не только

На первый взгляд кажется, что создатели «Catran 460» повторили корпус «Радуги-41» в стеклопластике буквально один в один. Во многом это соответствует действительности, и все же в первоначальный проект был внесен ряд изменений, которые могут показаться незначительными, но, тем не менее, преследуют вполне определенные цели.

Сама по себе концепция обводов и основные контрольные размеры теоретического чертежа оставлены неизменными. Напомним, что Юрий Зимин разрабатывал свой проект в те годы, когда эксперименты с «нестандартными» обводами оставались прерогативой в основном самоделщиков. Обводы типа «кафедрал» привлекли конструктора как своими ходовыми качествами, так и высокой технологичностью при изготовлении корпуса из основного доступного тогда отечественным умельцам материала — фанеры. Формально «кафедрал» можно отнести к тримаранам, хотя бортовые спонсоны здесь относительно невелики по сравнению с собственно корпусом и заметно приподняты относительно

килевой линии — скорее, это развитые скуловые брызгоотбойники.

Одним из важных элементов обводов «Радуги-41» была довольно широкая (занимавшая практически половину ширины корпуса по скуле) днищевая гидролыжа умеренной по сравнению с собственно корпусом килеватости (7.5 против 18°). Поскольку мощность нынешних подвесных моторов не ограничена скромными величинами в 20–30 л.с., конструкторы «Катрана» значительно ее заузили, пожертвовав подъемной силой в пользу более мягкого хода при волнении. Ставшая более узкой лыжа выдвигается из днища высокой «ступенькой», боковые грани которой препятствуют проскальзыванию корпуса в крутых поворотах.

Корпус несколько «подрос» в длину (в первую очередь за счет выступающих кринолинов), немного увеличилась высота борта. Привальник, ранее практически горизонтальный, обрел заметную погибь (исполнить подобное в стеклопластике не в пример проще). Надо сказать, что такая конфигурация мягкого привального бруса, сбегającego в кормовой части к ватерлинии, преследует не одни только дизайнерские цели: лодка ведь «управляется кормой», и при отходе от низкого причала или мостков меньше риск повредить глянцевую поверхность гелкоута. Насколько же красив новый силуэт, из-за которого в профиль отпрыск угловатой «Радуги» немного смахивает на веретенообразный мяч для регби — судить не нам.

Чтобы покончить с существенными доработками собственно корпуса, послужившего основой для ряда модификаций, сообщим, что при своих до-

вольно компактных размерах «Catran» обзавелся самоотливным кокпитом (мы уже не раз упоминали, что самоотлив способен сослужить добрую службу не только на ходу, но и на стоянке в дождливую погоду). Высота пайола, на наш взгляд, выбрана грамотно — кокпит получился достаточно глубоким, и при этом вода начинает проглядывать через единственный, но «толстый» шпигат лишь тогда, когда располагаешься вплотную к кормовой переборке вдвоем. Впрочем, если бы создатели лодки дополнили сливное отверстие плотной пробкой на цепочке, никто бы их за это не осудил.

Кокпит выполнен «ступенчатым» — в носовой части пайол повыше. Объясняется это скорее технологическими причинами: во-первых, здесь размещается значительная доля блоков плавучести (в дополнение к пенополиуретановой «задувке» бортов), а во-вторых, в нос от миделя установлен пластиковый «каталожный» бензобак емкостью 52 или 75 л. Проинспектировать трубопроводы и указатель уровня можно через специальный лючок, но вот вытащить упрятанный между корпусными секциями бак удастся, увы, лишь при помощи «болгарки».

Проблемы могут возникнуть и при замене длинного дюритового шланга, протянувшегося под пайолом на всю длину переднего кокпита к заливной горловине, которая пристроена на крошечной носовой деке... Впрочем, само по себе расположение горловины удобно для заправки из канистры даже на открытой воде — если не принимать в расчет, что в носу обычно сильнее качает (на «каютнике», где доступ на нос затруднен, горловина установлена более классическим образом — в кормо-

вой части планширя по левому борту, да и бак установлен поближе к ней, под пайолом кормового кокпита).

По бокам от выступающего в кокпит рецесса отформованы полукруглые рундучки-сиденья; есть варианты исполнения с высотой транца не только 510 мм, но и 380 мм — под «короткую» ногу мотора, что не исключает из числа потенциальных потребителей и приерженцев отечественных моторов.

В общем, примерно так выглядит обновленная «основа», которая позволяет без особых трудовых и финансовых затрат, почти по принципу детского «конструктора» создавать модификации с различной компоновкой — навесные стеклопластиковые детали большей частью монтируются попросту на вытяжных заклепках. Выглядит все это хозяйство без особых претензий, зато достаточно аккуратно — несколько неровных и излишне широких зазоров обнаружилось лишь на каютной лодке.

Самой первой пошла в серию версия «460-го» с центральной консолью, формально «двухместной». На тест же

Основные данные мотолодки «Catran 460M»*

Длина, м:	4.6
Ширина, м:	2.0
Осадка, м:	0.25
Килеватость на транце, град.:	8
– гидролыжи	18
– корпуса	
Сухой вес, кг:	280 (300)
Емкость топливного бака, л:	52 или 75
Высота транца, м:	0.38 или 0.51
Мощность ПМ, л.с.:	70
– максимальная	50–60
– рекомендуемая	
Пассажировместимость, чел.:	4
Кол-во спальных мест:	0 (2)
Грузоподъемность, кг:	500
Цена, руб.:	144 000 (158 000)

* В скобках — отличающиеся данные мотолодки «Catran 460 Lux»



Результаты испытаний мотолодки «Catran 460M»

(нагрузка – 2 чел. плюс 70 л топлива. ходовой тент убран. ПМ – двухтактный «Tohatsu 70». ГВ – алюминиевый трехлопастной диаметром 13 1/4 и шагом 17 дюймов. скорость ветра – 6–10 м/с. высота волны – 0.3–0.5 м. темп. воздуха – 0оС. темп. воды – 8°С. место испытаний – Куйбышевское водохранилище. Казань)

Об/мин	Скорость. уз (км/ч)
550	2.0 (3.7)
1000	3.6 (6.7)
1500	4.8 (8.9)
2000	5.7 (10.6)
2500	7.2 (13.4)
3000	12.4 (22.9)
3500	18.4 (34.0)
4000	22.8 (42.2)
4500	26.5 (49.1)
5000	30.7 (56.8)
5500	33.0 (61.0)
5800	34.8 (64.4)

были предоставлены две относительно свежие модификации: с двухконсольной компоновкой (на наш взгляд, она не только выглядит эстетичнее первенца – при относительно небольшой ширине лодки один широкий проход из кормы в нос гораздо удобнее двух узеньких), а также каютная. В этих пределах тоже, как говорится, «возможны варианты» – для водителя с пассажиром впереди можно установить либо тумбы-рундуки, либо более удобные, но не столь практичные поворотные кресла, врезать в борта кокпита боксы для мелочевки и т.п.

Проход между консолями на открытой лодке «в стандарте» перекрывается откидной форточкой и «калиткой», что при сопровождающих тест погодных условиях оказалось немаловажно. О последнюю мы постоянно спотыкались, просто ее не замечая, но потом выяснилось, что на большинство серийных лодок устанавливается дверца не из прозрачного оргстекла, а из белого пластика.

Накладная каюта (с кормовой переборкой и дверью, как у «взрослых») со стороны кажется совсем крошечной, но внутренний габарит по длине вполне достаточен (1.8 м), а интерьер обит ворсистым материалом, предотвращающим образование конден-



сата. Единственно, чтобы устроиться на ночлег более вольготно, не помешала бы закладная доска в проходе V-образного дивана, но каких-либо уступов или пазов для ее фиксации не обнаружилось.

«Кафедрал» на все руки

Для редакционных испытаний были предоставлены два экземпляра открытого «460-го» с индексом «М» и каютная версия с гордой приставкой «люкс».

В свое время Юрий Зимин считал оптимальной силовой установкой для «Радуги-41» пару «Нептун-23», сознательно ограничивая мощность ве-

личиной 50 л.с., и пошедшие по его стопам специалисты «Катрана» предпочли особо не отступать от указаний мастера. (Нередко на серийных лодках, построенных по старым проектам «Кия», вместо расчетных 60 л.с. можно обнаружить и 140-сильный мотор!). На наш деликатный намек на то, что, мол, кое-кто наверняка и «сотку» потребует на транец повесить, представители верфи только возмущенно замахали на нас руками. Даже 70-сильный «Tohatsu» на транце одной из открытых лодок формально был «на пределе», хотя, положив руку на сердце, должны признать, что лишние двадцать лошадей ровно никаких проблем не создали.

Вторая такая лодка была снаряжена 40-сильным «Yamaha Enduro» без тахометра и явно случайным гребным винтом (поэтому ее показатели в таблицах не приводим), а на каютной модификации стояла укладывающаяся в рекомендуемый мощностной диапазон «шестидесятка».

Компактным «Катранам» предстояло показать себя в далеко не самых простых условиях – сильный ветер, скорость которого на порывах зашкаливала за 12 м/с, развел на просторе водохранилища высокую волну с «барашками». Для того, чтобы кор-

Результаты испытаний мотолодки «Catran 460M» с ПМ «Tohatsu 70» и нагрузкой 1–7 чел.

Нагрузка. чел.	Скорость. уз (км/ч)
1	35.7 (66.1)
2	34.8 (64.4)
3	34.2 (63.3)
4	33.7 (62.4)
5	33.0 (61.0)
6	32.5 (60.1)
7	31.7 (58.7)

Результаты испытаний мотолодки «Catran 460 Lux»

(нагрузка – 2 чел. плюс 30 л топлива, ходовой тент убран, ПМ – двухтактный «Mergury 60», ГВ – алюминиевый трехлопастной шагом 13 дюймов, скорость ветра – 6–10 м/с, высота волны – 0.3–0.5 м, темп. воздуха – 0°C, темп. воды – 8°C, место испытаний – Куйбышевское водохранилище, Казань)

Об/мин	Скорость. уз (км/ч)
900	2.2 (4.1)
1000	2.9 (5.4)
1500	4.3 (8.0)
2000	5.5 (10.1)
2500	6.2 (11.4)
3000	8.8 (16.3)
3500	17.0 (31.5)
4000	20.4 (37.7)
4500	24.2 (44.8)
5000	29.4 (54.3)
5500	30.5 (56.4)



ректно снять скоростные показатели, пришлось даже прятаться за мыс, где было немного потише, но и на открытых пространствах лодки чувствовали себя весьма уверенно.

Уважая тримараны за целый ряд полезных качеств, испытатели «КиЯ» несколько настороженно относятся к их мореходным качествам. Но «кафедрал» с его приподнятыми бортовыми спонсонами – совсем другое дело. Никакого «бульдозерного эффекта» при встрече с волной – ощущения примерно такие же, как на корпусе с обводами «глубокое V» аналогичной килеватости.

Даже в таких непростых условиях лодка с тяговитым «Enduro» на транце вела себя чересчур уж вальяжно, поэтому вскоре мы пересели на ее «сестричку» с 70-сильным мотором. На скоростях порядка 55–60 км/ч начались эффектные прыжки и подлеты, но ситуация оставалась под контролем. Спонсоны эффективно отражали веера брызг, и водяную пыль заносило в кокпит большей частью порывами ветра. Несмотря на внешне массивную рубку «каютника», своим поведением он практически ничем не отличался от открытой лодки – по крайней мере, мы не заметили какого-либо влияния, оказываемого более высоким положением



- достойные ходовые качества
- малая чувствительность к нагрузке
- самоотливной кокпит



- не совсем аккуратная пристыковка накладных деталей (особенно на «460 Lux»)
- несъемный бензобак
- отсутствие закладной доски в каюте («460 Lux»)

центра тяжести, а увеличенная парусность начинала сказываться лишь при движении «на пятке» поперек ветра, когда нос немного сдувало вбок.

Впрочем, скачки во волнам были устроены исключительно с испытательскими целями. В «мирных условиях», при наличии на борту неподготовленных пассажиров, в такую погоду лучше поддерживать скорость порядка 30–40 км/ч – ход при этом и быстрый, и вполне комфортный. А при необходимости можно поддерживать режим глиссирования всего лишь при 23–24 км/ч – несмотря на более узкую по сравнению с «Радугой» гидролыжу, подъемная сила по-прежнему не в дефиците.

Мы сразу предположили, что и с нагрузкой «Catran» должен управляться неплохо – хотя, как показал последующий этап испытаний, слово «неплохо» звучит чересчур уж скромно. При па-

спортной пассажировместимости 4 чел. с 70-сильным мотором мы вышли на глиссирование всемером, причем каждый из пассажиров с аптекарской точностью уменьшил скоростной показатель всего лишь на 1–1.5 км/ч! Единственно, перегруженная лодка с откинутым мотором начинала слегка дельфинировать, а сидящие в переднем кокпите пару раз получили свою порцию брызг – но не будем забывать, при каких условиях проводились испытания.

Резюме

Удачные проекты не умирают. Проверенный корпус советских времен, хотя и в осовремененном варианте, еще раз доказал свою жизнеспособность. И сама по себе лодка, и уровень исполнения достаточно «бюджетны» (даже «Lux», если по-честному – это далеко не «люкс»), но тот же «модульный» принцип создания модификаций, позволяющий минимизировать расходы верфи и, соответственно, конечную цену, в нынешние непростые времена многие только поприветствуют.

Мотолодки «Catran 460M» и «Catran 460 Lux» предоставлены для испытаний компанией «Катран Плюс»: Казань, ул. Большая, 106, тел. (843) 240-4659, (927) 463-2961, факс (843) 520-6169, catran460@inbox.ru, www.catran.net