

Евгения Краева.

Фото Артема Лисочкина  
и Андрея Геращенко



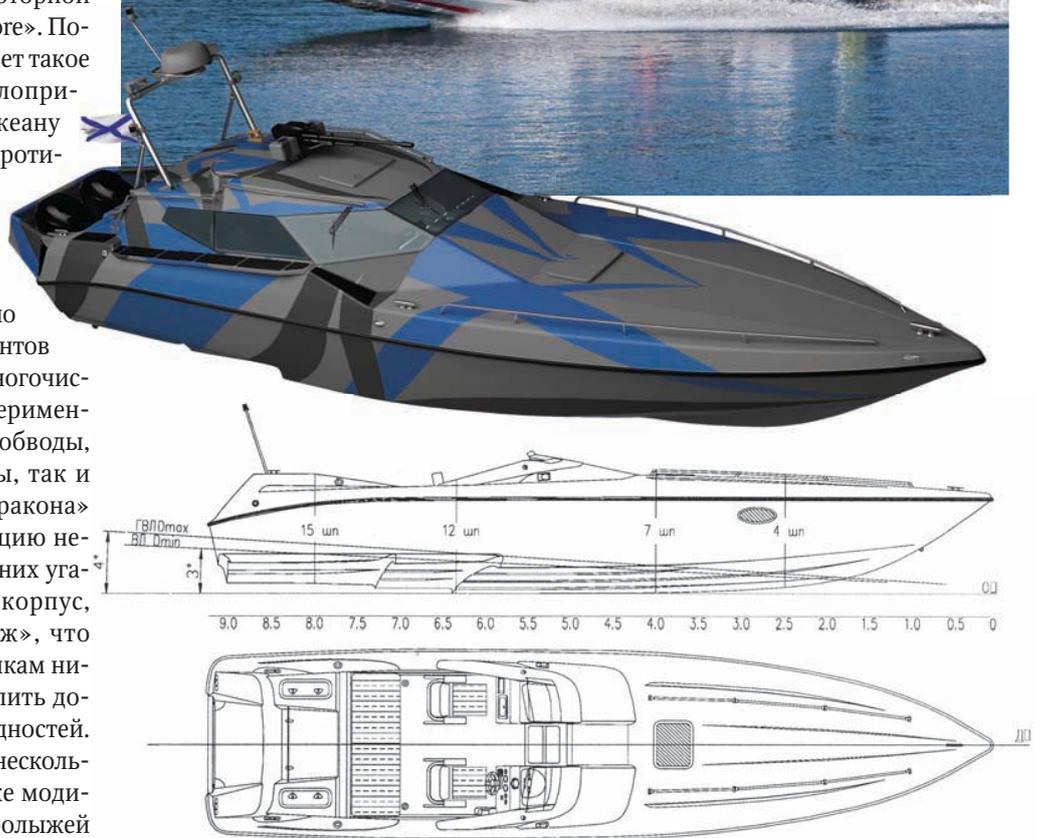
# «СПОРТСМЕН В ВЕЧЕРНЕМ КОСТЮМЕ»

Создатели катера «Sea Dragon» – группа компаний «Петросет» и производственная фирма «Мобиле Групп» – взяли за трудновыполнимую задачу: совместить в его конструкции скорость спортивного болида типа «Cigarette» с комфортом элитного судна. И если джип «Hummer» можно назвать «военным в смокинге», то «Sea Dragon» – «спортсменом в вечернем костюме».

«**М**орской дракон» (так переводится название катера с английского) – уникальный для России проект спортивной моторной яхты океанского класса «offshore». Попробуем разобраться, что делает такое небольшое, казалось бы, малоприспособленное к открытому океану судно мореходным, готовым противостоять любому волнению?

За 130 лет истории развития скоростных судов с динамическими принципами поддержания конструкторами было испробовано множество вариантов форм корпуса. В результате многочисленных исследований и экспериментов появились отработанные обводы, но все они имеют как плюсы, так и минусы. Форма «Морского дракона» представляет собой комбинацию нескольких типичных форм – в них угадываются реданированный корпус, «глубокое V», «морской нож», что дало возможность разработчикам нивелировать недостатки и усилить достоинства каждой из разновидностей. Разумный компромисс между несколькими типами обводов, а также модификация днища развитой гидрольжей позволили снизить ударные нагрузки на корпус, облегчить выход на глиссирование и обеспечить плавный ход на волнении при скорости до 140 км/ч.

В связи с новым витком развития глиссеростроения снова вошли в моду



поперечные реданы. На «Sea Dragon» их два: основной и дополнительный, расположенные в кормовой части днища. Они способствуют достижению высоких скоростей на волнении,

значительно уменьшая площадь смоченной поверхности, а значит, и сопротивление, снижая расход топлива по сравнению с безреданной конструкцией. Скуловые отгибы повышают

давление потока вблизи скул, уменьшая потери подъемной силы от поперечного растекания потока, а также смоченную поверхность и замывание бортов.

Спортивному характеру полностью отвечает и конструкция корпуса: борта и палуба выполнены по трехслойной схеме из винилэфирного стеклопластика, днище – сплошное с кевларом. Наиболее нагруженные места и набор усилены углеволокном. С целью снижения массы многие элементы обстойки изготавливают также из композитов, что придает им, кроме того, привлекательный внешний вид.

Возможность составить личное мнение представилась мне на «Балтийском морском фестивале 2010»,

прошедшем в «Ленэкспо» в июне 2010 г., где на тест «Морского дракона» могли записаться абсолютно все желающие. Проанализировав впечатления и отбросив бьющие через край эмоции, среди которых преобладал бурный восторг, отмечу следующее.

Килеватым формам катера хоть и присущ некоторый недостаток начальной остойчивости, при наборе минимальной скорости глиссирования она нормализуется. Несмотря на высокую энерговооруженность судна, не наблюдается ни дельфинирования, ни рыскания.

Садясь в кокпит катера, внутренне готовилась к тому, что вся вымокну от брызг, однако, как оказалось, напрасно – форма носовой части корпуса такова, что практически полностью подавляет брызгообразование на ходу и не допускает зарывания носа в воду при сильном волнении. Также удивило отсутствие рева двигателей «Морского дракона», хотя это были два двухтактных «Yamaha» по 300 л.с. каждый. Казалось, что катер обгоняет звук. Видимо, этому способствовало то, что двигатели вынесены за пределы кокпита, а также отделены от корпуса шумоизолирующей переборкой.

Спустившись в салон, я, вопреки ожиданиям, обнаружила оборудованные, присущее скорее круизной яхте:

СВЧ, холодильник, плиту, вытяжку, мойку и DVD-плеер с монитором над спальным местом. Несмотря на то, что все в конструкции подчинено прежде всего достижению высокой скорости, в корпусе оказалось достаточно места для размещения уютных камбуза и гальюна. Их наличие – редкость для ка-



теров такого класса, хотя в российских реалиях гальюн просто необходим при прогулках по городским рекам и каналам, а камбуз незаменим в дальних путешествиях. Баки пресной воды и топлива весьма объемистые – 50 и 500 л, что продиктовано недостатком оборудованных марин и заправок на родных водных просторах.

Шикарное спальное место в носу рассчитано всего на двух человек, но при желании в салоне можно разместить на ночлег еще двоих. Для этого надо лишь трансформировать в дополнительное спальное место две кушетки, расположенные за отделяющей спальный отсек шпангоутной рамой, сложив столик между ними. Полная же паспортная пассажировместимость «Sea Dragon» – пять человек.

В мае прошлого года в гонке «От Балтийского моря до Белого моря», посвященной 20-летию МЧС России приняли участие 19 катеров различных предприятий Петербурга, среди которых был и «Петросет» с «Морским драконом». Им предстояло пройти два участка: «Санкт-Петербург – крепость Орешек» и «Крепость Орешек – о.Валаам». Мы все знаем Ладогу – она любит преподносить погодные сюрпризы, и неудивительно, что принять участие во втором этапе отважилось меньше половины участников, в том

числе и «Sea Dragon», который победил, не оставив ни малейшего шанса конкурентам.

В целом разработчики справились со своей задачей и создали удачный многоцелевой катер. Кроме спортивно-прогулочной разработаны его военная, патрульная, спасательная модификации, он может также выполнять функции развездного судна. Конструкторы готовы разработать вариант катера, пригодного к сбросу на воду с помощью грузовой транспортно-десантной парашютной системы.

Для простых смертных, не собирающихся вести военные действия, огромным плюсом можно назвать возможность его транспортировки без каких-либо ограничений по автодорогам на

стандартном автомобильном трейлере за любым тяжелым джипом, а также спуска и подъема по слипу на трейлере. Несмотря на высокую мощность, катер подлежит регистрации только в ГИМС, что значительно облегчает оформление необходимых документов для его владельца. Ну а в зимнее несезонье подвесные моторы снять и отдать на сервисное обслуживание проще, чем стационарные. ■

### Основные данные катера «Sea Dragon»

Длина, м	9.15
Ширина, м	2.30
Килеватость, град.:	
– на миделе	23
– на транце	21
Сухой вес, кг	1200
Емкость бака пресной воды, л	50
Емкость топливного бака, л	500
Высота подволока, м:	
– в носовой каюте	0.95
– в салоне	1.30
Высота транца, м	0.72
Мощность ПМ, л.с.:	
– максимальная	2×300
– рекомендуемая	2×275
Кол-во спальных мест	2+2

Компания «Планета Лодок»:  
Санкт-Петербург, Средний пр., 86,  
тел. (812)703-52-50,  
ул. Львовская, 10, тел. (812)647-03-64  
www.planetalodok.ru, www.petroset.ru.