

Катамаран New Flight: первые впечатления

А. П. ♦ Приглашение на тест-драйв от эстонской компании New Flight OÜ застало нас в тот момент, когда погода все больше склонялась к заморозкам, а первый октябрьский снег уже оставил свои следы на берегу остывающего залива. На воду выходить откровенно не хотелось. Однако отказаться было невозможно – люди специально приехали в Петербург, чтобы показать на ходу прототип нового катамарана, к серийному производству которого на небольшом заводе в Нарве они собираются приступить уже в этом году. Ну не откладывать же такое интересное знакомство на целый сезон!

**ТЕСТ
Кия**



Изобретатель

До некоторого времени Александр Рябов, директор компании и конструктор катамарана, к судостроению, даже малому, никакого отношения не имел. По профессии он строитель, а по призванию – изобретатель и новатор. На его счету множество патентов и зарегистрированных изобретений в самых разных технических областях. С миром паруса Александр соприкоснулся два года назад, когда по

приглашению друзей отправился в небольшое путешествие по озерам на надувном катамаране. По итогам этого похода в голове сложился план: как и что можно изменить в конструкции, чтобы полюбившееся парусное судно обрело необходимый комфорт и солидность, которых, по мнению Александра (и с этим можно согласиться), не хватает разборным катамаранам. Точнее, возник даже не план изменений или доработок, а план создания нового образца складных катамаранов – уже с жестким корпусом. «Надувнушки» – замечательный продукт в туристическом сегменте рынка, их компактность (в собранном состоянии) и доступность в цене трудно превзойти. Однако на ходу это, все-таки, довольно экстремальный спортивный снаряд, эксплуатация которого требует определенной физической подготовки и знаний. Как правильно подмечает Александр Рябов, управляя на-



В сборочном цеху



Поплавок катамарана в сложенном состоянии

дувным катамараном, вы уже ничем другим, кроме управления, заняться не можете: «Даже просто перемещаться с борта на борт – отдельное искусство».

Новая идея состояла в том, чтобы, сохранив динамику и остойчивость катамарана, а также пусть и не компактность, но определенную мобильность и легкость перевозки, – принципиально увеличить функциональность лодки, комфорт пребывания на палубе и защищенность людей от воды во время движения. Так возник проект частично складного катамарана с жесткими корпусами и палубным настилом. Поплавки катамарана, поворачиваясь вокруг продольных осей, укладываются на внутреннее пространство палубы, в результате чего внешний габарит лодки позволяет перевозить ее на прицепе без оформления отдельного разрешения. Погрузка катамарана (правда, конструкции-прототипа) с последующей уборкой корпусов заняла у нас считанные минуты. После доставки на место поплавок вручную раскладывают в «боевое положение» и фиксируются болтами, затем устанавливается мачта, и вся конструкция вместе с прицепом подается к обрезу воды или на слип для спуска на воду. Для тех, кто привык к перемене акваторий, но «перерос» надувной катамаран – отличное решение.

И сам проект, и технологии, реализованные в производственном процессе, содержат много технических изюминок, новаторских идей и решений. Об этом речь пойдет ниже. А пока несколько слов о прошедших испытаниях.

Тест-драйв

Выход на воду после первых заморозков, «по первому снежку» – испытание не только в смысле «тест-драйв», но также испытание и собственной силы воли. А ее к концу года осталось не так уж и много. Поэтому собственно морская часть получилась быстрой: довольно быстро собрав катамаран на берегу (немного провозились с мачтой – на прототипе система ее установки была несовершенна), вышли в залив и уже через полчаса быстрой, бодрящей езды под мотором и двух-трех длинных галсов под парусами – вернулись обратно в гавань.

Но даже за это короткое время мы смогли убедиться в том, что катамаран обладает отличной динамикой и прекрасной остойчивостью. Шесть человек, одновременно находившихся на палубе и перемещавшихся по ней произвольным образом, никакого существенного влияния на крен и дифферент не оказывали. Несмотря на то, что собственный вес прототипа не превышает 250 кг.



Прототип перед выходом на воду

Мы могли бы отметить множество деталей оборудования, элементов проводки и управления, которые на тот момент нуждались в доработке, однако, Александр все это понимал и без нас, а главной целью выхода в море было показать работоспособность перспективной конструкции. И в этом смысле время не было потрачено впустую: мы убедились и в простоте сборки-разборки, и в отличных ходовых качествах катамарана даже при экспериментальном вооружении, и в удобстве его спуска на воду, а также последующего подъема на автомобильный прицеп. Ну, и, конечно, отдельное впечатление – складные сиденья. Ни на одной яхте подобных габаритов я не встречал такого трепетного отношения к комфорту размещения на палубе. Как ни странно, на этом паруснике шезлонги смотрелись вполне гармонично.

Уже через пару месяцев после описываемых событий конструктор вновь позвонил нам и пригласил осмотреть корпуса теперь уже первого серийного образца своего катамарана-трансформера. Мы посетили сборочный цех компании New Flight и вот что увидели.

Катамаран

Два корпуса катамарана (длина 6.2 м) изготовлены из композита на основе стеклопластика

Основные данные катамарана New Flight

Длина – 6.2 м
 Ширина – 3.8 м (в сложен. состоянии – 2.2 м)
 Осадка:
 поплавками – 0.15 м
 швертом – 0.8 м
 Высота мачты – 10.1 м
 Площадь парусов:
 грот – 15 м²
 стаксель – 10 м²
 Вес – 350 кг
 ПМ – до 15 л.с.



Поплавок разделен на 6 отсеков



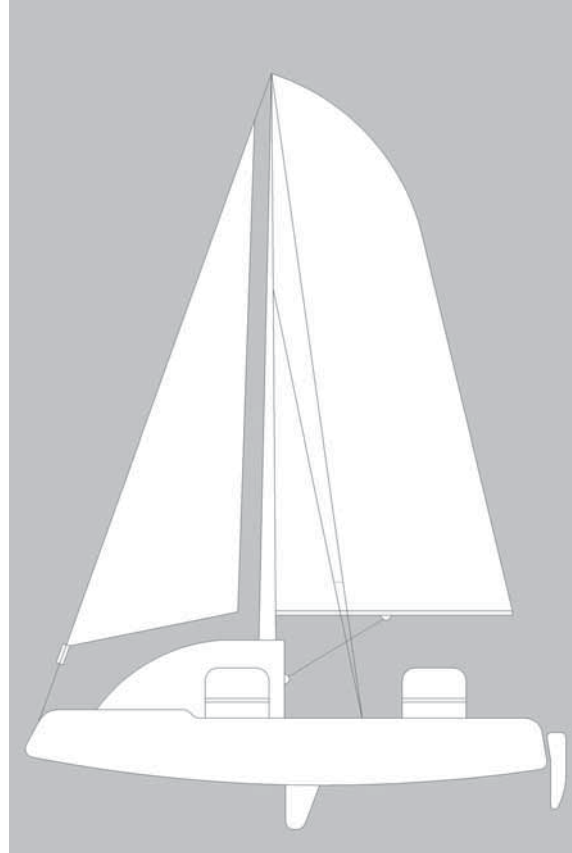
и полиэфирной смолы. Стенки корпусов имеют трехслойную сэндвичевую конструкцию: между двумя слоями стеклоткани проклеен слой специального пенопласта толщиной 10 мм. Каждый корпус разделен герметичными переборками на шесть отсеков. Первый отсек – с таранной переборкой – заполнен стеклянной микросферой на эпоксидном связующем, что придает носовой части поплавка дополнительную прочность, защищая при возможных ударах о твердую поверхность. В верхней части второго отсека оборудован рундук для поклажи, а внизу размещен носовой блок непотопляемости из пенополистирола, вклеенный в корпус между переборками. Следующие три отсека, каждый объемом 275 л, предназначены для размещения грузов и туристского снаряжения (всего на катамаране 6 таких отсеков). Каждый из них имеет запирающиеся на замки герметичные крышки. В кормовом отсеке находится еще один блок непотопляемости из пенополистирола. На транцах поплавков закреплены кронштейны для съемной рулевой коробки; перья руля, могут фиксироваться под различными углами к вертикальной оси, вплоть до горизон-

тального положения. Сами перья изготовлены из стеклопластика методом формовки давлением в закрытой матрице, в результате чего они обладают прочностью монолита и, вместе с тем, значительно легче своих композитных аналогов, сделанных путем простой ручной формовки с последующей склейкой. Над первым и третьим грузовыми отсеками установлены складные легкоъемные сиденья длиной 1300 мм (всего – 4); сиденья со спинками выполнены из сетки, а их несущая конструкция – из полированной нержавеющей трубы. На наружных бортах обоих поплавков закреплены вант-путенсы.

Корпуса связывает между собой жесткий палубный настил (также стеклопластик на полиэфирной основе). Палуба имеет нескользящее покрытие и усилена сотовой структурой из композита. Перекрытие сделано не плоским, а с заданной килеватостью и продольными реданами, которые нужны, в первую очередь, для фиксации катамарана на передней опорной точке прицепа и предотвращения его бокового смещения при перевозке. Конечно, для таких элементов это не базовый функционал, но эстетика летящего над водой штевня

присутствует. Центральная часть перекрытия разделена на герметичные отсеки тремя композитными перегородками – ребрами жесткости. С их внешних торцов имеются по четыре кронштейна из нержавеющей стали, предназначенные для крепления 80-сантиметровых поворотных балок, которые заформованы в поплавки. В передней части корпуса устроена рубка с жесткой крышей-обтекателем и мягкими боковинами. Обтекатель упирается в основание мачты – приформованный к палубе алюминевый пиллерс с вертлюгом гика и степсом мачты (мачта не поворотная). На транцевой части установлены три закладные детали: слева и справа кронштейны под подвесной мотор (до 15 л.с.), а в ДП – качалка трапеции, синхронизирующая поворот рулей. Трапеция выполнена из нержавеющей трубы с шаровыми шарнирами. В центральной части перекрытия оборудован швертовый колодец, в котором установлен прямой поворотный шверт.

Поворотные балки, обеспечивающие складывание поплавков, выполнены из профильной анодированной алюминиевой трубы и крепятся на осях (болты М12) к кронштейнам палубы с воз-



возможностью поворота на 160–170 градусов. При повороте бабок поплавки переворачиваются вверх килем и размещаются над центральной частью палубы, сокращая габаритную ширину катамарана с 3.8 до 2.2 м. Над балками между поплавками и корпусом уложены настилы из стеклокомпозита с нескользящим покрытием.

Парусное вооружение катамарана – бермудский шлюп со стандартным гротом площадью 15 м² и стакселем до 10 м². Конструкцией предусмотрена возможность установки выдвижного бушприта для несения генакера. Десятиметровая мачта выполнена из алюминиевой анодированной профилированной трубы. Высота мачты от палубы – 10.1 м, расстояние от гика до топа – 9 м. Гик из стеклокомпозита, армированный предварительно натянутым стеклоровингом. Гик оборудован телескопической оттяжкой.

Для перевозки катамарана используется прицеп эстонской фирмы RESPO, который имеет специальную конструкцию и сам является неотъемлемой частью системы транспортировки и трансформации катамарана. Прицеп играет роль стапеля при складывании и раскладывании


катамарана. Система привода складного механизма катамарана установлена на торцевой части рубки и позволяет с помощью лебедки и системы блоков быстро трансформировать конструкцию в рабочее положение или положение для транспортировки силами одного человека. Приведение в рабочее положение занимает от 20 до 30 минут. В сложенном состоянии прицеп с катамараном вписываются в разрешенный транспортный габарит и могут храниться как в гараже, так и на стоянке, что позволяет владельцу наслаждаться управлением настоящим парусно-моторным катамараном на любой акватории, к которой только можно подъехать на автомобиле.

Маркетинг

Выше мы уже коснулись вопроса потенциальной аудитории покупателей нового катамарана – те «туристы-катамаранщики», которые готовы путешествовать, но хотят делать это в более комфортных условиях. Когда на борту можно разместить достаточное количество груза, взять гостей и при этом сохранить свободное пространство и никак не повлиять на мореходные и ходовые качества

парусника. Возможно, что новое судно будет интересно и чартерным компаниям, организующим отдых туристов в теплых странах – катамаран может быть с успехом использован для организации коротких морских прогулок для людей любого возраста без ограничений.

Пока мы изучали новинку, в голову пришло сравнение, которое, может быть, само по себе спорно, но вполне точно описывает логику появления нового катамарана: как в свое время надувные лодки, получив жесткий пластиковый корпус, переросли в РИБы, так и надувные катамараны дали жизнь новой модели. При этом, отметим, «надувнушки» и РИБы отлично уживаются вместе, расширяя таким образом функциональные возможности лодок компактного класса. Думаем, что и два типа парусных катамаранов смогут не конкурировать между собой, а дополнять друг друга.

Первое официальное появление катамарана компании New Flight (Новый полет) на российском рынке уже не за горами: новинка будет представлена на специализированной выставке лодок, моторов и катеров Motorboat Fair в Петербурге 15–17 марта 2013 года. 

План парусности катамарана New Flight

**ТЕСТ
Кия**

New Flight OU
Kalda-9-C413
Нарва, Эстония
Тел. представительства
в Санкт-Петербурге
+7 (921)963-8043