



# SF 620 Sea Cat:

## реинкарнация легенды

**Артем Лисочкин** ■ Вообще-то судостроители – народ достаточно консервативный, особенно когда речь заходит о серийном производстве. Действительно, зачем «изобретать велосипед», когда есть тот же старый добрый моногедрон, испортить который при всем желании не получится. И просто, и технологично, и поведение на воде заранее известно. «Играй» себе только расположением продольных реданов да килеватостью...

Фото  
Андрея Бубнова

**ТЕСТ  
КИЯ**

Но последний показатель для классических обводов, увы, не бесконечен. Максимум, на чем останавливаются разработчики лодок, рассчитанных на движение в волну – 24°, да и то не без опаски: сразу возрастает валкость, возникает ходовой крен, да и крены в поворотах могут оказаться запредельными. Проблему быстрого хода по беспокойной воде надо решать более кардинально, но эксперименты,

пусть даже и с проверенными уже кем-то вариантами, требуют дополнительных затрат и продолжительных доводочных работ по результатам испытаний. Поэтому всякая экзотика вроде «морских ножей», «дротиков», «саней Фокса» – удел прежде всего энтузиастов-самодельщиков. Но бывают и редкие приятные исключения. Череповецкая верфь «Семь футов», лодки которой неоднократно испытывались на нашей «мерной миле», тоже

является приверженцем моногедронной схемы. Но по соседству – непростое по волновым условиям Рыбинское водохранилище, а главный конструктор и производственник фирмы Дмитрий Прозоров – еще и бывший гонщик... Увидев в одном из антикварных уже номеров «Кия» описание необычной мореходной лодки «Блегг-480», он, по его собственному признанию, сразу на нее «запал». Тем более что описание необычных обво-

дов дополнялось репортажем о 1400-мильном переходе на опытном образце из английского Брайтона на бот-шоу в Осло, завершившемся в общем и целом благополучно.

### Забытый гибрид

Описания описаниями, но идею надо было испробовать в деле, и в 2008 г. изготовленный из оклеенной стеклопластиком фанеры «живой» образец уже оказался на воде, и нам тогда тоже довелось совершить на нем пробный выход. Надо сказать, что братья Блегг выпустили в общей сложности всего лишь около 200 лодок и свернули производство еще в 1990 г., так что говорить о каком-то нарушении авторских прав не приходится. Кроме того, лодка от «Семи футов» была пропорционально увеличена с 4.8 до 5.7 м, а в отдельные элементы был сразу внесен ряд изменений (вообще-то единственным техническим документом, которым располагала фирма, был примерный эскиз обводов форматом в журнальную страничку без всякой таблицы ординат, так что речь идет разве что о попытке повторить саму основную концепцию необычной лодки).

Не смутили ни довольно значительные расходы, которые вполне могли не окупиться, ни

повышенная трудоемкость изготовления замысловатого корпуса, к которому не подходит ни одно из общепринятых определений. Хотя лодка и трехкилевая, термин «тримаран» к ней не особо-то применим. На классических тримаранах кили боковых спонсонов обычно несколько приподнимают над килем центрального корпуса для уменьшения смоченной поверхности на ходу, а сами спонсоны смещают в нос. Здесь же все с точностью наоборот – короткие, очень «острые» бортовые спонсоны, имеющие асимметричное сечение с практически вертикальными внутренними стенками, смещены в корму, а их снабженные гидрольжами кили располагаются на одном уровне с килем основного корпуса – почти как на известных «санях Фокса», да и верхние линии сводов «тоннелей» расположены под некоторым углом атаки относительно килевых линий. Сам центральный корпус своей невиданной килеватостью (45–60° в зависимости от того, как учитывать ступенчатость плоскостей то ли днища, то ли бортов – и здесь не знаешь, как правильно называть эти элементы!) напоминает «Морской нож» Питера Пейна. Две пары окаймляющих спонсоны уступов

### ОСНОВНЫЕ ДАННЫЕ катера «SF 620 Sea Cat»

Длина, м: – корпуса – габаритная	5.7 6.2
Ширина, м	2.4
Длина бортового спонсона, м	3.1
Высота борта на миделе, м	1.24
Осадка, м	0.35
Килеватость осн. корпуса (условная), град.:	
– на транце	59
– на миделе	59
Ширина килевой лыжи, м	0.2
Высота тоннеля на транце, м	0.41
Сухой вес, кг	850
Емкость топливных баков, л	2 x 100
Габариты каюты, м:	
– длина	2.12
– ширина макс.	1.80
– высота от пайола	1.27
– высота от сидений	0.94
Габариты кокпита, м:	
– длина	1.52
– ширина	1.75
– высота от пайола	0.67
Наличие самоотлива	есть
Высота транца, м	0.64 или 0.51
Мощность ПМ, л.с.:	
– максимальная	200
– рекомендуемая	150
Пассажировместимость, чел.	6
Кол-во спальных мест	3
Грузоподъемность, кг	700
Цена, руб.	От 650 000





### Результаты испытаний катера «SF 620 Sea Cat»

(нагрузка – 2 чел. плюс 130 л топлива, ходовой тент убран, ПМ – четырехтактный «Honda 150 XL», ГВ – стальной трехлопастной «Vengeance» шагом 17 дюймов, скорость ветра – 6–8 м/с, высота волны – 0.4–0.6 м, темп. воздуха – 8°C, темп. воды – 3°C, место испытаний – Рыбинское водохранилище в районе устья р. Шексны, Череповец)

Об/мин	Скорость, уз (км/ч)
600	2.3 (4.3)
1000	3.7 (6.8)
1500	5.3 (9.8)
2000	6.3 (11.7)
2500	8.3 (15.3)
3000	9.9 (18.4)
3500	14.2 (26.3)
4000	21.0 (38.9)
4500	24.5 (45.4)
5000	28.4 (52.6)
5500	31.3 (57.9)
5900	34.2 (63.3)

(подобие продольных реданов-брызгоотбойников) имеют обратный наклон. По сравнению с прототипом Дмитрий несколько увеличил их относительную ширину, чтобы снизить требования к мощности подвесного мотора, а также улучшить статическую остойчивость. Кстати, классические мореходные лодки обычно имеют значительное отношение L/B, т.е. являются

длинными и узкими (вспомним те же «Cigarette»), а у «Блегга» этот показатель составляет всего лишь 2.7, как у большинства «потребительских» мотолодок, что, помимо всего прочего, обещало приличную обитаемость и способность удовлетворить требования не одних только отвязных «гонщиков», но и простых водномоторников.

На протяжении четырех сезонов открытый испытания в непростых условиях Рыбинского водохранилища, подвергаясь доводке согласно полученным результатам. И вот, наконец, в прошедшем сезоне за ворота верфи выкатили первый серийный образец, получивший название «Sea Cat 620».

Учитывая основные размеры, лодку решено было сделать каютной. Палубная секция весьма органично вписалась в дельтавидный корпус новинки, и оказавшись в кокпите, нипочем не догадаешься, какие навороты под ней скрываются (кстати, и на воде, особенно сбоку, «Sea Cat» выглядит вполне «классически»). Единственно, нас попросили «закрыть глаза» на грубоватого вида ветровое стекло – «фирменное» на тот момент просто не успели доставить.

В общем, дизайн нам вполне приглянулся, на высоте оказалась и функциональность интерьера, к которой «Семь футов» традиционно проявляет повышенное внимание.

Интерьер каюты решен в «фирменном» стиле – вроде бы все как у всех, но за кормовой частью U-образного дивана, закладной доской которого служит фигурный съемный столик из стеклопластика с отформованными подстаканниками, под пайол кокпита уходит довольно просторный открытый багажный отсек, а койки по бортам продлены небольшими «гробиками» (нечто подобное мы уже видели на других лодках с маркой «SF»). Пластиковая основа дивана, естественно, служит большим рундуком, закрываемым тремя крышками. Единственно, чего не хватает – так это полочек по периметру каюты. Надстройка вполне просторная, да и высота подволока выполнена с запасом, так что пересевшие сюда в непогоду пассажиры должны чувствовать себя вполне вольготно.

Кокпит тоже, как говорится, «user friendly». Перешагивая через борт при посадке в лодку, становишься за заботливо отформованную ступеньку; открывание вместительного кормового рун-



дука требует минимума телодвижений – попросту откидываешь вверх шарнирно укрепленную на релинге спинку и упираешь в нее поднятую крышку прямо вместе с мягкой подушкой (на большинстве лодок подушки приходится предварительно снимать и возиться с нежелательными застегивающимися кнопками или «липучками»). Как и полагается на лодке, рассчитанной на эксплуатацию на неспокойной воде, кокпит самоотливной, причем пара шпигатов довольно большого сечения дополнена запирающими вентилями. Тут, на наш взгляд, создатели лодки несколько перестраховались – из-за наличия тоннелей пайол расположен довольно высоко, так что обратного поступления воды можно ожидать лишь чисто теоретически.

Водитель и пассажир слева надежно прикрыты с бортов высокими фальшбортами, являющимися продолжением боковых стенок надстройки, и установленными на них длинными боковыми секциями ветрового стекла – тоже явный расчет на возможные штормовые условия. Пассажирская консоль отсутствует (каютная дверь немного смещена влево), так что запирающийся бардачок, закрываю-

щийся стандартным пластмассовым лючком, врезан сбоку, непосредственно в фальшборт, и, естественно, имеется ухватистый поручень, за который удобно держаться при движении по неспокойной воде.

Несмотря на внешнюю простоту, очень понравилась водительская консоль, примыкающая к переборке каюты – расположенные сверху приборы легко читаются, а чуть ниже за штурвалом отформована широкая ниша с плоской полкой, где можно установить «серьезный» навигатор с довольно большим экраном, причем любым удобным способом – хоть на вертикальном или горизонтальном кронштейнах, хоть методом «in-dash». Единственный минус – нет какого-либо упора для ног, который при быстром движении в волну оказался бы не лишним.

Люк в крыше надстройки несет исключительно световые и вентиляционные функции, а проход «через верх» явно не предусмотрен (даже если впоследствии будет устанавливаться «лобовик» с откидной центральной «форточкой», для этого понадобятся ступеньки, поскольку рубка довольно высокая). Но окаймляющие надстройку бортовые потопчины, снабженные

страховочными буртиками и нескользящим покрытием, достаточно широки (башмак 45-го размера помещается запросто), а дополнительной страховкой служат прочные носовые релинги и мощная окантовка ветрового стекла. Кстати, при всей «ножевидности» боковых спонсонов статическая остойчивость лодки на высоте – при повышении нагрузки на борт начинают последовательно работать погружающиеся в воду бортовые «ступеньки», так что вставать на планширь и на потопчину можно без опаски даже вдвоем.

### Прорезая волну

С условиями теста нам на сей раз повезло. Осенняя Рыбинка все же решила показать свой переменчивый нрав, так что ходовые испытания провели в условиях, максимально приближенных к «боевым». Береговой ветер властно нагнул думы заводских труб, и чем дальше мы уходили от города, тем выше становились волны, высота которых уже километрах в трех от устья Шексны достигала внушительных 0.7–0.8 м. Причем волна здесь, заметьте, не морская полая, которую порой и на плоскодонке не заметишь. По причине мелководья и малого пространства для разгона подошва ветровой волны на водохранилище отличается очень малой длиной, сравнимой порой с длиной корпуса нашего «Морского кота», отсюда и ее значительная крутизна. Водитель второй лодки (классического моногедрона примерно тех же основных размеров) поначалу мужественно пытался держаться за нами, но в конце концов был вынужден сбросить газ, чтобы избежать жестких ударов. А «Sea Cat» продолжал уверенно идти полным ходом (чуть более 60 км/ч), практически не подвергаясь вертикальным перегрузкам.

Редкие подлеты на особо крупных волнах начались, когда автор этих строк при помощи



триммера выставил лодку «на пятку», т.е. на самые кормовые оконечности гидролыж, но происходили они очень мягко и плавно, словно в замедленной киносъемке – что при встрече с волной, что при приводнении. В отличие от классического тримарана, который давно бы уже «бодал» волну, словно бульдозер, притормаживая и захлебываясь пеной, «Sea Cat» попросту резал гребни напополам, и очень скоро при виде очередного «девятого вала» водитель перестал рефлекторно упираться в «баранку», ожидая удара или хотя бы заметного толчка.

Да и вообще, наметив курс, руль можно было просто не трогать – устойчивость на курсе оказалась выше всяких похвал даже на попутной волне и даже при немного поджатом триммере (честно говоря, помятуя о запретной носовой килеватости и

кратковременно и попеременно выходили из воды).

Некоторый сюрприз ждал нас, когда развернулись против ветра (правда, довольно сильного) – скорость сразу подросла примерно на 2–3 км/ч. Вот уж не ожидали, что в дополнение к гидродинамике заработает и аэродинамика. Но иначе этот факт не объяснить: выходит, в тоннелях действительно возникает зона повышенного давления, слегка приподнимающая лодку из воды – не зря, как видно, линии их сводов имеют больший угол атаки, нежели килевые линии!

В общем, мы на деле убедились в том, что братья Блэгг, в далеком 1980 г. любезно снабдившие «КиЯ» информацией о своей разработке, ничего, мягко говоря, не преувеличили.

Немного о скоростных показателях. Кому-то они могут показаться довольно скромными, но за все надо платить. Мореходная лодка, какой бы «хитрой» она ни была, всегда требует более высокой мощности, и, честно говоря, на транце испытанного «Sea Cat» был бы более уместен 200-сильный мотор. Корпус, как уже упо-

сыграл свою роль и не совсем подходящий гребной винт – 17-го шага с большим дисковым отношением. Разгонную динамику он обеспечивал прекрасно, но вот чемпионских скоростей ждать от него не приходилось. Однако, нас вполне удовлетворило и то, что на высокой крутой волне мы легко оставили за флагом тех, кто обогнал бы нас в штилевых условиях.

Среди прочих качеств новинки упомянем ровный, практически без кормового дифферента, выход на глиссирование даже при слегка откинутах моторе, а также уверенное сохранение намеченной траектории в поворотах. К сожалению, очень тугое рулевое управление не позволило осуществить по-настоящему экстремальные маневры, но пару-тройку действительно крутых разворотов с чувствительными боковыми перегрузками скрутить все же удалось. При этом выяснилось, что чем выше скорость входа в поворот, тем меньше крен. С полного хода «Sea Cat» поворачивает практически «блинчиком» (но при этом не проскальзывает и не пытается вывалиться наружу), а на скоростях порядка 30 км/ч и ниже кренится внутрь примерно на 15°, как классическая однокорпусная мотолодка.

### Резюме

Лодка для тех, кому требуется возможность поддерживать высокую скорость в таких условиях, когда большинство классических глиссирующих судов переводится в переходный режим, а то и вовсе в режим плавания. Правда, расплачиваться за такое преимущество приходится в первую очередь повышенными требованиями к мощности и прочим, что из этого требования вытекает. В остальном же – вполне привычный дейкрейсер, ни на обитаемости, ни на уровне комфорта «хитрые» обводы практически не сказались. ■

😊	<ul style="list-style-type: none"> <li>– великолепная мореходность</li> <li>– продуманная планировка</li> <li>– привлекательный внешний вид</li> </ul>
😞	<ul style="list-style-type: none"> <li>– повышенные требования к мощности мотора</li> <li>– отсутствие полочек по периметру каюты</li> <li>– отсутствие подножки у поста управления</li> </ul>



Катер «SF 620 Sea Cat» предоставлен для испытаний верфью «Семь футов»: г. Череповец, тел. (8202) 591-492, (921) 723-1555, факс (8202) 210-220, sevenfeet07@mail.ru, www.sf35.ru

дельтавидности корпуса, поначалу мы ожидали при этом хотя бы небольших зарыскиваний). Единственно, при ходе под углом около 45° к гребням лодка слегка переваливалась с борта на борт – очевидно, кормовые спонсоны

миналось, «ступенчатый», и нам показалось, что не хватает самой малости, чтобы еще чуть-чуть приподняться из воды и выйти на «настоящий» режим. (Напомним, что 4.8-метровый «Блэгг» изначально рассчитывался под 140-сильный мотор). Возможно,