

› **Андрей Смирнов, г. Кострома.**
 Фото автора и Артура Гроховского



«КС-600 Джет»: удачный выстрел

Уже несколько лет подряд Костромской судомеханический завод демонстрирует устойчивое динамичное развитие производства не только привычных стальных катеров серии «КС-110», но и другой набирающей популярность серии – быстроходных моторных лодок и катеров со сварным алюминиевым корпусом.

За 6- и 7-метровыми моделями подвесной мотор последовали их версии со стационарными двигателями, и вот на очередном «Московском салоне яхт и катеров» посетители увидели катер, совершенно отличный от привычной костромской гаммы судов «для работы и нелегкого отдыха».

Первое впечатление при подходе к нему – очень ладное, «подобранное» судно с ровными глянцевыми бортами и с четкими желтыми линиями раскраски, аккуратно пошитые с двойной строчкой двухцветные веселые подушки диванчиков в носовом и кормовом кокпитах, малярная панель приборов со множеством стрелочных указателей, шестиспицевый штурвал, итальянские кресла водителя и

Основные данные водометного катера «КС-600 Джет»

Длина, м	6.23
Ширина, м	2.45
Осадка, м	0.2
Вес корпуса (без двигателя), кг	710
Пассажировместимость, чел.	8
Запас топлива, л	150
Материал корпуса	АМг5
Толщина днища, мм	5
Мощность водометного дв., л.с.	240
Скорость, км/ч	До 90



пассажира. Отсутствие каких-либо надписей на корпусе способно было поставить в тупик любого знатока водномоторной техники: «Что это за марка и кто производитель?» Ничего подобного вроде бы нигде не было видно. А все очень просто – это испытания нового катера «КС-600 Джет».

Достаточно отработав конструкцию базовой модели судна, заводчане на этот раз сделали упор на внешний дизайн. Наружные сварные швы закрыты алюминиевым профилем, релинги и ограждения ветрового стекла выполнены из полированной нержавеющей стали, аккуратный двухцветный тент с отстегивающимися боковинами и тент носового кокпита из высококачественной импортной ткани; ручки, швартовные утки, дефлекторы, замки и прочие дельные вещи покупные. На катере установлен мощный водометный двигатель американской фирмы «Мерсугу» в комплекте со 150-



литровым топливным баком. Динамика вполне хорошая, самое главное – проверить, насколько безопасно катер слушается руля на разных режимах движения. Закладываем повороты, с каждым заходом все круче, и катер очень послушно идет в поворот и так же четко без каких-либо срывов возвращается на исходную траекторию. Проверяем минимальный радиус разворота, фактически на полной скорости поворачиваем руль резко в сторону, и



катер разворачивается практически на месте! Уф-ф! Ощущения очень острые, при резком повороте катер цепляет скулой воду и забрасывает корму, прямо как гидроцикл, но это же не гидроцикл, а катер!

Пытаемся по-разному крутить рулем на полной скорости, но накренить или как-то сорвать катер с траектории не удается – он четко выполняет все команды рулевого, не проявляя ни малейшего непослушания, идет туда, куда надо, и делает то, что ему говорят. Абсолютная управляемость. Пробуем максимальную скорость, на полном газу после короткого разгона она составляет 87 км/ч – вполне достаточно для шестиметрового и довольно широкого корпуса. Проверить корпус на волнении возможности не представилось – золотая осень была

в самом разгаре. Однако разведенные всевозможными маневрами «кочки» высотой 25–35 см катер проходил, не замечая. Килеватость на транце вполне «морская» – 18°, да и за базу был взят стандартный корпус «КС 600», который достойно ведет себя на волнении, что подтвердили прошлогодние испытания «КиЯ» (№ 199).

Зрителей на берегу собралось довольно много – всем хотелось узнать, как поведет себя катер при максимальной нагрузке. Приступили к посадке. После того как на борт приняли 16-го пассажира, стало ясно: все – больше места нет. В носовом кокпите – шесть человек, остальные – в кормовом. Катер заметно «клюнул» носом. Это и понятно – столько народу! Рассчитан он на 8 человек, 16 для него – просто огромный перегруз. Даем полный газ. Первая мысль при разгоне: катер не выйдет на глиссирование. Но нет! Двигатель «поднатужился» и вытолкнул из воды перегруженный корпус, катер оторвал поток от скулы и уверенно победил со скоростью порядка 60 км/ч. Конечно, разворот через нос на месте мы делать не рискнули – слишком опасно при такой высокой нагрузке, но простые маневры в рамках здравого смысла и судоводительской практики судно совершало вполне уверенно.

Скоростные водометные катера подобного уровня энерговооруженности – не новинка на отечественных акваториях. Предлагаются суда от американских, новозеландских производителей. Для наших мелководных и порой засоренных водных путей водометное судно – часто единственный способ проникнуть в недоступные для наземного транспорта места. Но согласимся, надежнее взять прочный металлический корпус у хорошо зарекомендовавшего себя российского строителя и не иметь проблем с дальнейшим сервисным обслуживанием даже при жесткой его эксплуатации. А то, что катер костромичей в первый же сезон вот так победил, а водометный движитель работал без проблем, говорит только в пользу профессионализма его конструкторов и строителей. ≡

**ЗАО «Торговый дом «Партнер»,
ООО «Катер»**
Россия, 156002, г. Кострома,
ул. Комсомольская, 4.
Т. (4942) 31-31-11, факс 31-53-80
e-mail: tdpartner@kmtn.ru

ОАО «Костромской судомеханический завод»
Россия, 156004, г. Кострома, ул. Береговая, 45.
Т/ф: (4942) 31-68-81;
т. (4942) 57-73-06, 31-84-04
e-mail: ksmz@kmtn.ru; www.boat-ksmz.ru