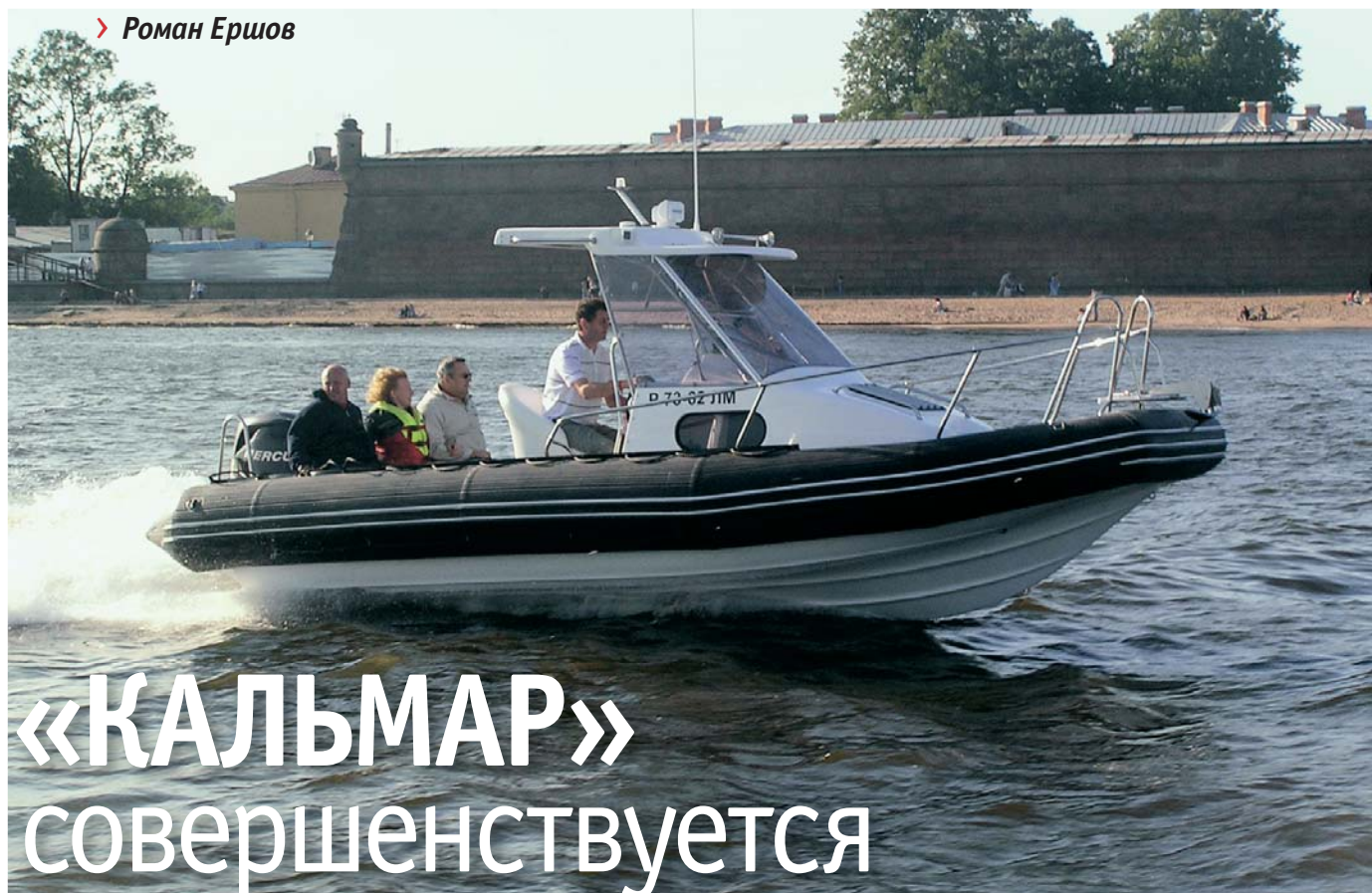


› Роман Ершов



«КАЛЬМАР» совершенствуется

Самый первый экземпляр этого РИБа был протестирован на редакционной «мерной миле» еще в конце прошлого века. С тех прошло немало времени, но «Кальмар» по-прежнему пользуется устойчивым спросом. Все эти годы фирма-производитель тщательно анализировала отзывы владельцев – как положительные, так и отрицательные, оперативно внося в конструкцию необходимые изменения.

«Кальмар» – совместная разработка компаний «Курс» и «Мнев и К» – был создан в 1998 г. по заказу Института спецтехники МВД РФ. Согласно техническому заданию, это должен был быть скоростной спасательный катер открытого района плавания с достаточно килеватыми обводами и опускаемой носовой аппарелью.

На первых испытаниях опытный образец показал великолепные ходовые качества. Полностью подтвердились работоспособность аппарели собственной конструкции, ее надежность и удобство. К сожалению, экономический кризис не позволил тогда реализовать удачную разработку и начать серийное производство катера в спасательном варианте. Поэтому для продвижения на рынке лодок «бытового» назначения «Кальмар» было решено оснастить закрытой каютой и защищенным местом води-

теля под жесткой крышей-«хардтопом». Именно в таком виде катер и был представлен потребителям и испытателям «КиЯ» (см. № 169).

С момента своего рождения и до сегодняшнего дня «Кальмар» является единственным среди выпускаемых в России РИБов, оснащенным полноценной каютой. На нем может быть установлен подвесной мотор мощностью от 115 до 200 л.с. или стационарный двигатель (бензиновый или дизельный) мощностью 135–190 л.с. Максимальная скорость была достигнута с двухтактным ПМ «Yamaha 200» и составила 81 км/ч (при загрузке 3 человека и 100 л топлива).

Наиболее часто «Кальмар» приобретает для рыбалки, особенно на акваториях со сложными погодными условиями – такими, как тихоокеанское побережье, Балтийское и Белое моря, Ладожское озеро – и в меньшей

степени как чисто прогулочный катер. В последние годы активный интерес к нему проявляет МЧС. В частности, «Кальмары» поставляются в качестве патрульных катеров ГИМС во многие регионы России. Также было выпущено несколько вариантов для коммерческого использования – буксировки паравлана, перевозки пассажиров, профессионального дайвинга.

Если судить по отзывам владельцев и профессиональных судоводителей, в катере никто не разочаровался. В числе основных его плюсов называют высокую мореходность, обеспечивающую комфорт и безопасность в суровых штормовых условиях. Оводы корпуса обеспечивают достаточно высокую скорость и отличную динамику разгона, сохраняя при этом мягкость хода на волнении. Размеры каюты оптимальны для трех спальных мест, а размещение рулевого поста под жесткой крышей представляется большинству наиболее удобным вариантом, особенно с точки зрения управления катером при неблагоприятных погодных условиях. (Данный аспект зачастую не учитывается при выборе катера, но при эксплуатации оказывается очень и очень важным. При движении на волне львиную долю времени судоводитель находится в положении стоя, и при расположении рулевого поста в рубке относительно компактной



лодки для этого приходится использовать потолочный люк, что в дождь и ветер сильно снижает комфортность управления, а в холодную погоду и вовсе сводит ее к нулю. Тент в данном случае тоже не «панацея», так как он существенно снижает видимость».

Тем не менее потребители указывали и на ряд проблем. Выяснилось, что ходовой тент даже усиленной конструкции порой не выдерживает ветровых нагрузок (что, в общем-то, характерно для большинства РИБов – низкий по сравнению с катерами традиционной конструкции борт вынуждает увеличивать высоту и общую площадь тента, что ведет к росту парусности). Иногда отмечалась течь носового люка каюты в сильный дождь. Посадочных мест на открытой палубе недостаточно, а палубные рундуки неудобны. Многие высказывали пожелание увеличить объем топливного бака (хотя в этом смысле отечественные разработки заметно превосходят зарубежные аналоги, поскольку изначально рассчитываются на трудности с заправкой на воде. Но каким большим не делай бак – все равно будет мало, такова, к сожалению, наша действительность).

Длительная эксплуатация выявила недостаточную защищенность электропроводки в условиях повышенной влажности; «продвинутым» судоводителям не хватало места для установки навигационных приборов. Кроме того, было отмечено некоторое ухудшение ходовых характеристик при использовании тяжелых четырехтактных моторов.

Для решения этих вопросов прошлой зимой была проведена серьезная модернизация «Кальмара». Корпус катера не претерпел существенных изменений – основной целью рестайлинга были те параметры, которые для РИБов традиционно являются «слабыми местами», а именно защита от непогоды и увеличение полезных объемов.

Прежде всего были увеличены площади ветрового и боковых стекол, закрывающих водителя и пассажиров от ветра и брызг – теперь они доведены до уровня крыши. Вследствие замены



Самый первый «Кальмар» был снабжен откидной аппарелью

мягкой пленки тента на жесткий плексиглас улучшилась обзорность. Отказ от трех секций ходового тента и изменения в системе растяжек существенно повысили его прочность. Конструкция силового каркаса «хардтопа» полностью переработана с целью повышения ее жесткости. Бортовые рундуки на палубе подняты на 15 см от уровня пайола, что позволило увеличить их емкость и исключить вероятность заливания.

Кормовая часть катера переработана более существенно.

Два не слишком удобных сиденья по бокам от рецесса заменены одним «диваном» от борта до борта, под которым располагается многофункциональный рундук повышенной вместимости. В нем выделен сухой отсек под два аккумулятора и рундук для хранения кормовых швартовых и вспомогательного якоря. Оставшееся пространство можно использовать произвольно – в частности, для размещения резервных топливных баков суммарным объемом до 170 л. Сверху на диван крепится откидная спинка и съёмная крышка, закрывающая рецесс при рабочем положении мотора, что позволяет использовать поверхность дивана как дополнительную площадку. А мягкий диван с разложенной спинкой превращает ее в широкий лежак. В базовую комплектацию катера теперь входят кормовые релинги, а также заборные

площадки по правому и левому бортам с интегрированным трапом и транцем под вспомогательный мотор мощностью до 5 л.с.

В носовой части «Кальмара» изменений немного: улучшена конструкция якорного рундука, появились дополнительные утка и рым для якорного каната, «протекающая» крышка салона заменена люком «Vetus» (в базовой комплектации), усилена конструкция релингов.

Существенно изменена приборная панель – на ней выделено специальное место для навигационного комплекса и компаса, а также отдельная консоль для вспомогательных приборов. Особое внимание было уделено бортовой электросети. В качестве поставщиков электрооборудования были выбраны ведущие зарубежные изготовители из Германии, Новой Зеландии и США – «Hella» (осветительное оборудование), «Ver Marine» (тумблеры, переключатели, клеммы, разъёмы), «Johnson» (откачные помпы). С целью увеличения надежности оптимизирована схема проводки.

Увеличена емкость основного топливного бака со 180 до 240 л, в стандартную комплектацию включены «ревизия» бака и люк в палубе для быстрого доступа к ней.

Все эти усовершенствования реализованы на серийных «Кальмарах» уже в прошедшем сезоне, но производителей по-прежнему интересуют любые мнения потребителей, которые позволят еще более приблизить конструкцию этой популярной лодки к их нуждам и чаяниям.

Высказать свои пожелания можно непосредственно компании «Курс» – тел. (812) 970-5402, 336-5525, kurs@lek.ru, www.kurs-boat.ru.