



## «PK-850»:

# пятеро в лодке, не считая вездехода

**ТЕСТ**  
КАТЕРА И ЯХТЫ

Артем Лисочкин. Фото Александра Володина и Алексея Даняева

Предложение задействовать в ходе теста восьмиколесный вездеход-амфибию «Argo» мы восприняли поначалу как чистой воды баловство — подобный способ продемонстрировать возможности лодки показался курьезным. Однако именно эта часть программы вызвала наибольший интерес, причем далеко не праздный. Многие сторонние наблюдатели с завидным постоянством задавали один и тот же вопрос: а нельзя ли погрузить на «PK» и автомобиль — скажем, «уазик»?



Между тем, лодка эта в первую очередь «профессиональная», и при всей своей схожести с паромом или десантной баржей это скорее «грузовик». Предоставленный для испытаний экземпляр трудится в петербургском морском порту — его использует фирма-шипчандлер, занимающаяся снабжением крупных судов. Бухты каната, неподъемные бочки, ящики и тюки — вот чем обычно устлана «платформа» просторного кокпита. Кроме вместительности, лодка привлекла внимание заказчика возможностью принимать груз с необорудованного берега — практически отовсюду, куда способен проехать легкий грузовичок вроде «Газели». Однако, как мы обнаружили в ходе теста, она вполне может представлять интерес не только для профессионалов, но и для «частников» — об этом чуть ниже.

### Паром с подвесным мотором

Судно, относящееся к довольно редкой категории «landing boat», построено петербургской компанией «Техно-

СпортЦентр». У конструкторской компании «Spesmar, Inc.» был приобретен не только проект, но и набор заготовок из АМг, с ювелирной точностью раскроенных лазерной установкой. Полученный «кит» оставалось только превратить в готовую лодку при помощи сварки — судя по качеству хотя бы видимых швов, специалисты «ТехноСпортЦентра» успешно справились с этой непростой задачей. Кроме того, заморский проект, получивший в России незамысловатое название «PK» («рабочий катер»), подвергся некоторой модернизации — для большей надежности установили дополнительные шпангоуты, а также серьезным образом изменили конструкцию подмоторного рецесса, чтобы уменьшить риск заливания лодки с кормы в свежую погоду.

Абсолютно ровный пайол из рифленого алюминиевого листа располагается выше ватерлинии даже при полной загрузке, которая «по паспорту» составляет почти три тонны. Кокпит, естественно, самоотливной, но производительность пары штатных кормо-

вых шпигатов, на наш взгляд, в ряде случаев может оказаться недостаточно — вместо довольно тонких трубок хотелось бы видеть широкие «окна», способные быстро освободить лодку от воды. Для раскрепления массивного габаритного груза вроде того же вездехода можно использовать шесть из восьми швартовых кнехтов, а также две толстые трубы, протянувшиеся вдоль фальшбортов, хотя для привязывания «мелочевки» были бы удобнее небольшие рымы непосредственно на пайоле. (Представители «ТехноСпортЦентра» сообщили, что откидные обушки, убирающиеся заподлицо с грузовой платформой, будут установлены на следующем экземпляре «РК» — в ходе эксплуатации головного образца выяснилось, сколько их нужно и в каких местах.)

Высокая кормовая рубка-будочка, закрывающаяся с кормы мягким пологом на «молниях», проста до предела и довольно тесновата, хотя обзор из нее хорош, особенно при наличии стеклоочистителя, а управлять удобно как стоя, так и сидя в единственном кресле, установленном на металлическом рундуке. Помимо морской радиостанции обнаружился еще один микрофон с тангетой — для громкой связи. Увы, использовать «матюгальник» придется и для одностороннего общения с собственным экипажем, работающим в кокпите — стекла «глухие», отчего не пропускают ни звук, ни свежий воздух (в жаркий солнечный день, пожалуй, не спасет даже поднятый кормовой полог).

Главная же «фишка» оригинальной новинки — это, конечно, носовая аппарель патентованной конструкции. Для ее опускания и подъема служат две двухскоростные лебедки — такие же, как на специальных лодочных трейлерах; для фиксации в положении «походному» есть пара замков-защелок, а для герметизации проема предусмотрен резиновый уплотнитель. Отстегнув замки, мы с легкостью опустили и подняли аппарель при помощи одной из лебедок: необходимость задействовать вторую — хотя бы только для того, чтобы равномернее распределить приходящуюся на аппарель нагрузку — можно представить себе лишь чисто теоретически. Вот если бы вторую лебедку переставить в корму, а в идеале



## ОСНОВНЫЕ ДАННЫЕ

### рабочего катера «РК-850»

Длина, м	8.51
Ширина, м	2.84
Осадка, м:	
– порожнем	0.27
– с макс. нагрузкой	0.46
Высота надв. борта на миделе, м:	
– порожнем	1.10
– с макс. нагрузкой	0.86
Сухой вес, кг	1800
Килеватость на транце, град.	15
Габариты грузовой платформы, м:	
– длина	4.70
– ширина в носу/на миделе	2.14/2.37
– высота фальшборта	0.70
Ширина аппарели, м	1.67
Грузоподъемность, кг	2950
Емкость топливных баков, л	2×200
Мощность ПМ, л.с.	200–300
Цена, руб.	1 850 000



и вовсе в рубку... Почему это было бы удобнее, мы расскажем далее.

Благодаря аппарели при погрузке с берега можно использовать тележки, значительно облегчающие труд грузчиков, а уж если под рукой оказался какой-нибудь самоходный транспорт подходящих габаритов — скажем, тот же квадроцикл — то просто грех не закатить его на платформу хотя бы на пробу.

### Бетон, песок, волна и ветер

Хотя со стороны «РК» больше напоминает прямоугольный в плане плашкоут,

это вовсе не плоскодонка с примитивными обводами вроде «джонбота». Грубо говоря, из плоского дна, образующего развитые скуловые брызготбойники, особенно широкие в носу, выступает вниз обычный килеватый корпус с острым носом и 15° на транце. С учетом высокой грузоподъемности, для более уверенного глиссирования с высокой нагрузкой, на которую рассчитана лодка, предусмотрена довольно широкая килевая гидролыжа. Вариант, казалось бы, не особо мореходный, но с погодой в день испытаний «РК» управился вполне достойно — как это





## РЕЗУЛЬТАТЫ ИСПЫТАНИЙ

### рабочего катера «РК-850» (проект 624 компании «Сресмар, Inc.»)

(нагрузка — 5 чел. плюс 200 л топлива плюс вездеход «Argo Avenger 750» весом 600 кг, ПМ — четырехтактный «Yamaha F225», ГВ — алюминиевый трехлопастной диаметром 14 и шагом 19 дюймов, скорость ветра — 8–14 м/с, высота волны — 0.3–0.4 м, темп. воздуха — 16°C, темп. воды — 14°C, место испытаний — р. Большая Невка, Санкт-Петербург)

Об/мин	Скорость, уз (км/ч)
650	1.6 (3.0)
1000	3.5 (6.5)
1500	5.7 (10.5)
2000	7.1 (13.1)
2500	8.3 (15.4)
3000	10.2 (18.9)
3500	14 (25.9)
4000	18.4 (34.0)
4500	22.9 (42.4)
4900	26.6 (49.2)



нередко случается в ходе редакционных тестов, в Питере было объявлено штормовое предупреждение.

Первый подход к берегу для погрузки «Argo» мы совершили в гавани 55-го яхт-клуба ВМФ по более-менее тихой воде. Пустой «РК» отличается значительной парусностью, но и маневренность оказалась на высоте, так что даже при скорости ветра на порывах до 17–20 м/с лодка продолжала уверенно управляться. Не создало проблем и удержание лодки перпендикулярно бетонному слипу, в который мы уткнулись носом. Конечно, пришлось немного поработать рулем, но при этом вполне хватало минимальных оборотов 225-сильного мотора, включенного на передний ход — подгазовать при особо сильных порывах бокового ветра довелось от силы пару раз.

Опустив аппарат, мы закатали вездеход в кокпит. По габаритам он прошел тик-в-тик. Мы даже не стали снимать выступающие внутрь проема ручки лебедок (не лучшее техническое решение, надо сказать) — наш «недокормленный бронетранспортер», здрав нос, проехал своими мягкими колесами прямо по ним. Поскольку «РК» упирался в жесткий бетонный слип довольно килеватым носом, мы ожидали валкости на стоянке, но он стоял, как влитой, без малейшего крена. А вот

чтобы сдернуть потяжелевшую лодку с бетона, пришлось изрядно прибавить газу на заднем ходу. «Процесс пошел» только тогда, когда четыре члена экипажа присоединились к водителю в корме, уменьшив нагрузку на нос.

Учитывая свистопляску, разыгравшуюся в заливе и устье Невы, вездеход мы на всякий случай раскрепили стропами, чтобы при крене он не соскользнул вбок.

Самым проблемным местом оказался вход в портовую зону — почему-то волна там наличествует даже в тихую погоду. На сей раз высота крутых водяных холмов достигала метра-полтора. «РК» с его компромиссными обводами показал здесь себя молодцом (естественно, этот участок мы преодолели в переходном режиме, на скорости порядка 15–18 км/ч). Широкий наклонный «щит» аппарели отбрасывал брызги вперед и вверх, да с бортов, несмотря на их довольно умеренный развал, в кокпит тоже не попало ни капли. (Несколько раз нас накрыло брызгами и ключьями пены только на обратном пути, когда пришлось идти против сильного ветра).

Поскольку подход носом к бетонному слипу — далеко не самая распространенная эксплуатационная ситуация, мы решили подобрать более подходящий грунт для высадки. Иде-

альным местом для этого оказался песчаный пляж Петропавловской крепости. Несмотря на то, что к действующим на лодку силам прибавилось и довольно быстрое течение, для удержания ее перпендикулярно береговой черте и здесь было достаточно оборотов холостого хода.

После того, как «Argo» выкатил всеми своими восемью колесами на промокший от дождя песок, «РК» ощутимо приподнялся. Попытка задвинуть его поглубже на пляж привела к тому, что опущенная аппарель зарылась в грунт подобно отвалу скрепера и стала действовать как рычаг, приподнимающий нос. Водитель в рубке, занятый подруливанием на переднем ходу, исправить ситуацию не мог — пришлось прибегнуть к помощи громкой связи, чтобы кто-нибудь из членов экипажа, увлеченного катанием на вездеходе, немного подтянул лебедку и приподнял аппарель. Вот если бы одна из лебедок была установлена в рубке... Наверное, осуществить это не так уж сложно.

С песчаного пляжа, в отличие от бетона, «РК» соскользнул на заднем ходу как по маслу, хотя после подъема аппарели мы зарылись в него довольно глубоко.

На обычном для большинства наших питерских испытаний «полигоне» — Большой Невке с относительно тихой водой — произвели скоростные замеры. Максимальная скорость с нагрузкой порядка 1.2 т оказалась вполне достойной — около 50 км/ч, даже несмотря на откровенно «тяжелый» винт, из-за которого мотор не раскручивался и до 5000 об/мин. «Грузовик» уверенно ведет себя и в повороте, даже в крутые виражи ложится с безопасным умеренным креном, и думать при этом надо лишь о том, насколько надежно раскреплен массивный груз.

Единственно, обратил на себя внимание довольно значительный кормовой дифферент, причем не только в момент выхода на глиссирования, но и на режиме. Наверное, стоило бы поэкспериментировать с транцевыми наделками, увеличивающими подъемную силу в корме, или с углом установки транца, но вообще-то идеальным вариантом здесь были бы управляемые транцевые плиты. Вещь эта, конечно, стоит денег, но на лодке подобной грузоподъемности наверняка может воз-

никнуть необходимость подкорректировать и ходовой крен...

Двух топливных баков по 200 л, пожалуй, вполне достаточно и при более мощном моторе, нежели установленный на протестированном экземпляре «Yamaha F225», ведь в своей нынешней ипостаси «РК», мотающийся между берегом и стоящими на рейде судами, далеко не стайер. Но нам пришлось в голову, что подобную лодку может ждать и иное назначение. Не зря встречавшиеся нам по пути заинтересованные люди, будто сговорившись, задавали один и тот же вопрос по «уазик»!

На просторах нашей необъятной страны полным-полно мест, где можно использовать колесную технику (скажем, для той же рыбалки или охоты) только в том случае, если доставить ее туда водным путем. На «РК-850» в его нынешнем виде (при ширине аппарели 1.67 м) можно без проблем закатить любой квадроцикл или снегоход, не говоря уже о кроссовом мотоцикле. Тот же «Argo Avenger 750» — это уже предел. Представители «ТехноСпортЦентра» сообщили, что в существующем корпусе теоретически можно увеличить проем до 2.1 м, что позволит погрузить на борт и вожделенный «уазик», но это потребует довольно серьезной переделки носовой части. (Да и машину придется использовать со снимающимся тентом, поскольку вылезти из нее обычным способом, через двери, на борту «РК» будет нереально из-за близости фальшборта). Но вообще-то «850-й» — не единственный

+	<ul style="list-style-type: none"> <li>• наличие носовой аппарели</li> <li>• вместительность и грузоподъемность</li> <li>• хорошая остойчивость как на воде, так и при стоянке носом к берегу</li> <li>• хорошая маневренность</li> </ul>
-	<ul style="list-style-type: none"> <li>• маловато сечение отливных шпигатов</li> <li>• «глухая» конструкция рубки</li> <li>• невозможность управления аппарелью с места водителя</li> <li>• ручки лебедок, выступающие внутрь проема аппарели</li> </ul>

## Резюме

Лодка практически нераспространенного у нас класса, в первую очередь предназначенная для дела — доставки тяжелых габаритных грузов. Благодаря плоской грузовой «платформе» с опускающейся аппарелью погрузочно-разгрузочные работы можно проводить у необорудованного берега. Тем не менее возможность перевозки колесной техники вроде ATV способна привлечь к ней внимание и просто любителей отдыха на воде (или, скорее, у воды).

проект «landing boat», на котором остановила свое внимание петербургская компания. Говорить об этом пока рано, но не исключено, что в ближайшем будущем «ТехноСпортЦентр» представит и более крупную модель «РК», пригодную в том числе и для перевозки автомобилей.

Рабочий катер «РК-850» предоставлен для испытаний компанией «ТехноСпортЦентр»: Санкт-Петербург, пл. Морской Славы, 1, тел./факс (812) 322-6060, 322-6050, [www.technosportcenter.ru](http://www.technosportcenter.ru)

