

«Шхерный пикап» Fjord 62P

ТЕСТ
КИЯ

Как бы ни стимулировал производителя при разработке модельных рядов повальный спрос на универсальные лодки, пригодные «и в пир, и в мир, и в добрые люди», толчея и конкуренция в этом сегменте порождает и противоположную тенденцию – строить лодки с выраженными эксплуатационными особенностями.

Основные данные моторной лодки Fjord 62P

Длина габаритная – 6.43 м, ширина – 1.98 м, высота борта – 0.78 м. Угол килеватости на транце – 12 град. Пассажироместимость – 8 чел. Грузоподъемность – 720 кг. Масса порожнем – 625 кг. Мощность двигателя – до 75 л.с. Цена (ориентировочно) – 400 000 руб.



О способах превращения «просто лодки» в спецназовский снаряд можно говорить отдельно. Наиболее очевидный из них – выработка различных вариантов оборудования базового корпуса. Но бывает, что даже для корпуса в пору готовить отдельное конструктивное исполнение, классифицируемое в мире как Heavy Duty. А ведь малые суда для тяжелых условий у нас строят серийно.

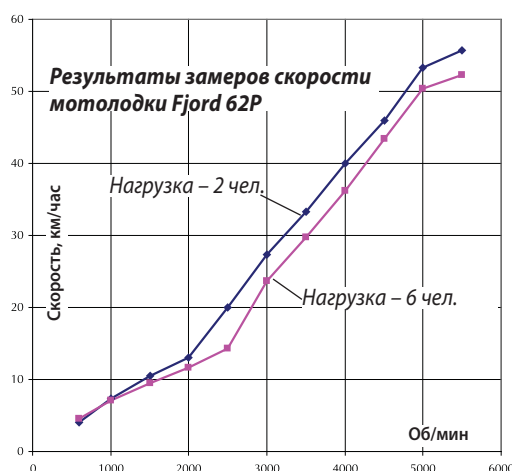
Вся страна знает знаменитые «речные трактора» серии КС, прочные и надежные, но кто будет сомневаться, что традиция Костромского судомеханического завода строить суда с тройным запасом прочности распространится на всю гамму выпускаемой маломерки? Стандарты предприятия, даже если они не прописаны явно документацией, так или иначе проявляют себя в конструкции всех выпускаемых изделий, тем более, если они разрабатываются в КБ при КСМЗ. Производство, сертифициро-

ванное Речным регистром многие десятилетия назад, по определению не может строить ненадежно, вдобавок завод в последнее время провел техническое перевооружение и смонтировал новое металлообрабатывающее оборудование.

Рубочный вариант алюминиевой лодки Fjord 62P выпускается заводом уже не первый год, хотя журнального тестирования еще не проходил. Строго говоря, Fjord – это даже не отдельная лодка, а семейство из трех моделей, различающихся только длиной, грузоподъемностью и допускаемой мощностью подвесника. Конструкция у них схожая, простая до кондовости: умеренно-килеватое днище толщиной 4 мм с полноценным продольным и поперечным набором. Трехмиллиметровые борта подкреплены мощными гофрами и трубой по периметру борта, играющей роль привального бруса. Рубка из штампованных панелей частично собрана на болтах, частично сварная. Гордость предприятия – специальный алюминиевый профиль для

скругленных по углам окон рубки, выглядит аккуратно и «фирменно».

Нельзя сказать, что лодка является собой чудо дизайна. Эстетика доведена до состояния товарного вида стыков и сварных швов, лючков и защелок, что само по себе немало, но ни особое изящество линий, ни глянец на бортах в конструкторскую задачу не входили. Это и не предосудительно: правильно спроектированное изделие должно верно отражать свою суть через внешнюю форму. Fjord всем своим исполнением сообщает нам: его предназначение сугубо утилитарно. Это своего рода негламурный пикап – машина вроде и пассажирская, и грузовая, но в первую очередь проходимая и выносливая, потому что для простой перевозки грузов и людей найдутся более удобные варианты, но выдержат ли они экстремальные условия – вопрос. Костромской же «Фьорд» подобно «речным тракторам» КС-100 безоговорочно принимает в качестве приоритетной задачу достичь самого дикого берега и пристать к нему при любых условиях, невзирая на под-



водные камни и прибойную волну. Решению задачи помогает и не слишком килеватое днище, и широкий, удобный для выхода нос, и просторный кокпит, не загроможденный сиденьями. При входе в кокпит с носа берегите голову: обилие пространства под крышей рубки снижает бдительность, и при неосторожном движении легко потерять из вида тонкий верхний край входного люка, хотя он и закрыт на всякий случай пластиковым профилем. Возможно, более массивный комингс в этом месте уберезит неосторожного пассажира.

Для привода лодки «повышенной проходимости» наилучшим образом подошел бы водометный движитель. Мы протестировали ее под подвесным водометом Impulse (совершенно уникальная вещь, читайте в этом номере), но в целях максимального выявления качеств собственно судна замеры скорости проделали и под «обычным» подвесником Suzuki мощностью 70 л.с.

Штурвал вращается туговато. Возможно, при прокладке длинного рулевого троса его где-то «перегнули»,

а может рулевая машинка Ultraflex оказалась недостаточно мощной для мотора-«семидесятки» – при покупке судна требуйте проверки этого ответственного механизма.

С двумя седоками на борту лодка ощущается легкой для своих размеров, выходит на режим уже после 2500 об/мин без заметного дифференциала, послушно управляется. На крейсерском ходу при скорости 30–40 км/ч шум приемлемый, что позволяет общаться в рубке, не переходя на повышенные тона. С ростом оборотов становится шумновато – это особенность малой массы верхних конструкций. Скорость на полных оборотах достигает 60 км/ч, и похоже, что разрешенные максимальные 75 л.с. будут лодке в самый раз – каких-либо признаков избыточной энерговооруженности не отмечаем даже налегке. С нагрузкой в 6 человек выход на глиссирование уже требует преодоления привычной «ступеньки» и происходит после 3000 об/мин, но скорость падает не-

сильно по сравнению с малой нагрузкой – до 52 км/ч на максимуме. Волну от других судов на скорости лодка проходит, пожалуй, жестковато. Все-таки такая килеватость – для успешного преодоления мелководья, и в широкой носовой трети корпуса она почти не добавляется; скула поднимается практически вместе с форштевнем. Зато при подходе к берегу можно не манерничать и смело тыкаться в песок.

Резюме

Fjord 62P – лодка непритворная и вместительная, прекрасно подойдет для внутренних вод, мелководных и относительно спокойных. Избыток энерговооруженности ей ни к чему – только потеряете в комфорте, и без того умеренном, а легкость хода и значительную грузоподъемность она в полной мере проявляет и под рекомендованной мощностью. За небольшие для судна такого размера деньги вы получите «трудноубиваемый» конструктив с изрядным запасом прочности. ■

А. Д.