



очередное превращение под индексом «А»

ТЕСТ
КАТЕРА И ЯХТЫ

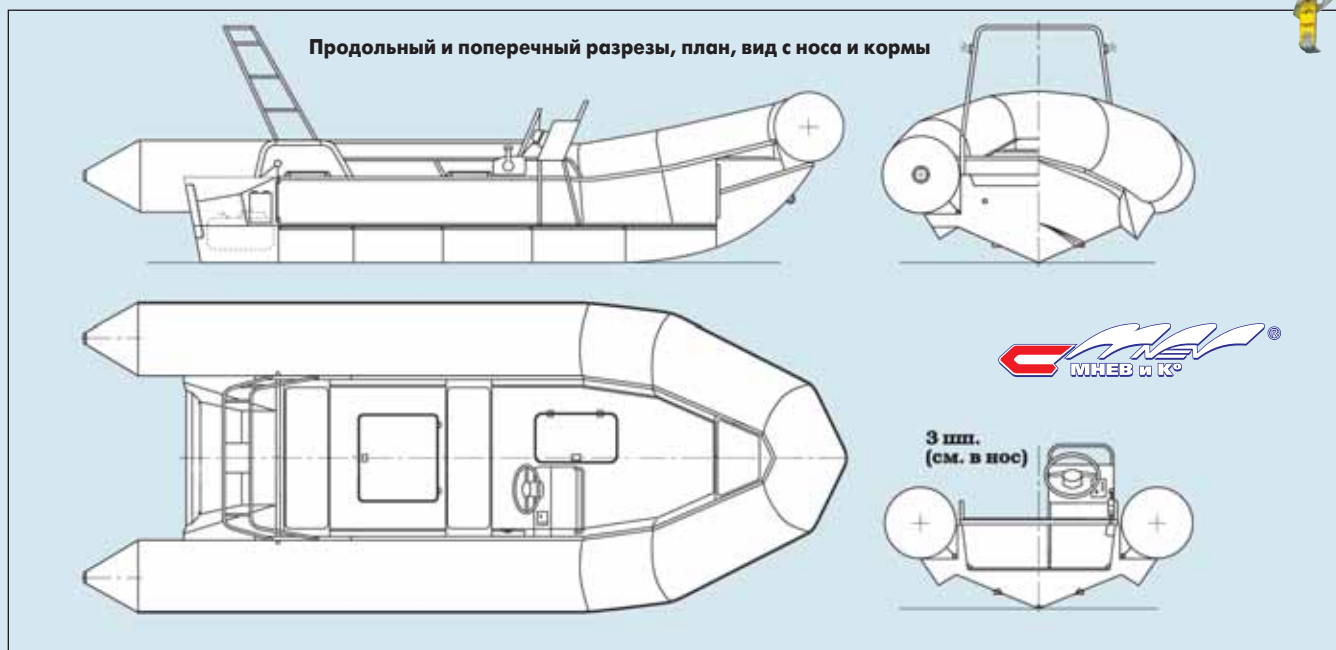
Постоянные читатели "Кия" наверняка припомнят наш отчет об испытаниях мотолодок "Кайман" производства петербургской компании "Мнев и К" — с незаметной на первый взгляд приставкой "А" в названии, превратившей обычные разборные надувнушки этой популярной серии в РИБы с алюминиевым корпусом (см. № 180). Судя по всему, подобная "алюминиевая" судьба в скором времени ждет и не менее известную мневскую серию "Фаворит" — к испытаниям самого первого, не нюхавшего воды опытного образца РИБа "Фаворит F500A" в качестве эксперта был привлечен и автор этих строк, а впечатление о новой лодке у него, равно как и у прочих испытателей, сложилось достаточно благоприятное.

— Это же надо было додуматься — выставить совершенно "сырую" лодку на тест "Катеров и Яхт"! — Ворчал конструктор алюминиевого корпуса Вячеслав Чупайло, не отрывая взгляда от улетающего вдаль по реке детища с солидной компанией на борту. — Ну куда их понесло?! Я же ясно сказал — несколько раз пройти рядом, чтоб я увидал, как она ведет себя на ходу!

Волнение нашего давнего знакомого (заодно и автора алюминиевых корпусов упомянутых выше "Кайманов") было вполне понятно, но переживал он напрасно — занесенные в блокнот результаты скоростных испытаний, покоившиеся у меня в кармане, равно как и первые впечатления, без всякого вмешательства электроники оставшиеся в голове, неопровержимо свидетельствовали: основа для очередной серии с индексом "А" заложена более чем добротная. С учетом того, что экземпляр на

тест был предоставлен опытный, задача ставилась узкая: попросту испытать возможности нового корпуса, поэтому на всякие "бытовые" мелочи вроде отсутствия нормальных пассажирских сидений или рундуков я не стал обращать особого внимания.

— Алюминиевые "Кайманы" нашли своего потребителя, но подобные РИБы больше относятся к деловым и даже рабочим, а их пользователям нужен "оперативный простор", — поведал мне Дмитрий Одаренко, коммерческий директор компании "Верфь малого судостроения "Литек", разработавшей и изготовившей по заказу "Мнев и К" легкосплавный корпус. — Многие просили сделать нечто вроде "Каймана-А" — РИБ с алюминиевым сварным корпусом, столь же не боящийся подводных камней и столь же мореходный, но с более широким кокпитом. При этом и осадку, и стояночную остойчивость новой лод-



ОСНОВНЫЕ ДАННЫЕ РИБа "Фаворит F500A"	
Длина, м:	
– наибольшая	5.00
– жесткого корпуса	4.30
Ширина, м:	
– наибольшая	2.07
– жесткого корпуса	1.56
Материал жесткого корпуса	АМг-5М
Грузоподъемность, кг	1000
Пассажироместимость, чел.	8
Мощность мотора, л.с.:	
– рекомендуемая	50
– максимальная	70
Высота транца, м	0.51 (L)
Вес, кг	320
Цена, евро	от 6700

ки надо было оставить в тех же пределах, что и у "Каймана". Вячеслав, на мой взгляд, нашел разумный компромисс: выполнил лодку по довольно редкой в наши дни тримаранной схеме.

Тримаран — это "вещь в себе" и от некоторых недостатков, как и любые "компромиссные" схемы, не свободен. Честно говоря, я приготовился к худшему. Но для экономии места в журнале (статья оперативно сдавалась в номер перед самым его выходом) лучше я изложу свои основные впечатления "телеграфным стилем".

За рулем — только водитель. Выход на глиссирование — как по рельсам, практически без кормового дифферента, разгон быстрый и при этом плавный. Где-то после 50 км/ч сама собой возникает обычная "тримаранная" проблема — резкая самопроизвольная раскачка с борта на борт, которую способны еще более усугубить продольная кильватерная волна от идущего параллельным курсом катера либо попытка заложить резкий вираж. Наиболее вероятная причина примерно такая: один из бортовых спонсонов, "зацепившись" за воду, вы-

талкивается, вызывая тем самым погружение в воду спонсона противоположного борта, потом наоборот, и — "процесс пошел". Активная работа штурвалом не помогает, попросту слегка сбрасывая газ.

Подсаживаю пассажира. Вначале второй участник испытаний устраивается по соседству со мной на кормовом водительно-пассажирском сиденье. Лодка ведет себя точно так же, как описано выше, и на максималке, когда начинается бортовая раскачка, мой сосед поспешно хватается за поручень на консоли. Прошу его пересест в нос — честно говоря, не на самое комфортное место — и каким-то волшебным образом бортовые "прихватки" почти прекращаются.

В повороте лодка идет практически без крена, но такое на тримаранах мы уже не раз проходили. Не качнет ли наружу поворота? Нет, алюминиевый "Фаворит" и не думает поступать подобным образом. Правда, траектория циркуляции с полного хода более чем полая.

С полной нагрузкой. После появления на борту уже второго пассажира обо всякой "экстремалке" можно прочно забыть — никакой раскачки, лодка уверенно "стоит" и на тихой воде, и на кильватерной волне от соседнего катера, мягко и без брызг преодолевая ее под всеми мыслимыми углами. Выход на глиссирование по-прежнему ровный, "без напряга". Столь же ровной оказалась и зависимость максимальной скорости от нагрузки: каждый из трех новых пассажиров "стоил" мне и экспериментальному "Фавориту F500A" ровно по 2 км/ч на 80 кг живого веса — прямо, как в аптеке.

Краткие итоги. "Бронированная" алюминием тримаранная серия "Фаворит" явно имеет право на жизнь — задачи, поставленные перед создателями кор-

пуса, решены если не на все сто, то на девяносто процентов точно. Проблемность поведения опытного образца при малой нагрузке могут осудить лишь спортсмены, но протестированная "с пылу с жару" новинка на эту категорию водномоторников и не рассчитана. "Хозяйственный", деловой РИБ любит нагрузку, и этим все сказано. В общем, основа заложена, и основа по-хозяйски обстоятельная и добротная.

А. Л.



РЕЗУЛЬТАТЫ СКОРОСТНЫХ ИСПЫТАНИЙ

при нагрузке 1–5 чел.
(ПМ — "Honda-50", ГВ — стальной "Ballistic" шагом 15 дюймов, запас топлива — 15 л в переносном баке, расположенном в кормовом рундуке, скорость ветра — 4–8 м/с, высота волны — 0.25–0.4 м, темп. воздуха — 14°C, место испытаний — Большая Невка, Санкт-Петербург)

Нагрузка, чел.	Скорость, уз (км/ч)
1	31 (58)
2	30 (56)
3	29 (54)
4	28 (52)
5	26 (48)

" F500A "

(812) 265 2012, 265 2755, 265 0588,
info@mnev.ru, mnev@lek.ru, www.mnev.ru