



“КС-600” как новая

ТОЧКА ОТСЧЕТА



По традиции модельный ряд продукции, предлагаемой фирмой-изготовителем, начинается с наименьшей, самой доступной модели. Костромской судомеханический завод, активно взявшийся в последнее время за постройку быстроходных алюминиевых катеров, начал необычно — с наиболее конкурентоспособного на рынке размера — каютного семиметровика (“КиЯ” №193).

Развитием темы стала открытая версия судна, и теперь усилия фирмы направлены на то, чтобы закрепиться на нижнем рубеже типоразмерной линейки. К производству подготовлен “КС-600” — более экономичный вариант надежного и неприхотливого “карманного броненосца”.

По словам идеолога разработки Андрея Смирнова, для завода оказалось маркетингологически нецелесообразно вступать в конкуренцию с многочисленными поставщиками лодок популярного пятиметрового диапазона. Учитывая же рост потребительского интереса к более крупной продукции, отечественному производителю прямой смысл побороться за шестиметровый класс, тем более что костромичам есть что противопоставить ближайшим конкурентам. Насколько хорошо им это

удалось, должен был показать наш тест новой “КС-ки”.

Взгляд с берега и изнутри

Несмотря на то, что компоновочно “КС-600” полностью повторяет своего более крупного двухконсольного собрата “КС-700”, с производственной точки зрения это другая лодка, потребовавшая переработки проектной документации и изготовления отдельной технологической оснастки. Надо сказать, что в новом размере судно выглядит даже лучше: пропорции стали собраннее, динамичнее. И хотя кормовой кокпит несколько потерял в своей необъятности по сравнению с “700-й”, шесть человек легко в нем помещаются плюс дополнительно двое в носовом. На корпусе нет ни неровностей, ни бухтин — и это без всякой шпаклевки. Алюминиево-маг-

ниевый сплав обшивки толщиной 5 мм уже способен держать заданную форму, тем более при аккуратно выполненной сварке. На что строитель решительно не пошел, так это на дизайнерскую игру в некрашеный алюминий борта — внешний вид отечественного материала, примененного для снижения стоимости корпуса, не отличается стабильным качеством, и бело-синяя гамма добротной американской краски “PPG” на бортах, палубе и в кокпите выглядит уместной. Столь же добротно и палубное оборудование. Детали консолей и рундуков сварены не по углам, а с радиусным отгибом фланцев, и швы зачищены, поэ-



тому все выглядит довольно аккуратно. Настил из некрашеной “рифленки”, которым покрыта вся палуба, от носа до кормовой переборки, не скользит под обувью и потеря вида в ходе жесткой эксплуатации ему совершенно не грозит. Просто роскошно выглядит рецесс мотора, с его шириной от борта до борта и легким доступом к двигателю без риска затопить корму своим весом либо соскользнуть за борт. Стекло консолей имеет достаточную толщину, не искажает вида, а поручень вокруг него не мешает обзору. Поручней в кокпите вообще в достатке, тент пошит по европейским стандартам, дельные же вещи и оборудование — от кресел до уток и накладок привального профиля — применены стандартные, покупные. И это правильно, потому что выглядит лучше и обходится в конечном счете дешевле. В целом складывается впечатление, что костромичам удастся преодолеть одну из основных болезней нашего серийного производителя — слабую проработанность, бездушность интерьеров; стоит только привести к единому гнuto-сварному стилю крышки рундуков и лючков, и можно говорить о достижении проектировщиком конструктивно-технологического качества.

Даем ход

Четырехтактная “Yamaha” в 225 л.с. со сверхдлинной “ногой” на корме — вариант почти предельный как по мощности, так и по нагрузке на транец. Тем не менее

не отмечаем ни дифферента, ни заливания рецесса. Холостой работы мотора, как водится, не слышно совершенно. Разгон с тремя пассажирами проходит в несвойственной обычным катерам манере — без натуги и задиранья носа к небесам, глиссирование — уже при 30 км/ч и половинных оборотах двигателя. Самым интересным было выяснить, скажется ли укорочение корпуса на ходовых качествах судна. Известно, что “обрезанные” корпуса нередко приобретают склонность к дельфинированию, проигрывают в управляемости. “Шестисотка” уверенно доказала, что при очень уверенной энергооборуженности менее чем в 7 кг/л.с. подобные проблемы ей не свойственны. На полном ходу корпус стоит без малейшей склонности к потере устойчивости и позволяет закладывать повороты минимального радиуса. В вираже отмечалось лишь слабое бортовое покачивание, да еще неплохо было бы оборудовать рулевую систему такой серьезной машины, как “Yamaha-225”

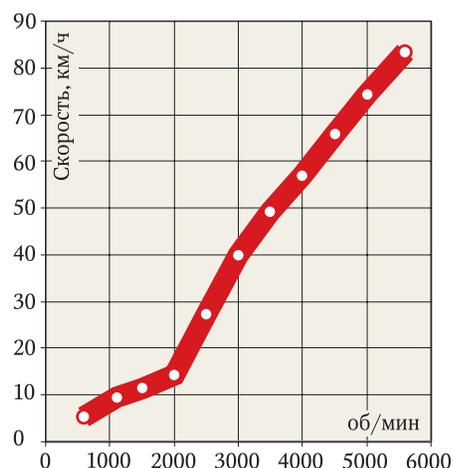
более легким в работе гидравлическим приводом, а не обычным тросовым, но это уже дело клиентское. Проверяем максимальную скорость при различной нагрузке. Сажаем в лодку четыре человека, а затем пять и, наконец, шесть. Скорость практически не снижается и остается в пределах 83–84 км/ч. Отмеченный максимум с двумя пассажирами — 88 км/ч. Слабая зависимость скорости от нагрузки обычно свойственна неправильно отцентрованным, “лежачим” глиссерам с низким гидродинамическим качеством. Пересчет данных показывает, что качество в нашем случае равняется 4–5, а это совсем неплохой результат при килеватости в 18°, близкий к оптимально достижимому и свидетельствующий о хорошей топливной экономичности судна, особенно в паре с четырехтактным мотором. Прохождение волны также оставило благоприятное впечатление. Искусственно разведенные “кочки” сантиметров в 40–50 высотой вызывали только плавное потряхивание



Основные данные моторной лодки “КС-600”

Длина наибольшая, м	6.5
Ширина наибольшая, м	2.44
Масса корпуса, кг	710
Килеватость на транце, град.	18.5
Пассажировместимость, чел.	8
Объем топливного бака, л	230
Мощность ПМ, л.с.	90–250





Результаты испытаний моторной лодки "КС-600"

Нагрузка — 3 чел., топливо — 50 л, мотор — четырехтактная "Yamaha-F225", алюминиевый винт шагом 23", ветер слабый до умеренного, высота волны — 0.2-0.3 м, температура воздуха — 10°С. Акватория — р. Волга, Кострома

Об/мин	Скорость, км/ч (уз)
600	5.4 (2.9)
1100	9.4 (5.1)
1500	11.5 (6.2)
2000	14.3 (7.7)
2500	27.2 (14.7)
3000	40.0 (21.6)
3500	49.3 (26.6)
4000	57.0 (30.8)
4500	66.0 (35.6)
5000	74.3 (40.1)
5600	83.5 (45.1)

корпуса, а волжская однобалльная рябь прошла просто незамеченной. Наибольший шум на водительском месте составил около 90 дБ, причем определенный вклад в него внесла недостаточно плотно запиравшаяся "калиточка" в проходе между консолями.

Как видим, строителям удалось удачно сочетать ходовые качества, определяющие экономичность движения, с мореходными и прочностными, задающими надежность и ресурс судна. Как сказал Андрей Смирнов, никакая другая лодка подобного класса не имеет столь мощного и часто расположенного набора в корпусе, и это при весе, не превышающем, например, вес аналогичного "Buster Magnum".

При этом конструкция корпуса включает пенополиуретановое наполнение полостей бортов, поглощающее шум и создающее требуемый ГОСТом запас плавучести. Сравнение с финским аналогом по скоростным качествам показывает, что "КС" идет с ним под мотором в 225 л.с. практически "один в один" и даже немного обходит при полной за-

грузке. Если учесть, что на испытаниях был установлен излишне легкий винт с шагом 23 дюйма (частота вращения мотора достигала 5800 об/мин), то мы вправе ожидать от костромской лодки и более высокой скорости при ходе на легке, и это при гарантированном отсутствии проблем с устойчивостью.

Кстати, еще о ресурсе: когда водителю не удалось вовремя переключить реверс при подходе к бону, и лодка получила чувствительный удар об его деревянные брусья, это нисколько не отразилось не только на ровности борта, но даже на целостности его красочного покрытия.

Резюме

Прочная, надежная открытая моторная лодка "большого" класса. По ходовым качествам вполне соответствует европейским образцам, при этом существенно дешевле их, а главное — ближе к полноценному гарантийному сервису, распространяющемуся на сам корпус и на установленный мотор "Johnson/Evinrude": именно о таких планах создания

дилерско-сервисного центра при Костромском судомеханическом заводе сообщило нам его руководство.

В планах завода также установка на все модели скоростных "КС" стационарных двигателей "MAN" и "Steyr", значит, мы получим еще более экономичные в эксплуатации глиссирующие катера.

А.Д.
Фото автора