

# “НОВОЛНА-650” + ДИЗЕЛЬ “FNM”:



## МОРОЗОСТОЙКИЙ КОМПЛЕКТ

*Старинная русская забава — тестировать лодки в сумерках, зимой и в Сибири. Новая модификация уже известного читателям “КиЯ” катера “Новолна”, на сей раз с предусмотренной стационарной силовой установкой, сразу после первого спуска на воду успешно исполнила роль ледокола.*



Артем Лисочкин. Фото Александра Васильева

Впрочем, нам не привыкать — по давно сложившейся традиции многие компании-производители предлагают испытателям “КиЯ” опробовать свои новинки как раз тогда, когда у нормальных людей навигация уже закрыта. Почему нечто подобное с завидной регулярностью происходит из года в год, судить не беремся, хотя у такого подхода есть и несомненный плюс — времени для исправления выявленных недочетов к очередному сезону остается предостаточно. Аналогичным образом, тоже на пороге зимы, мы познакомились в свое время и с самой первой “Новолной” (см. № 192). С тех пор минуло уже больше года, и успешно запущенная в серию лодка, казалось бы, давно распрощалась со статусом новинки. Привычно зазвучало и оригинальное название, поначалу немного резавшее слух. Но все же протестированная нами в нынешнем году лодка вполне заслуживает отдельной публикации.

### Вперед в прошлое

Появление очередной модификации старого знакомого, пусть для нас и новой, в некотором роде восстанавливает историческую справедливость. Дело в том, что знаменитый финский

конструктор Свен Столе, с многочисленными произведениями которого российские водномоторники давно и хорошо знакомы (достаточно упомянуть хоть бы алюминиевые “Silver” и “Buster”), проектировал эту лодку прежде всего как катер, т.е. в расчете на стационарный мотор. Напомним, что в не столь далекой “прошлой жизни” “Новолна” именовалась “Rais-Sport 2000” и выпускалась финской компанией “Lasikuiturakenne Lehtonen & Laihorinta”, владельцы которой решили перепрофилировать производство на выпуск относительно компактных моторолодок и поэтому выставили оснастку для формования корпуса и надстройки флагманского “2000-го” на продажу. Новосибирскую верфь “Катерус”, которая приобрела матрицы вместе с соответствующими правами, лодка привлекла не только своими ходовыми и мореходными качествами, но и теплолюбивой “скандинавской” компоновкой, востребованной не в одной лишь Сибири.

Большая часть обитаемого пространства находится здесь под крышей и решена в одном объеме: просторный салон, закрывающийся сдвижной кормовой дверью, отделен от расположенных под носовой декой спальных

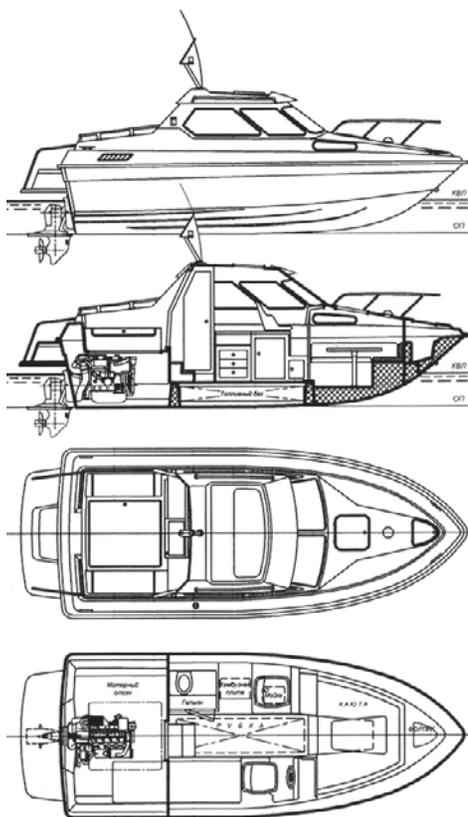
мест лишь условно, побортными полуконсолями. Еще одна койка, частично упрятанная в подпалубный проем по правому борту, размещена за спинкой водительского кресла; она же играет роль сиденья для двоих пассажиров. Таким образом, сидячих мест только в основном салоне целых четыре — и это при том, что пространство по левому борту занято полноценным камбузным уголком с плитой и мойкой, а также редким на лодках подобных размеров выгороженным галюном. Снабженный бортовыми рундуками кокпит, впрочем, тоже не так уж мал, и хотя под его полом скрывается объемистый моторный отсек, высота фальшборта вполне достаточна.

По сравнению с первым “макетным” вариантом внутреннее и внешнее оборудование “Новолны” стало заметно богаче, причем очень многое входит в стандартную комплектацию. Вместо временного светового проема появился нормальный сдвижной люк — летом в Сибири порой жарче, чем на черноморских курортах, да и дополнительному обзору при управлении стоя он тоже способствует. Очень понравился столик в носовом “спальном” отсеке (он же закладная доска, укладываемая между койками): благодаря складной

## ОСНОВНЫЕ ДАННЫЕ КАТЕРА “НОВОЛНА-650”

Длина, м:	
– габаритная	<b>7.10</b>
– корпуса	<b>6.50</b>
Ширина, м	<b>2.50</b>
Килеватость на транце, град.	<b>21</b>
Сухой вес, кг	<b>1390</b>
Емкость, л:	
– топливного бака	<b>180</b>
– водяного танка	<b>40</b>
Высота подволока, м:	
– в салоне	<b>180</b>
– в носовой каюте	<b>130</b>
Двигатель*:	
– тип	Турбодизель “FNM ATMP 155”
– мощность, л.с.	<b>163</b>
Привод	Угл. колонка “Alpha I”
Пассажировместимость, чел.	<b>8</b>
Кол-во спальных мест	<b>3</b>
Цена, евро	<b>от 42 000</b>

\* Возможна установка иных стационарных или подвесных моторов мощностью 115–200 л.с.



стойке его, словно офисную лампу, можно установить в любое удобное положение — например, сдвинуть в сторону, пробираясь на место. Биотуалет или прокачной унитаза, плитка и холодильник приобретаются отдельно, но предназначенные для них объемы могут выполнять иные полезные функции — например, пустую кабину галюна можно использовать как шкаф для одежды.

Единственно, некоторые нарекания возникли к качеству внутренней обивки и напольных покрытий — такое впечатление, будто раскрой ворсового материала выполнялся не по раз и навсегда снятым лекалам, а прямо по месту, отсюда и ряд бросающихся в глаза огрехов. Кроме того, вызвал недоумение воздушный дефлектор, сквозь щели которого со спального места в салоне видно “улицу”. Воздух воздухом, но через него и водичка может на койку брызнуть... В общем, либо эта штука стоит не на месте, либо необходим дополнительный воздухо-водный короб.

На транце (а вернее, на затранцевом кронштейне) самой первой “Новолны” был установлен четырехтактный “Suzuki DF140”; подвесниками оборудовались и следовавшие за ней серийные лодки, уже примелькавшиеся на российских акваториях. Однако “машинное отделение”, превратившееся в огромный багажник, уже тогда ждало своего часа — контракт на поставку стационарных дизелей “FNM” и дистрибьюторское соглашение с итальянской компанией-производителем находились на стадии подписания.

При выборе мотора, в отличие от собственно лодки, “Катерус” пошел не по “географическому” принципу. На





первый взгляд, горячий итальянец и “финский сибиряк” выглядят полными антиподами, но мир моторов все же не настолько зависим от климатических особенностей, как судостроение. Скажем, многие владельцы немецких машин, наверное, просто не знают, что движки у них на самом деле “фиатовские” — как и те, что лежат в основе морских “FNM”. В “Катерусе” нам сообщили, что решающими моментами стали мощностные и весовые характеристики, а также цена (подробности об этих дизелях читайте в предыдущем номере). А вот приводами, кстати, они комплектуются вполне привычными, “меркузеровскими” — установленный на протестированном катере компактный 1.9-литровый 163-сильный “FNM ATMP 155” работал в паре с одной из самых распространенных колонок “Alpha I”. Что немаловажно, мотор имеет двухконтурную систему охлаждения,

заполненную антифризом — если учесть, при каких условиях проходил тест, этот фактор оказался одним из основных.

### Эх, мороз, мороз...

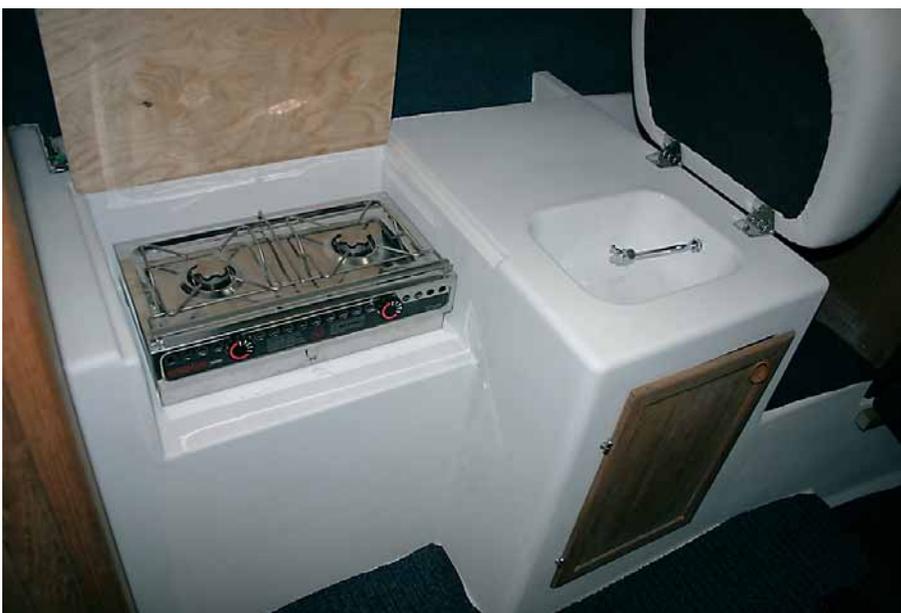
Новосибирск встретил нас настоящей зимней погодой — ощутимым морозцем и обильным снегопадом, словно с рождественской открытки. Однако что в городских пробках, что на заснеженной загородной трассе “Ford Expedition” с коробкой-автоматом управлялся с полуторатонной “Новолной” на трейлере без всякого труда, даже несмотря на летнюю резину. Заехав на придорожную бензоколонку, мы произвели небольшой фурор — заправщик явно призадумался, не принял ли он вчера лишнего. В предыдущем тестовом отчете мы советовали перенести неудобно расположенную горловину топливного бака на более

доступное место, но, увы, осталась она где и была — на узкой потопчине возле бокового стекла рубки. С канистрой (а именно так заправляют лодки на большинстве российских акваторий) тут напляшешься...

В яхт-клубе “Наука” новосибирского Академгородка нас, естественно, никто не ждал, и реакция единственного сторожа и пары собак мало отличалась от изумления заправщика. Ничего странного — все лодки давно покоились на берегу, а закрытый “ковш” был сплошь затянут льдом толщиной сантиметра в полтора. Впрочем, на фарватере широкого входного канала (уже без знаков судоходной обстановки) и уходящих вдаль просторах Обского моря свинцово отблескивала чистая вода, поэтому мы решили рискнуть.

Когда транец “Новолны” с хрустом погрузился в затянутую льдом воду гавани, запустили мотор. Поначалу результат не обрадовал — лодку затрясло, как в лихорадке, но стоило слегка толкнуть ручку вперед, отключив реверс кнопкой, как вибрация и шум прекратились столь резко, что поначалу показалось, будто движок заглох. Мало какой дизель любит холостые обороты меньше 800, и “FNM” не стал исключением. Выставляя предписанные инструкцией 950 об/мин в стремительно надвигающихся сумерках мы не стали и перешли к основной части испытаний.

Чтобы сдать назад, круша лед широким транцем, пришлось прибавить чуть ли не до полного; на переднем ходу дело пошло веселей. Несмотря на противный приглушенный хруст из-под днища, “Новолна” управлялась в узкости не хуже, чем летом, и, оставляя за собой узкую черную полосу чистой воды, уверенно направилась к выходу



## РЕЗУЛЬТАТЫ ИСПЫТАНИЙ

### КАТЕРА “НОВОЛНА-650”

(Нагрузка — 4 чел. плюс 100 л топлива, ГВ — алюминиевый четырехлопастной шагом 18 дюймов, скорость ветра — 2–3 м/с, высота волны — 0.1–0.2 м, темп. воздуха — минус 4°C, место испытаний — Новосибирское водохранилище (“Обское море”, Новосибирск).

Об/мин	Скорость, уз (км/ч)	Уровень шума, дБ(А)*
1000	0.0 (0.0)	78
1000	3.8 (7.1)	81
1500	5.3 (9.8)	82
2000	6.8 (12.6)	84
2500	7.7 (14.2)	86
3000	12.1 (22.4)	87
3500	19.4 (35.8)	86
4000	23.7 (43.8)	87
4400	27.9 (51.6)	87

\* В центральном салоне на уровне кресел водителя и пассажира; потолочный люк и кормовая дверь салона закрыты



из гавани. Там ждал еще один неприятный сюрприз: на зимующих по берегам узенького канала баржах явно не рассчитывали, что какие-то психи придутся изображать в клубной гавани ледкол, и вольготно протянули толстые швартовные концы аккурат поперек прохода. Впрочем, выход из положения нашелся — медленно продвигаясь вперед, мы осторожно провели их над катером при помощи отпорных крюков. “Матрос” на баке, взявший на себя наиболее ответственную часть операции, тепло отозвался о высоких прочных релингах, благодаря которым чувствовал себя уверенно и безопасно.

На свободном от льда пространстве у “ворот” Обского моря даем полный газ. Разгон “по-бензиновому” напорист. С ростом оборотов характерные дизельные нотки в голосе мотора окончательно пропадают, а свиста турбины мы так и не услышали. Не сказать, чтобы “FNM” оказался полным тихоней, но все же шумовые показатели были весьма достойными — и по субъективным ощущениям, и согласно показаниям прибора. Вскоре стрелка тахометра упирается в 4400 об/мин — явный “перекрут”, причем, скорее всего, сработала “отсечка”, поскольку при дальнейшей откидке колонки триммером обороты не увеличиваются. Скорость — чуть более 51 км/ч — заметно не дотягивает до показателя, достигнутого в свое время с подвесником, несмотря на его несколько меньшую мощность (140 л.с. против 149 л.с. на гребном валу у нашего комплекта).

Холод и необкатанный мотор (который, тем не менее, быстро прогрелся до рабочей температуры), конечно, тоже сказались, но основную скидку мы все же сделали бы на гребной винт. Судя по всему, с учетом “ледового”

характера испытаний, в “Катерусе” его подобрали по принципу “какой не жалко”. Во-первых, он оказался четырехлопастным (главный плюс таких винтов — уверенный разгон, но никак не максимальная скорость), а во-вторых, чересчур “легким”. Увеличение шага в нашем случае не только дало бы “теоретические” скоростные резервы, но и привело бы обороты мотора к оптимальным — согласно заводским данным, “ATMP 155” выдает наибольшую мощность при 4100 об/мин, причем сразу после превышения этого рубежа мощностная кривая резко падает. Кроме того, дал о себе знать больший реактивный момент, создаваемый четырехлопастным винтом со значительным дисковым отношением и добавивший перцу в обычно спокойный и прогнозируемый характер “Новолны”: крен в левом повороте стал заметно более глубоким, возросли и усилия на штурвале при резких маневрах (гидроусилитель из-за спешки подключить, как водится, не успели).

Едва вытаскив лодку на трейлере на берег, мы бросились осматривать корпус, которому во льдах явно приходилось несладко. Может, это было просто везение, но факт есть факт — ни единой царапины!

### Резюме

По сравнению со своими предшественницами “Новолна” со стационаром окончательно обрела цельность и завершенность, пусть и с некоторыми замечаниями по внутренней отделке. Как ни крути, именно такой видел эту лодку Свен Столе! Имплантация горячего итальянского “сердца”, как показали результаты нашего отнюдь не тепличного теста, прошла вполне успешно. Единственно, что может на-

сторожить вездливого потребителя — это возможные проблемы с сервисом, ведь “FNM” пока что совершеннейший новичок на российском рынке, хотя “Катерус” обещает решать любые возникшие проблемы и за пределами Сибири. Впрочем, наверняка найдутся и те, кто остановит свой выбор на лодке со стационарным дизелем, невзирая на все возможные проблемы. Ведь такая силовая установка — это не просто ряд дополнительных удобств или тот же престиж. Главный ее плюс — экономичность, хотя отнюдь и не в денежном выражении (стоимость мотора все же заметно перебивает возможную экономию на топливных расходах). Интересен этот показатель прежде всего для тех, кто предпочитает исследовать удаленные уголки, а не крутиться вокруг “бочки с бензином”, тем более что дизельное топливо на воде значительно доступнее. Воспользовавшись заводскими данными, мы подсчитали, что на полном газу “ATMP 155” расходует примерно 33–35 л/ч — одной заправки штатного встроенного бака “Новолны” должно хватить примерно на 5.5 ч, или около 300 км пути (на крейсерском ходу эти показатели, естественно, можно заметно улучшить). ●

*Катер “Новолна-650” предоставлен для испытаний компанией “Катерус”:  
Новосибирск, ул. Депутатская, 48;  
тел. (383) 213-5718, 295-3707, 227-1588;  
info@katerus.ru; www.katerus.ru*

*Представитель в Северо-Западном регионе — компания “Порт Артур”:  
Санкт-Петербург, Среднегаванский пр.,  
1, тел./факс (812) 322-3891, 322-3895,  
факс 322-3892, info@portarthur.ru,  
www.pilotbook.ru*