



ТЕСТ
КАТЕРА и ЯХТЫ

“АЛЬЯНС-4”: пикап-трансформер

АРТЕМ ЛИСОЧКИН.
ФОТО АЛЕКСАНДРА ФРУМКИНА

Помните, какой популярностью пользовалась в начале 90-х эта “кукла для мальчиков” — робот из разноцветных пластмассовых деталей, способный перевоплотиться в ракетную установку, космический корабль, бронемашину и бог знает во что еще? Подобная многофункциональность всегда приветствовалась и в малом судостроении — правда, в основном не по бюджетным соображениям, а по чисто техническим причинам: чем меньше лодка, тем больше дефицит обитаемого пространства на борту.

Как мы могли не раз убедиться, трансформируемые интерьеры — один из основных коньков главного конструктора петербургской фирмы “Курс” Бориса Ершова, в некотором роде характерный признак фирменного стиля. Большинство элементов внутреннего оборудования на разработанных им лодках несет сразу несколько полезных функций и предусматривает превращения по принципу робота-трансформера. Но на сей раз Борис превзошел сам себя. Чего стоит одна только конструкция сидений в салоне! Но обо всем по порядку.

Два в одном

С мотолодкой “Альянс”, разработанной Дмитровским филиалом НПО “Спецтехника и связь” при МВД России, мы познакомили читателей еще в № 191. Изначально новинка имела чисто алюминиевую конструкцию — как самый первый испытанный нами вариант, так и модификация с более вместительной рубкой, представленная на прошлогодней выставке в московском “Крокус-Сити”. Приверженцев у металла хватает, но и они не прочь облагородить его более эстетичным и “теплым” стеклопластиком — что и потребовало привлечения к разработке и постройке обновленного “Альянса” фирмы “Курс”, имеющей немалый опыт в этом деле.

Несомненно, сыграло свою роль также то, что и сам алюминиевый кор-

пус лодки имеет “курсовские” корни. На первый взгляд никогда не догадаешься, что в основе его лежит стеклопластиковый “Кальмар” (некогда была идея воплотить этот удачный РИБ в металле). Конечно, из-за разницы технологий внешнее сходство практически потерялось, но ряд принципиальных конструкторских решений сохранить удалось — в частности, распределение килеватости по длине корпуса и носовые обводы с характерным подъемом “тримаранной” скулы и расположенными по батоксам продольными реданами-брызгоотбойниками.

Что касается компоновки, то и здесь у нового “Альянса” предки из той же “конюшни” — в этом плане он представляет собой дальнейшее развитие разработанной Борисом Ершовым рабочей модификации катера “Сигма”, давно находящегося на вооружении петербургской водной милиции и ГИМС.

“Два в одном” — образно выражаясь, новый “Альянс” представляет собой гибрид открытой и каютной лодок, причем ни одна из “сторон” над другой не превалирует. Скажем, на том же костромском “КС-700” тоже имеется носовой кокпит, но объем его по сравнению с прочим обитаемым пространством все же относительно невелик — даже вдвоем там уже тесно, да и громоздкий груз не разместить. На “Альянсе-4” салон под крышей и открытый кокпит представляют собой абсолютно равноценные

ОСНОВНЫЕ ДАННЫЕ МОТОЛОДКИ “АЛЬЯНС-4”

Длина, м:	
– корпуса	5.8
– габаритная	6.2
Ширина, м	2.2
Килеватость, град.:	
– на транце	20
– на миделе	24
Масса корпуса, кг	750
Водоизмещение полное, кг	1800
Запас топлива, л	200
Пассажировместимость, чел.	7
Число спальных мест	2+1
Рекомендуемая мощность ПМ, л.с.	115–150
Допустимая высота волны, м	1.2
Цена, долл.	От 17 000



(и полноценные) отсеки, что немало важно для лодки рабочего или служебного назначения.

Если провести параллель с автомобилями, то первым делом приходит в голову пикап — легкий грузовичок вроде “Mitsubishi L200” или “Ford Ranger” с достаточно просторной кабиной, дублирующей салон пятиместной легковушки, и вполне вместительным кузовом. Наиболее существенное отличие “Альянса” в том, что кузов-кокпит расположен здесь спереди. Связано это не только с особенностями эксплуатации лодок, где размещение водителя ближе к корме оправданно сразу по нескольким весомым причинам, но и с чисто компоновочными моментами — такое расположение рубки позволяет максимально опустить уровень пола и обеспечить достаточную высоту подволока. В салоне “Альянса” можно выпрямиться во весь рост — правда, лишь в протянувшемся по ДП нешироком проходе. Но не будем забывать, что длина корпуса здесь менее 6 м, и для того, чтобы рационально использовать каждый кубический сантиметр пространства, конструктору пришлось пойти на ряд ухищрений.

По техническим условиям — для задач длительного патрулирования — лодку, салон которой оборудован полноценными мягкими сиденьями для пятерых, требовалось оборудовать спальными местами. Но куда же

при этом девать ковшеобразные передние кресла водителя и пассажира? Поступить на удобство? Как бы не так! Честно говоря, нечто подобное мы видели впервые — оба сиденья, установленные на замысловатых шарнирных кронштейнах, откидываются вверх, к подволоку рубки, освобождая ровные лежанки. Предусмотрен также ряд и не столь эффектных трансформаций, рассчитанных не только на привычные “походное” и “стояночное” положения. Скажем, к одному из вариантов внутренних превращений вполне подойдет определение “по-обеденному”: на лодке “от Ершова”, пусть и довольно компактной, просто не может не быть камбузного уголка с мойкой и плиткой, а также для патрульной работы вместо камбуза можно оборудовать место оператора, вооруженного персональным компьютером).

Традиционно для большинства произведений конструктора и обилие всевозможных “сухих” и “мокрых” рундуков, полочек, бардачков. В одном лишь носовом кокпите целых четыре вместительных багажника, плюс отдельный якорный ящик.

Сквозной проход через рубку осуществляется через кормовую и носовую двери, хотя не проблема пройти и по борту, поскольку потопчины широки, а статическая остойчивость, несмотря на довольно значительную килеватость корпуса, позволяет уверенно стоять на борту даже незагруженной лодки. Конструкция дверей показалась нам чересчур замысловатой, но об этом чуть позже.

Глубина носового кокпита, дополненного трубчатыми релингами, позволит безопасно работать в нем даже в сильную качку. А вот решение “задка” нового “Альянса” вызвало у нас некоторые сомнения. Кормового кокпита как такового нет — по сути это нечто вроде открытой с транца площадки с парой дополнительных криолинов, прикрытой стеклопластиковыми фальш-

бортами и релингами только с боков. Для рабочей лодки такая “открытость”, наверное, оправданна, но проблема в том, что полноразмерная, с невысоким порожком задняя дверь рубки оказывается в опасной близости к воде.

Ни шагу назад!

Сомнения подтвердились при первом же отходе от причала на реверсе при повышенных оборотах — площадку накрыло водой, а немного влаги даже просочилось внутрь рубки, невзирая на уплотнитель запертой двери. Если бы мы оставили ее открытой нараспашку, пришлось бы включать отливную помпу. Нечто подобное наверняка может произойти и без хода в волну, если развернуться к ней кормой (особенно если на площадке будут стоять один-двое), а также при резком сбросе газа. Более жесткая дверь с мягким и толстым уплотнителем, на наш взгляд, решит эту проблему лишь частично — необходимость постоянно держать ее закрытой вряд ли устроит будущих пользователей нового “Альянса”, так что кардинальным решением представляется значительное увеличение высоты комингса. Пусть же



РЕЗУЛЬТАТЫ ИСПЫТАНИЙ МОТОЛОДКИ “АЛЬЯНС-4”

(нагрузка — 2 чел. плюс 50 л топлива, ГВ — стальной пятилопастной “High Five” шагом 23 дюйма, скорость ветра — 1–2 м/с, высота волны — 0,0–0,1 м, темп. воздуха — 3°С, место испытаний — Невская губа Финского залива, Санкт-Петербург)

Об/мин	Скорость, уз (км/ч)
1000	4.1 (7.6)
1500	5.7 (10.6)
2000	6.8 (12.6)
2500	8.9 (16.4)
3000	15.6 (28.8)
3500	22.4 (41.5)
4000	28.1 (51.9)
4500	32.3 (59.8)
4800	35.4 (65.4)*



* При максимальном кормовом дифференте на границе срыва ГВ в кавитацию

рез него придется перешагивать, но так было бы надежней.

С ходовыми качествами корпуса, обводы которого не претерпели изменений, мы уже были знакомы, и очередная модификация “Альянса”, несмотря на несколько увеличенный вес палубной секции с надстройкой и внутренним оборудованием, не преподнесла никаких сюрпризов. Надо сказать, что лодка эта вообще очень прогнозируемая, без каких-либо ярко выраженных особенностей поведения, и не требует от водителя специальных навыков и привыкания — легко, без чрезмерного дифферента, выходит на глиссирование, на полном газу идет стабильно, а в повороты на большой скорости входит с очень незначительным креном, чуть ли не “блинчиком”, но без проскальзывания. День испытаний был отмечен практически полным штилем, но самый первый “Альянс” нам в свое время удалось опробовать и в волну — на короткой “толчее” высотой 0,4–0,5 м ход оказался достаточно мягким и комфортным. Уверенности в свежую погоду придаст и значительная высота борта — 0,95 м по алюминиевому корпусу (или же 1,15 м с учетом пластика), но, увы, придется постоянно помнить про “открытую” конструкцию кормы.

Весьма неплохими оказались и скоростные показатели (65 км/ч на полном дросселе) — даже несмотря на откровенно “тяжелый” пятилопастной винт, позволивший с минимальной нагрузкой на борту раскрутить мотор всего лишь до 4800 об/мин. Предыдущий опыт общения с прототипом показывает, что реально достижимы скорости и за 70 км/ч.

А вот чем новинка несколько уступала своему “старшему брату”, так это акустическим комфортом, что оказалось платой за трансформируемый интерьер с его обилием шарнирных соединений и всяческих лючков. По мере ступенчатого прибавления газа по 500 об/мин,

как было предусмотрено стандартной программой скоростных испытаний, обнаруживались все новые невидимые “оркестранты” — едва смолкал один снабженный петлями или шарнирами узел, как тут же начинал дребезжать другой. “Стекла не на резинах!” — въедливо заметил бы известный слесарь Полесов из “Двенадцати стульев”, но напомним, что по традиции мы присутствовали на самых первых испытаниях и прокатились на “Альянсе” даже раньше его создателей. Специалисты “Курса” пообещали заняться выявленной проблемой, но все же победить всех “сверчков” до единого наверняка окажется не самой легкой задачей.

Свой вклад в создание резонансных шумов вносят и двери рубки, особенно передняя. Во-первых, устроены они по “яхтенному принципу” — проемы захватывают часть крыши и закрываются дополнительными откидными лючками. Во-вторых, носовая, обычный термин “дверь” к которой малоприменим, и вовсе состоит из трех частей, причем нижняя секция-“калитка” сама, в свою очередь, складывается на петлях пополам! Минусы такой схемы — склонность к резонансному шуму и вибрациям, а также сложный алгоритм открывания и закрывания (необходимо проделывать дополнительные манипуляции со створками и защелками и тратить время, которое в “боевых” условиях обычно на вес золота), но есть и несомненные плюсы: это и увеличенные габариты проема при относительно небольшой высоте рубки, и возможность для дополнительной вентиляции в холодную погоду задействовать лишь отдельные “форточки”.

Кстати, хотя температура за бортом была близка к нулю, запотевания стекол в наглухо закрытом салоне мы не отметили и чувствовали себя вполне комфортно даже без дополнительной “печки”. Благодаря большой площади остекления сидишь, как в аквариуме,

обзор великолепен — причем, что немаловажно, и на заднем ходу, а при необходимости можно высунуть голову в люк над водительским креслом.

Резюме

Компактный “пикап на воде”, изначально рассчитанный на рабочее применение, но, подобно своим автомобильным собратьям, отличающийся весьма достойным уровнем комфорта и хорошими ходовыми качествами. Благодаря грамотному использованию пространства и трансформируемому интерьеру может поспорить в обитаемости и с более крупными лодками. Немаловажен для профессионального использования и металлический корпус, позволяющий без опаски подходить к необорудованному берегу. Единственным “слабым местом” мы сочли заднюю дверь рубки, выходящую на открытую волнам кормовую площадку, некоторые претензии возникли и к акустическому комфорту.

Чтобы перечислить лодки с подобной универсальной компоновкой, представленные на российском рынке, пока что хватит пальцев одной руки, но интерес к ним явно растет. Может, это просто совпадение, но буквально за неделю до знакомства с “Альянсом-4” мы откатали на редакционной “мерной миле” российско-финский “Sea Star 600 XR”, выполненный по схожей схеме и ориентированный в основном на частных пользователей (см. № 199). Впрочем, и на автомобилях-пикапах не одни только лесорубы и фермеры ездят...

Мотолодка “Альянс-4” предоставлена для испытаний Дмитровским филиалом НПО “Спецтехника и связь” при МВД России (141800, Дмитров-7 Московской обл., тел. (495) 273-3191) и фирмой “Курс-Трейд” (Санкт-Петербург, пр. Маршала Блюхера, 4, к. 3, тел. (812) 970-5402, тел./факс 336-5525, kurs@lek.ru, www.kurs-boat.ru).