

■ **АЛЕКСЕЙ ДАНЯЕВ.**
ФОТО АВТОРА

Всего несколько лет назад мы знали Костромской судомеханический завод только по выпускаемым им стальным «речным тракторам «КС-100», популярным среди речников-профессионалов. С появлением быстроходных моделей «каэсок» с корпусами из сварного алюминия предприятие уверенно заявило о себе как о современном производстве судов для служебного и частного использования. Сегодня уже можно сказать: глиссирующие катера «КС-600/700» прочно заняли нишу неприхотливых выносливых судов под российские условия эксплуатации. С этого года они выпускаются и с подвесными, и со стационарными двигателями, бензиновыми либо дизельными — по выбору покупателя.

ТЕСТ
КАТЕРА И ЯХТЫ



Костромские «каэски» — ОТ МОТОЛОДКИ ДО КАТЕРА

Испытание новых модификаций мы провели в майские праздники на только что успокоившейся после половодья Волге и фактически открыли очередной местный водно-моторный сезон. Два бело-синих корпуса в полной готовности ждали нас у бонов городского клуба «Правый берег». Это были старые знакомые «КС-600» и «КС-700» в однотипной открытой компоновке под тентом. Оба катера оснащены стационарными «MerCruiser» с поворотными-откидными колонками, но если меньший, шестиметровый, катер — бензиновый, мощностью 135 л.с., с колонкой «Alpha-I», то «семисотка» — с 200-сильным турбодизелем и более скоростной «Bravo-I». Интересно было бы сравнить, как сказывается тип двигателя на ходовых качествах конкретной модели, но, к сожалению, в данном случае мы имели «бузину в огороде и дядьку в Киеве», к тому же двигатели не прошли обкаточного цикла до конца и полной мощности, скорее всего, выдать пока были неспособны. Тем не менее определенные выводы о достоинствах и недостатках новой разработки кост-

ромских судостроителей мы сделать все же смогли.

Сравнивая внешний вид представленных катеров (а по конструкции и отделке они практически одинаковы) с прошлогодними впечатлениями, можно не без удовлетворения отметить явные улучшения: увеличилось количество штампованных элементов — вертикальные переборки с лючками в комингсах выглядят аккуратнее. Хороши и подушки на рундуках. Ветровые стекла теперь делаются из поликарбоната, а тент — из фирменной плотной синтетики, в натянутом состоянии на нем нет ни морщинки, дуги из нержавеющей стали прочны и жестки. Высота тента явно завышена — под ним можно стоять в полный рост, и если на «700-м» это, несомненно, достоинство, то шестиметровый катер при поставленном тенте уже теряет правильные пропорции. Недостаточна при этом и высота прохода в носовой кокпит — всего 1.15 м, как и высота консоли, при более чем скромной ширине в 45 см. Пассажир с габаритами больше средних вынужден будет не только приседать, но и пробираться между консолями

**ОСНОВНЫЕ ДАННЫЕ КАТЕРА
«КС-600 ФИШЕР»**

Длина, м	6.50
Ширина, м	2.44
Водоизмещение порожнем, кг	980
Килеватость, град.	18
Пассажировместимость, чел.	7
Запас топлива стандартный, л	150
Двигатель	«MerCruiser 3.01» («Alpha-»), 135 л.с.
Цена с двигателем, руб.	810 000



боком. Конструкторам стоит продлить «молнии» полог выше, на широкое пластиковое окошко над консолями. В остальном конструкция тента соответствует европейским стандартам.

Стационар требует полноценного машинного отделения, которое отнимает часть объема судна в корме. Новая модификация потребовала некоторой корректировки общего расположения на обеих моделях. На «700-ке» сохранились размеры основного кокпита и прежняя схема размещения пассажиров на побортовых банках-рундуках. Их двухметровой длины вполне хватит для размещения внутри всего пассажирского багажа. Кстати, удобно, что длинный рундук можно открывать «по частям» — длина каждой из крышек не превышает размеров отдельного человека-места. Но ради машинного отделения пришлось пожертвовать размерами носового кокпита, и консоль управления передвинулась немного в нос. Измени-

лись кресла перед консолью — вместо итальянских на ножке теперь установлены американские, со складной спинкой, и не на штативе, а на передней части рундука — так практичнее и жестче. «Калиточка» в носовом проходе получила новую, магнитную защелку вместо щекколды, и мы не могли не признать, что это более удобный вариант. Хотя и для открытого положения дверцы подобный магнитный фиксатор тоже оказался бы не лишним.

Практичной палубной «рифленки» в обоих катерах стало зрительно больше — из нее кроме палубы в кокпите и в носу выполнены также кормовые люки доступа к двигателю, что добавило облику своеобразной мужественности. Четыре нержавеющей направленных вниз дефлектора над транцем «700-ки» вообще придают корме танковый, несокрушимый вид. Люк в палубе кокпита скрывает встроенный бак емкостью до 350 л. Крышку моторного отсека

**ОСНОВНЫЕ ДАННЫЕ КАТЕРА
«КС-700 МИРАЖ»**

Длина, м	7.45
Ширина, м	2.44
Водоизмещение, кг	1240
Килеватость, град.	18
Пассажировместимость, чел.	10
Запас топлива стандартный, л	250
Двигатель	«MerCruiser 2.8ES» («Bravo-I»), 200 л.с.
Цена с двигателем, руб.	1 339 000

КАТЕРА УСТОЙЧИВЫ В ПОВОРОТЕ ПРИ ЛЮБОЙ СКОРОСТИ





Бензиновому «MERCRUISER» очень просторно в двигательном отсеке

РЕЗУЛЬТАТЫ ИСПЫТАНИЙ КАТЕРОВ «КС-600» И «КС-700»

(нагрузка - 2 чел., 50 л топлива, винты алюминиевые штатные, 21 и 23 дюйма соответственно, штиль, температура воздуха 15 °С)

об/мин	«КС-600»		«КС-700»	
	скорость, км/ч (уз)	шум, дБ	скорость, км/ч (уз)	шум, дБ
1000	8.0 (4.3)	64.8	10.8 (5.8)	71.0
1500	11.5 (6.2)	66.5	13.9 (7.5)	72.0
2000	13.5 (7.3)	70.0	23.0 (12.4)	74.5
2500	20.1 (10.9)	74.0	39.7 (21.4)	76.9
3000	30.5 (16.5)	78.3	52.3 (28.2)	79.0
3500	41.8 (22.6)	80.0	61.9 (33.4)	82.0
3650	—	—	65.5 (35.4)	85
4000	48.5 (26.2)	86.0	—	—
4500	57.5 (31.1)	87.0	—	—
4800	68.0 (36.7)	90.8	—	—

запирает защелка, привод которой на вытяжном тросике тянется из запираемого рундука правого борта. Чтобы приподнять крышку, требуется преодолеть прижимающее усилие пары газовых пружин, они же фиксируют ее в поднятом положении. Пара лючков аналогичной конструкции по сторонам крышки прикрывают доступ в бортовые, наполовину заполненные объемами плавучести части моторного отсека — конструкторы пока не распорядились ими с должной рациональностью, а именно там может быть размещено разнообразное объемистое буксирно-швартовное имущество. Крышка моторного отсека уплотнена самоклеящейся резинкой, а сам отсек покрашен изнутри патентованной звукопоглощающей краской. По словам идеолога скоростных «касок» Андрея Смирнова, он сам не верил в подобные свойства тонкого слоя

краски, однако шумомер подтвердил: на холостых оборотах дизеля открывание крышки сразу увеличивало уровень шума на борту с 64 до 82 дБ. Достичь столь низкого уровня шумности и вибрации от дизельного двигателя никто не ожидал. В этом немалая «заслуга» не только амортизированной подвески, но и жесткого пенонаполненного, не склонного к резонансам корпуса — достаточно просто открыть бортовой рундук, чтобы почувствовать увеличение шума; это значит, что в конструкции нет лишних элементов.

«КС-600» конструктивно выполнена аналогично «КС-700», но выглядит пропорциональнее в данной открытой компоновке. Размерами кокпита также пришлось поступить в пользу мотора за счет перепланировки кокпита: продольные рундуки сменил поперечный кормовой диван за парой все тех же штативных итальянских кресел. В силу унифицированности большинства деталей и узлов в обеих моделях почти все сказанное о «КС-700» можно отнести и к его младшей «сестре», разве что с поправкой на тип двигателя — более компактного, практически теряющегося в просторах моторного отсека.

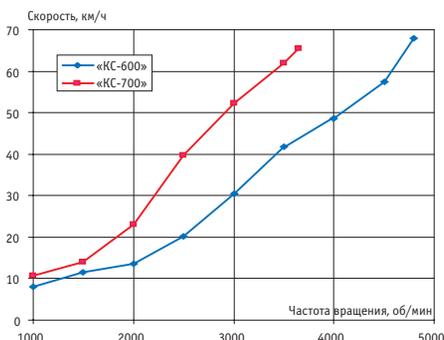
Переходу к ходовой части теста сопутствовали определенные трудности, связанные с заменой винта: из-за отсутствия рецесса в новых моделях пришлось подходить кормой к специально низкому бону. Конструкторы заверили нас, что более удобная в таком случае транцевая площадка теперь обязательно войдет в список заводских опций. Сняв тент, мы двинулись на «КС-700» вниз по Волге мимо Первомайской Костромы. С волной, как часто бывает, не повезло, зато на скорости под 60 км/ч прохлада речного воздуха очень быстро дала о себе знать. В проход между консолями задувало беспощадно, и раз-

мещение пассажиров вдоль бортов на рундуках пришлось как нельзя кстати. За ветровыми стеклами, впрочем, было достаточно спокойно, встречный поток проходил выше головы, обзор не портили ни поручни, ни изгибы стекла. С 23-дюймовым винтом разогнались до 65.5 км/ч при 3650 об/мин. Возможно, дизель выдал бы и более хороший результат, но — обкатка... Удивил довольно низкий шум на полном ходу — по уровню примерно, как в вагоне метро. Длинный килеватый корпус в содружестве с гидравлическим приводом колонки позволяли проделывать любые эволюции без риска «сорваться в штопор» или надорвать бицепсы, выходя из поворота.

Короткая «600-я» версия, несмотря на менее мощный бензиновый мотор, оказалась быстроходнее. После продолжительных подборов винта ей с двумя испытателями удалось разогнаться до 68 км/ч при 4800 об/мин. Шум в кокпите также был более высоким, почти 91 дБ. Возможно, сказался менее тщательный подход к шумоизоляции двигателя — в моторном отсеке не были установлены продольные выгородки, кроме того, он не был окрашен чудесной «звукоизолирующей» краской.

Меньшая длина катера сказалась и в том, что при достижении максимальной скорости он проявил легкую склонность к дельфинированию, для подавления которого пришлось «поджимать» колонку. Управляемость же оказалась по-прежнему на высоте; немного лучше, чем у дизельной версии, была и приемистость «600-ки»: на глиссирование она вышла за 3 с, а до скорости 40 км/ч разогналась за 9 с против соответственно 4 и 10 с у «КС-700».

В заключение можно сказать, что костромичи не просто успешно двигаются вперед, обновляя и производство, и модельный ряд своей продукции. С появлением «стационарных» версий некоторые модели алюминиевых «КС» обрели определенную завершенность. Именно в союзе с экономичным и защищенным встроенным двигателем прочный, неприхотливый в эксплуатации сварной алюминиевый корпус способен проявить свои лучшие качества на наших водных путях, где хорошо оборудованные причалы и заправки редки, а топливо не всегда отличается высоким качеством. Надеемся, что после устранения некоторых конструктивных недоработок (тент «КС-600», кстати, уже уменьшен в высоте) заводчане представят на суд потребителя достойный современный продукт по конкурентоспособной цене. ≡



Дизель точно вписался в корму по высоте