

Артем Лисочкин. Фото автора и Сергея Полищука

В многочисленных севастопольских бухтах привычных глиссирующих лодок практически не увидишь (крупные моторные яхты, которые оккупировали в первую очередь живописную Балаклавскую бухту – не в счет).



## КТМ 701 «КУРЬЕР»:

**ТЕСТ**  
КАТЕРА И ЯХТЫ

## МЕЖДУ ПРОШЛЫМ И БУДУЩИМ

У причалов и набережных, иногда в самом тесном соседстве с военными кораблями, расположились в основном небольшие водоизмещающие посудины «ностальгического» облика – большей частью деревянные, с клинкерной обшивкой.

Встречаются здесь и переоборудованные судовые шлюпки, и серийные «ЯЛы», и, конечно, изделия местных лодочных мастеров. Несмотря на яркий пластик, «Курьер» смотрелся в подобном окружении более чем ор-

ганично – при разработке проекта севастопольская компания «Nerpan Boat» предпочла взять за основу традиционные конструкторские решения, проверенные не столько математическими расчетами, сколько вековой практикой.

Кто часто путешествует, может подтвердить, что «классические» лодки пользуются наибольшей популярностью прежде всего на море (или же просто на крупных водоемах). Моряки, как известно, чтут традиции – и вовсе не из-за косности мышления, как считают некоторые. В процессе вековой практики все нежизнеспособные решения отсеялись сами собой, и вносить кардинальные изменения в то, что неоднократно проверено в деле, зачастую нет смысла.

### По стопам предков

Конечно, в зависимости от местных условий «классические» лодки могут несколько отличаться.

В Севастополе какого-то специального слова для таких лодок нет – чаще всего говорят просто «баркас» («шаланда», как нам объяснили – это больше для Одессы).

Высокая, хотя и «длинная» морская волна здесь не редкость (ближе к зиме и вовсе бушуют самые настоящие шторма), что предъявляет повышенные требования к мореходности, а для возни с сетями и переметами необходима хорошая статическая остойчивость. В общем, местную рыболовную лодку можно описать примерно так: легкий на ходу водоизмещающий корпус длиной 6–8 м с транцевой кормой и приподнятой носовой частью, имеющий довольно значительную относительную ширину.

Схожую концепцию имеет и «Курьер», два образца которого мы протестировали в Севастополе в конце ноября. Правда, взяв за основу проверенные веками решения, специалисты «Nerpan Boat» воплотили их



в жизнь при помощи современных технологий.

Поначалу мы ожидали увидеть на лодке небольшой стационарный моторчик с классическим прямым валом и рулевым пером – наиболее распространенный вариант на судах подобного типа, но севавтопольская компания избрала другой путь. Подвесной мотор, конечно, дешевле, проще и «понятней» для большинства простых пользователей, да и ремонтпригодность его куда выше, чем «стационара». Но вот на высокобортовых морских лодках его установка и эксплуатация сопряжена с рядом особенностей, способных свести перечисленные преимущества на нет. Вышли из положения методом, применяющимся не столь часто: подвесник установили в специальном колодце, почти на метр смещенном от транца к миделю, по сути превратив его в стационарный мотор.

При довольно умеренной длине (чуть более 7 м) лодка выглядит весьма солидно и кажется значительно крупнее, чем в действительности, причем практически со всех ракурсов. Прежде всего такое впечатление создает внушительная высота надводного борта – больше метра даже на «приводненном» миделе. Планширь имеет ярко выраженную седловатость, и нос возвышается над водой уже на 1.4 м – а это рост ребенка лет десяти! Типовые лодки местных рыбаков, ошвартованные по соседству, кажутся в сравнении с «Курьером» излишне «поджарыми» – его наибольшая ширина составляет 2.4 м, причем благодаря незначительному развалу бортов на миделе этот показатель на ватерлинии мало отличается от габаритного. Впрочем, и при таких характеристиках мы ждали от круглоскулого корпуса более заметной валкости, но на попытки забраться на планширь даже большой компанией «Курьер» отзывается лишь чисто символическим креном. Нам объяснили, что на днище уложено около 300 кг балласта – попробуй-ка завали на борт такого ваньку-встаньку!

Учитывая довольно серьезную прибавку к общему весу, мы заинтересовались, что произойдет с лодкой в случае пробойны. Здесь полагаемся только на результаты

сертификационных испытаний, проведенных Регистром Судоходства Украины (надо сказать, что эта серьезная организация не ограничивается испытаниями лишь головных образцов – ее специалисты осуществляют надзор за изготовлением каждого из серийных «Курьеров», посещая предприятие на определенных этапах постройки). Кроме того, нам продемонстрировали видеозапись теста, имитирующего заливание кокпита штормовой волной. Заполнить кокпит целиком при помощи брандспойта так и не удалось – роль огромного отливного «шпигата» выполнял подмоторный колодец с высотой внутреннего «транца» 380 мм, и борта притопленной лодки упорно выступали над водой как минимум на полметра.

Чтобы увеличить полезный объем и понизить центр тяжести при полной нагрузке, пайол расположили ниже ватерлинии, а с относительно небольшими порциями заборной воды призвана управляться отливная электропомпа. Если в кокпит попадет не более ведра воды, в нем все равно сразу будет сухо, поскольку она быстро сольется в довольно объемистую нишу-накопитель перед консолью управления, откуда через шпигат стечет в трюмное пространство.

### Перед штормом

В ходе теста мы еще раз убедились в том, что осенний Крым – это далеко не курорт. Достаточно сказать, что буквально на следующий день после нашего отъезда и без того сильный ветер превратился в настоящий ураган, оставивший город без света и воды, а в штормовом море погибли несколько торговых судов.

Во время тестовых выходов анемометр стабильно выдавал скорость ветра не ниже 8–10 м/с, а на порывах задувало и за 17–18 м/с. Из-под низких туч косыми росчерками летел мокрый снег. Первый «Курьер» дожидался нас у набережной Балаклавской бухты – одного из наиболее живописных уголков Крыма, сохраняющего свое неповторимое очарование даже в самую мрачную погоду.

Яркий пластик еще больше подчеркивает спартанскую стерильность интерьера – огромный пустой кок-

## ОСНОВНЫЕ ДАННЫЕ мотолодки КТМ 701 «Курьер»

Длина, м:	
– корпуса	7.09
– по КВЛ	6.19
Ширина, м	2.4
Высота надводного борта, м:	
– на миделе	1.07
– в носу	1.4
Осадка, м	0.4
Сухой вес, кг	1100
Масса балласта, кг	300
Мощность ПМ, л.с.:	
– максимальная	20
– рекомендуемая	8
Пассажировместимость, чел.	12
Грузоподъемность, кг	1000
Сертификационный и надзорный орган	Регистр Судоходства Украины
Цена, евро	6500

пит, обрамленный по бортам длинными сиденьями, отформованными заодно с верхней секцией, высокая носовая переборка с лючком, за которым скрывается поистине безразмерный форпик, незамысловатая вертикальная консоль со штурвалом и небольшим рундучком... Фигурная крышка в корме (она же – водительское сиденье) прикрывает колодец с подвесным мотором и два объемистых рундука по бокам, в одном из которых расположился топливный бак, а в другом – аккумулятор, необходимый для работы помпы и ходовых огней.

Простенькая двухтактная «Yamaha 9.9» с ручным запуском работала здесь только на «зарядку». Откинув крышку, мы завели мотор.

Габариты колодца позволяют подвеснику откидываться, в том числе при столкновении «ноги» с каким-либо препятствием – однако вероятность такого происшествия здесь существенно ниже, чем на обычном глиссирующем корпусе, поскольку гребной винт частично «прикрыт» поднимающимся к корме килем. А вот при необходимости заменить винт мотор придется полностью вынимать из колодца.

Еще одним небольшим минусом такого способа установки мотора, наглухо упрятого под крышкой-сиденьем, мы бы сочли полное отсутствие надзора за работоспособностью

## Результаты испытаний мотолодки КТМ 701 «Курьер»

(нагрузка – 4 чел. плюс 20 л топлива, скорость ветра – 8–10 м/с, высота волны — 0.5–0.7 м, темп. воздуха – 6°C, темп. воды — 8°, место испытаний — Балаклавская и Стрелецкая бухты, Севастополь)

ПМ	ГВ (диаметр × шаг), дюймы	Скорость, уз (км/ч)
двухтактный «Yamaha 9.9»	9¼ × 9	6.4 (11.8)
четырёхтактный «Yamaha 20»	9¼ × 11	7.1 (13.1)

### Плюсы:

- высокая мореходность;
- хорошая статическая остойчивость;
- вместительный «рабочий» кокпит;
- «закрытая» установка подвесного мотора

### Минусы:

- забрызгивание и замывание носовой части;
- простенькая консоль управления;
- отсутствие контроля за охлаждением мотора и системой осушения

системы охлаждения – вытекающей из контрольного отверстия струйки воды в закрытом колодце не видно. Касается, это, кстати, и работы отливной электропомпы, выпускной шпигат которой тоже выведен в колодец – лучше было бы установить его обычным способом, на одном из бортов.

Сильный северный ветер оказался для Балаклавы «береговым», так что и в бухте, и в море под прикрытием обрывистых скал вода была относительной спокойной – высота волны не превышала 0.5 м. Водоизмещающий режим не требует высокой мощности, и 9.9-сильный моторчик уверенно справился со своей задачей, обеспечив на полном газу скорость более 6 уз – даже со «стоковым» винтом (тахометр отсутствовал, но и на слух было ясно, что мотор «недокручивает»). Несмотря на высокий парусящий нос, при движении против сильного ветра скорость падала всего на десятые доли узла, встречная волна тоже на ней не особо сказывалась. Легкость хода и незначительное волнообразование свидетельствуют об удачных обводах корпуса, которые, тем не менее, повторяют «классические» лишь отчасти – из-за подмоторного колодца подъем днища к кормовому свесу у

«Курьера» заметно круче, чем у тех же гребных, но воду он все же за собой не тащит.

Преимущества подвесника по сравнению с более распространенным на лодках такого типа стационарным двигателем с прямым валом проявились и при маневрировании. Диаметр циркуляции с полного хода составляет чуть более двух длин корпуса (потеря скорости при этом не превышает 0.5–0.6 уз), но, что самое главное – на заднем ходу, даже при минимальных оборотах мотора и минимальной скорости лодка продолжает уверенно слушаться руля, что делает швартовку детской игрой. Единственно, необходимо учитывать довольно значительную инерцию, ведь и пустой «Курьер» весит более тонны.

Простенькая консоль позволяет с удобством рулить и сидя, и стоя, окаймляющий ее прочный поручень в качку тоже оказался не лишним, но вот отсутствие специально преду-



смотренных мест для контрольных приборов и навигации, а также чисто символическая ниша для мелочевки, вряд ли способная удержать свое содержимое при сильной «болтанке», несколько удручили.

Для испытаний второго образца «Курьера» мы переместились в Стрелецкую бухту, на противоположную сторону мыса, где ветер дул уже с моря – пологий накат высотой до метра ощущался даже в глубине бухты. Лодка была оборудована 20-сильным четырехтактником – более тихим и с электрозапуском, но все же излишне мощным. Ситуация оказалась типичной для водоизмещающего корпуса – при вдвое большей мощности прирост скорости составил всего лишь 0.5–0.7 уз, причем на полном ходу лодка стала ощутимо «приседать» на корму, делая попытки перейти в нечто вроде переходного режима.

У выхода из бухты, где волна была выше, от носа полетели брызги, иногда заносимые ветром в кокпит, хотя в общем и целом ход продолжал оставаться комфортным. Со стороны было хорошо заметно, что брызги направлены вверх, а пенные «усы» без



помех замывают гладкую обшивку круглоскулого корпуса. Представители «Nepzan Boat» согласились, что проблему может успешно решить накладной брызгоотбойник (на классических лодках с клинкерной обшивкой эту роль играют образованные ее поясами уступы).

### Резюме

Морская водоизмещающая лодка, достаточно удачно сочетающая традиционные, проверенные поколениями решения и современные технологии. Особо интересна возможностью использования подвесного мотора в роли стационарного. Многим жителям как России, так и Украины, эксплуатирующим свои лодки на внутренних водных путях, «Курьер» может показаться экзотикой, а вот тем, кому приходится иметь дело с «большой водой» – морем или большим озером вроде Ладоги, советуем приглядеться к севастопольской новинке повнимательнее, тем более что в ближайших планах «Nepzan Boat» – создание каютной версии «Курьера».



Мотолодки КТМ 701 «Курьер» предоставлены для испытаний ООО «Украина» (ТМ «Nepzan Boat»): Украина, г. Севастополь, ул. Промышленная, 1а, тел.(факс): +38 (0692) 93-0419, nepzan\_boat@mail.ru, www.nepzan-boat.com