



Варяги из Костромы

Отечественные судостроительные фирмы, строящие практичные катера со стационарными двигателями и каютной компоновкой алюминиевого корпуса, можно пересчитать по пальцам. Еще меньше тех, кто сумел организовать серийное их производство. И уж совсем мало тех, кто вывозит подобную отечественную продукцию на международные «смотрины». Костромской судомеханический завод сумел попасть во все три эти номинации.



Флагман модельного ряда КСМЗ – рубочный катер «КС-701» – почти за два года после первой презентации (отмеченной тогда, кстати, в нашем журнале) был выпущен вполне уверенной серией в несколько десятков корпусов и разошелся по водам Поволжья, Сибири и Дальнего Востока. А теперь мы повстречали его и в Хельсинки на UVA-2008.

Раскрашенный жизнерадостными синими и желтыми полосами катер стоял в самом конце клубной гавани, среди яхтенных корпусов и мачт. Как оказалось, броская окраска появилась неслучайно, это особый тактический ход костромичей. Архитектурно «КС-701» – типичный «скандинав»: рубка с обратным наклоном стекол сдвинута в корму, в носу – рабочий кокпит. Пристал ли ему легкомысленный прогулочный стайлинг? Но ведь новичку важно не потеряться среди схожих по назначению аборигенов, и идеолог скоростной алюминиевой серии «КС-ок»

Андрей Смирнов намеренно пошел на эту провокацию.

За время, прошедшее после первых выходов на воду, конструкция судна была усовершенствована. Рубку выполнили более легкой, из 3-миллиметрового листа, что значительно увеличило стояночную остойчивость не в ущерб прочности. Крыша по-прежнему выдержит вес двоих, зато вдоль борта вокруг рубки можно пробраться, не подвергая корпус избыточному крену. Да этого и не потребуется в обычной жизни: выход из рубки на нос или корму предусмотрен через широкие уплотняемые двери на петлях. Бортовые проходы не широки, но достаточны, чтобы встать на них в грубой обуви, зато экономится внутренний объем рубки, а наружный габарит остается «транспортным», что немаловажно для восьмиметрового, довольно тяжелого катера.

Компоновка помещения скорее служебно-деловая – именно для подобных целей и задумывалось судно.

По правому борту за водительским местом – компактная камбузная стойка, по левому борту – небольшой столик и пассажирские сиденья, светлые пластиковые поверхности обстройки отделаны тиковой рейкой. Но любителям комфорта на борту не стоит расстраиваться: строители готовы помочь каждому использовать внутреннее пространство с максимальной эффективностью в соответствии с их запросами, для этого они проработали 12 вариантов компоновки и оборудования, среди которых найдется место и со спальня каюткой, и с туалетной кабиной. Эргономика поста управления – предмет главной заботы конструктора – выдержана на уровне. Стекло рубки, включающее небольшие верхние окошки, делает широким поле обзора по горизонту и над головой, а подвижная форточка в окне у поста управления облегчает маневрирование и общение водителя с палубным матросом при швартовке.

Но для выставки серьезного уровня

все это, как говорится, «бантики». Главное достоинство новой модели обнаружилось под рифленным алюминием транцевого криволинейного – массивное сопло водометного движителя «Alamarin Jet». Как правило, установка водомета на головное судно серии являет собой для производителя источник длительной головной боли. Проблемы с кавитацией, управляемостью, удобством обслуживания ротора и водозаборника встают в очередь и требуют изрядных экспериментально-доводочных работ. У костромичей все вышло на редкость гладко: 250-сильный дизель «Steurg», поставленный при содействии московских представителей «Volvo Penta», без проблем состыковался с движителем, и новый катер сразу выдал 32 уз максимальной скорости, при том, что сами поставщики надеялись достичь лишь 25... Из дополнительных преимуществ установки – габаритная осадка всего 35 см, а также предусмотренная конструкцией водомета возможность регулировки

кольцевого зазора ротора по мере износа его лопастей. К сплуну легко подобраться через люк в транцевой платформе. «Фирменное» происхождение водомета существенно расширяет возможности управления судном. Так, мощное реверсивное устройство позволяет дать «полный назад» прямо на крейсерском ходу. Тут уж, как говорится, крепче держись за шапку, остановка катера произойдет по «сухопутному» сценарию.

Разумеется, стоимость установки такого водомета будет европейской. Предусмотрены и более бюджетные исполнения привода с поворотными откидными колонками и двигателями других типов, в том числе «Volvo Penta», «MerCruiser» и подвесными двигателями; прорабатываются варианты с японской техникой, более доступной по сервису в восточных регионах страны.

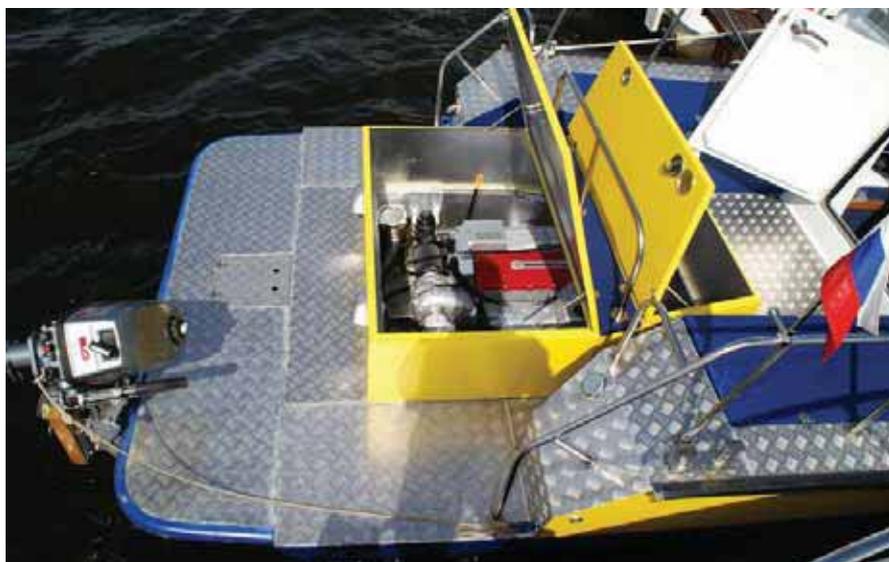
Возможно, придирчивый глаз найдет недочеты в исполнении деталей интерьера, подборе фурнитуры и обивки салона серийного образца. Практика

показывает, что подобные вопросы легко решаются при совместной работе заказчика, поставщика и строителя. Важно то, что конструктивные и технологические решения, заложенные заводчанами в наиболее ответственную подсистему судна – алюминиевый корпус, делают все его составляющие, от мощной системы набора до полиуретанового покрытия «PPG», максимально надежными и долговечными в службе. Это-то и важно для настоящего рабочего катера, который может использоваться и для активного отдыха, рыбалки и охоты, что подтвердил поход на нем от Костромы до ебоксар и обратно, с заходом в труднодоступные места, куда путь катерам с традиционными двигателями запрещен.

156002, г. Кострома,
ул. Комсомольская 4
т/ф: (4942) 31-68-81, 31-53-80
www.boat-ksmz.ru
E-mail ksmz@boat-ksmz.ru
tdpartner@kmtm.ru



В рубке «КС-701» светло и просторно. Интерьер – служебно-деловой, но, как говорится, «возможны варианты» – прочный мореходный катер порадует и туриста, и охотника-рыболова



Широкая транцевая платформа удобна для работы. Доступ к водомету – через лючок