

НА МЕРНОЙ МИЛЕ «КИЯ»

King Fisher 850: НЕДЕТСКИЙ «КОНСТРУКТОР»

Артем Лисочкин ♦ В последние два-три года прослеживается любопытная тенденция. Времена вроде бы не из простых, народ стал вдумчивее считать деньги, но, тем не менее, производители прогулочных судов продолжают увеличивать их размеры, сдвигая недавние «флагманы» в середину модельного ряда. Сразу несколько фирм практически одновременно преодолели «психологически значимый» 8-метровый барьер. Однако лодка, о которой здесь пойдет речь, интересна не только в качестве иллюстрации данного тренда. Сразу раскроем карты: эту далеко не маленькую посудину можно приобрести и в виде «полуфабриката», что с всеобщим стремлением к экономии вполне согласуется.



Подобная схема достаточно хорошо обкатана за рубежом, откуда к нам пришел распространенный термин «кит». Причем речь идет далеко не о настольных модельках. Если говорить об автомобилях, то не проблема, например, заказать набор для самостоятельной сборки более-менее точной копии хоть «Феррари», хоть «Мазерати», пусть и с восстановленным мотором от «Гольфа» – за такие копейки по сравнению даже с самой бюджетной готовой легковушкой. Очень развита эта тема в малой авиации – скажем, практически все легкие самолеты Zenair STOL («Short TakeOff and Landing»), имеющиеся во многих отечественных аэроклубах,

доставлены в Россию именно в виде «китов».

Ну а судостроителям заниматься подобным сам бог велел – особенно тем, кто работает с металлом. Кстати, недаром новые и довольно солидные с точки зрения нашего прогулочного флота флагманы появились в первую очередь у «алюминщиков». Технология здесь более гибкая – в отличие от стеклопластикового производства с его довольно дорогостоящими матрицами, затраты на которые можно «отбить» только бо-

лее или менее крупной серией, сварка из алюминия оставляет больше простора для рыночных экспериментов, ведь из оснастки требуется только довольно примитивный стапель.

Бери и вари

Пионером подобного подхода в отечественном малом судостроении выступила петербургская Андреевская верфь, практически все лодки которой побывали на нашей «мерной миле». (У наших постоянных читателей бренд King Fisher, скорее всего, ассоциируется с Октябрьским механическим заводом, но с недавних пор судостроительное производство выделено в самостоятельное предприятие). Уже с самого начала работы сравнительно молодой верфи изготовление

Данные набора для сборки катера King Fisher 850

Габариты, м	6.1×1.4×0.6
Вес, кг	1800
Упаковка	Деревянная обрешетка



**ТЕСТ
Кия**

Фото Игоря Лагутина

ОСНОВНЫЕ ДАННЫЕ катера King Fisher 850

Длина, м: – корпуса – габаритная	8.45 8.94
Ширина, м	2.5
Высота борта на миделе, м	1.3
Осадка, м	0.35
Килеватость, град.: – на транце – на миделе	18 19
Сухой вес, кг	2100
Емкость, л: – топливного бака – водяного танка	450 80
Габариты каюты, м: – длина – ширина макс. – высота от пайола – высота от сидений	2.8 + 2.15 2.03 1.9 1.2
Габариты кокпита, м: – длина – ширина	2.13 2.07
Высота транца, м	0.76
Мощность ПМ, л.с.: – максимальная – рекомендуемая	300 250–300
Пассажировместимость, чел.	8
Кол-во спальных мест	4
Грузоподъемность, кг	1200
Цена, руб.	1 420 000

«китов» стало приоритетным направлением ее деятельности, хотя приобрести здесь можно также и готовые, и «полуготовые» лодки.

За границей наборы для сборки ориентированы в основном на любителей мастерить своими руками, желающих при этом сэкономить. Конечно, «киты» Андреевских верфей вполне могут заинтересовать и самодельщиков, но есть еще один важный момент, продиктованный отечественными реалиями – прежде всего нашими расстояниями. С проблемой доставки лодок в удаленные уголки страны в той или иной степени сталкивались практически любые «малые» судостроители. Вопрос это не только чисто технический, но и финансовый. Как говорится, за морем телушка – полушка, да рубль перевоз... И основной упор Андреевская верфь делает на то, что условно можно окрестить «дистанционным производством».

Одну из основных сложностей при постройке алюминиевого судна, тем более серийной, представляет собой раскрой, требующий сложного, громоздкого и дорогостоящего оборудования. С этим у верфи проблем нет – имеются станки лазерной резки с ЧПУ, позволяющие нарезать детали корпуса, силового набора, надстройки и всех прочих элементов вплоть до топливного бака с точностью 0.1 мм. Снаб-

женные всеми необходимыми технологическими гибками, никакой подгонки они не требуют – бери и вари. И, в отличие от готового изделия, «кит» гораздо компактнее и дешевле в транспортировке. Таким образом, открыть небольшое подразделение верфи, занимающееся исключительно сборкой, можно в любой точке страны – для этого требуются лишь относительно небольшой ангар, сварочный полуавтомат и, естественно, грамотный сварщик.

В общем, вместо того, чтобы сказать хотя бы пару слов о лодке, дожидаящейся нас на воде, перед началом теста нас снабдили в основном логистической информацией с конкретными примерами. Так, доставка «пакета» для изготовления той 8.5-метровой лодки, о которой сегодня идет речь (его вес и габариты приведены в отдельной таблице) в Сургут обходится примерно в 35 000 руб. – столько стоят услуги автотранспортных компаний, перевозящих сборные грузы. Если комплектов несколько, выгоднее доставлять их контейнером. Десять «китов» 5.6-метровой модели довезут до Иркутска всего лишь за 95 000 руб.

Короче говоря, обычные подходы к тесту пришлось несколько пересмотреть. Да, предоставленная для испытаний лодка была полностью готова к эксплуатации, но внутренняя отделка была чисто номинальной, а многие важные вещи вообще отсутствовали – например, шпигаты самоотлива. Кстати, по словам представителей верфи, в статике пайол кокпита порожнем располагается примерно в 5 см над ватерлинией, так что шпигаты стоит дополнить пробками или же клапанами – например, в виде мягких резиновых труб, подтягивающихся к транцу.

Но прежде чем перейти к проверке ходовых качеств – ради чего, собственно, и был собран данный экземпляр – мы





все-таки попробовали оценить ряд потребительско-бытовых моментов.

В нашей практике далеко не редкость, когда новая лодка что-то очень напоминает. Не стал исключением и King Fisher 850. Взять хотя бы характерный «ящик» за транцем, нижняя часть которого является продолжением обводов днища, с площадками по бокам. Подобный подмоторный «кронштейн» мы видели до сих пор только на North River. Да и вообще своим силуэтом со скошенными назад «траулерными» лобовыми стеклами лодка очень напоминает упомянутых американцев сравнимых размеров. Правда, внутренняя планировка надстройки несколько другая, хотя общая концепция – салон плюс спальные места без переборки в «кадди» – примерно та же.

Питерская лодка явно нацелена на большую автономность, о чем свидетельствуют полноценный выгороженный галюнь и камбузный уголок, которым отведено пространство по правому борту за водительским креслом. По левому борту – сплошной длинный диван с оригинальной перекидывающейся подушкой впереди, становящейся то спинкой пассажирского сиденья, то подголовником третьего спального места.

Но главное – это, конечно, большой «рабочий» кокпит с абсолютно ровным пайолом. Прицел разработчиков на «про-

двинутых» рыболовов виден, что называется, невооруженным глазом. Троллинг – без сомнения, но планировка лодки наверняка удовлетворит и сторонников ловли в заброс. На «850-м» это вполне можно делать как из кокпита, так и с просторной и абсолютно ровной носовой деки, где надстройка практически не мешает орудовать «хлыстом». Единственный выступающий узел здесь – смещенная максимально в нос опциональная якорная электролебедка, которую на 8.5-метровой лодке уже вряд ли отнесешь к предметам роскоши.

Проходить в нос приходится по бортовой потопчине – носовой люк, установленный практически заподлицо с палубой у самых ветровых стекол, все же узковат, особенно для здоровяков в теплой одежде, но благодаря ее значительной ширине и поручню во всю длину крыши чувствуешь себя на ней уверенно и безопасно (надо сказать, что набор алюминиевых релингов в «кит» тоже входит).

Спокойствие, только спокойствие

А вот чем King Fisher 850 заметно отличается от своего американского собрата, так это обводами днища. Конструктор лодки Павел Пастухов (кстати постоянный автор «КиЯ» еще с советских времен) предпочел простой и технологичный моногедрон 19-градусной килевато-

сти с довольно полной носовой частью, призванной обеспечить хорошую всхожесть на волну – в первую очередь на малых ходах и в статике, что для рыболовной лодки немаловажно.

Хотя и такой проверенный вариант может проявить самое разное поведение на воде. Поначалу при виде довольно высокой и массивной рубки мы предположили, что лодка должна быть подвержена значительным кренам. Однако даже при таком варварском приеме, как «раскрутка», крен не превышал весьма умеренных 15°, хотя винт «трехсотки» на полном газу упирался по полной и даже не думал подхватывать воздух. Вполне благопристойное поведение лодка продемонстрировала и в «нормальных» разворотах с полного хода – все тот же умеренный крен и ни единой попытки рыскнуть или «вывалиться» наружу.

«Ага!» – подумали мы, когда на прямой катер слегка прилег на левый борт. Впрочем, опускать транцевую плиту не понадобилось. На борту была довольно большая компания, и крен мы устранили простой пересадкой пассажиров – честно говоря, на некоторое время даже создали обратный. Позже выяснилось, что два тя-



Результаты испытаний катера King Fisher 850

(нагрузка – 5 чел. плюс 80 л топлива, ПМ – четырехтактный Suzuki DF300, ГВ – стальной трехлопастной Suzuki диаметром 16 и шагом 21 дюйм, скорость ветра – 2–4 м/с, высота волны – 0,1–0,3 м, темп. воздуха – 10°C, темп. воды – 6°C, место испытаний – р. Большая Нева, Санкт-Петербург)

Об/мин	Скорость, уз (км/ч)
750	3.0 (5.6)
1000	4.9 (9.1)
1500	6.9 (12.7)
2000	9.1 (16.8)
2500	12.8 (23.7)
3000	14.7 (27.2)
3500	18.5 (34.2)
4000	24.0 (44.4)
4500	28.5 (52.8)
5000	32.6 (60.3)
5400	37.5 (69.3)

Катер King Fisher 850 предоставлен для испытаний ООО «Андреевская верфь»: Санкт-Петербург, Октябрьская наб., 50, лит. А-12, тел. +7 (812) 326-2852, +7 (921) 76-76-016, spbboat.ru (катера), ship-technology.ru (комплекты для сборки), spbboat@yandex.ru

желых аккумулятора смещены к левому борту – учитывая крепящий момент мощного мотора, логичнее было бы поступить наоборот, тем более что и основной пассажирский диван расположен слева. Чтобы не сгонять народ с насиженного места, на длинном прямике все-таки задействовали левую плиту, что вызвало падение скорости примерно на 2–3 км/ч.

Нечто очень напоминающее режим глиссирования начинается уже при 2500 об/мин – даже с поднятыми плитами. Уверенный отрыв потока, по крайней мере, уже есть, лодка идет с нормальным дифферентом (хотя даже в момент преодоления «горба» нос приподнимается лишь чисто символически). Минимальная скорость глиссирования составляет порядка 27–28 км/ч, а при полностью опущенных плитах можно еще немножко прибрать газ, не сваливаясь в переходный режим.

Для оценки мореходных качеств в условиях Невы пришлось воспользоваться волной, разведенной парой больших моторных яхт. Здесь наши опасения, вызванные полными носовыми обводами, тоже не подтвердились. Даже на максимальной скорости «850-й» встречал крутую волну довольно мягко – не исключено, что сказывалась и значительная масса лодки.

По пути в центр Питера подкатили к плавучей заправке и полностью залили 300-литровый бензобак. King Fisher 850 дополнительной нагрузки будто

бы и не заметил – скорость на полном газу осталась практически прежней.

Хоть мы имели дело по большому счету с «макетом», рабочее место водителя оставило отрадное впечатление – удобная высокая поза (под ногами есть подножка), хороший обзор по курсу, легко читаемые приборы... Под потолком предусмотрена «самолетного» типа панель для переключателей и циферблатов не первой необходимости. Единственно, ограничен обзор назад по правому борту, но это плата на полноценную выгородку под галюн или «кладовку».

Резюме

Довольно крупная по нашим меркам и достаточно «автономная» по внутренней планировке лодка, рассчитанная в основном на рыболовов и отличающаяся предсказуемым и спокойным характером даже с «топовым» мотором. Но все-таки наиболее интересна она тем, что доступна и в качестве набора для последующей сборки, что позволяет значительно расширить географию ее распространения. ■





Главная

О компании

Контакты

Новости

Как
оформить заказ

Работа по
индивидуальным
заказам

Вопросы
и ответы

Дилерский
интернет-магазин

5000 наименований товара в наличии, доставка по России!

КАТАЛОГ ПРОДУКЦИИ

ГРЕБНЫЕ ВИНТЫ SOLAS

СИСТЕМЫ ДИСТАНЦИОННОГО УПРАВЛЕНИЯ

ТОПЛИВНЫЕ СИСТЕМЫ

ОСУШИТЕЛЬНЫЕ СИСТЕМЫ

СИСТЕМЫ ПРЕСНОЙ ВОДЫ

ФАНОВЫЕ СИСТЕМЫ

ТРАНЦЕВЫЕ ПЛИТЫ

ПРИБОРЫ КОНТРОЛЯ

ЯКОРНО-ШВАРТОВОЕ ОБОРУДОВАНИЕ

ПАЛУБНОЕ ОБОРУДОВАНИЕ

ЭЛЕКТРООБОРУДОВАНИЕ

ПРИНАДЛЕЖНОСТИ ДЛЯ ТРАНСПОРТИРОВКИ

МЕБЕЛЬ И ПРЕДМЕТЫ ИНТЕРЬЕРА

СРЕДСТВА СПАСЕНИЯ

ОБОРУДОВАНИЕ ДЛЯ НАДУВНЫХ ЛОДОК

ПРИНАДЛЕЖНОСТИ ДЛЯ ПЛМ

МАСЛА И СМАЗКИ

ОДЕЖДА И АКСЕССУАРЫ MARINEPOOL

КРАСКИ INTERNATIONAL

ЗАПЧАСТИ ДЛЯ СНЕГОХОДОВ И ATV



Розничный отдел: 8 (812) 706-10-50, 8 (812) 706-10-59

Оптовый отдел: 8 (812) 718-82-61, 8 (812) 708-89-63, 8 (812) 449-40-77