

Речной грузовик «Салют П600»

Алексей Даняев,
фото автора и
Андрея Жаркова

Долго ли, коротко ли... Пора признать, что через полвека после своего появления и завоевания популярности на лодочном рынке Нового Света понтонные лодки добрались и до России.

Немного странное с виду плавсредство, состоящее из угловатой платформы, поднятой над водой на паре поплавков-труб большого диаметра, уже встречается на реках и озерах нашей страны, пускай и нечасто. Причины, по которым понтонные лодки мало распространены у нас, можно обсуждать. Одна из важнейших, пожалуй, в том, что любители водного отдыха в большинстве не задумываются собственно об отдыхе и способах его проведения, а сразу начинают с лодки, чтобы было «все как у людей». В плохую погоду не ходим, друзей и вещей берем много, лишних забот не хотим. Нужна ли «нормальная» лодка в такой ситуации – мореходная, валкая, не очень вместительная? Не обязательно, но давят стереотипы.

Самарский завод моторных лодок «Салют», расширяя модельный ряд алюминиевых лодок своего производства, принял во внимание отечественный менталитет. Поскольку американские понтонные лодки ориентированы только на до-

суг, их создатели ради роста продаж вынуждены идти на «гламуризацию» их незамысловатой конструкции: придают ей приятные закругленные формы, разнообразят отделку, соревнуются в комфортности и полноте оборудования. И в результате приходят в противоречие с самой идеей простого до предела и практичного плавсредства.

Наши конструкторы, разрабатывая этот тип лодок, «вернулись к корням» и сделали ставку на трудовой народ. Понтон-бот идеально подходит не только для доставки на природу групп отдыхающих, но даже в большей степени – для перевозки крупногабаритных грузов и легкой колесной техники в те места, где с дорогами туговато, зато есть подходы к воде. Изначальная простота и даже нарочитая примитивность конструкции такого «грузовика» пойдет ему в плюс, особенно если это скажется на снижении стоимости.

В №241 мы дали информацию о разработанной предприятием трехпоплавковой самоходной платформе для рабочего применения «Салют П600». Но посмотреть на нее живьем и попробовать на ходу намного интереснее и полезнее, чем давать просто информацию. Для того чтобы показать журнальному тестеру максимум возможностей нового изделия, директор «Салюта» Андрей Жарков организовал целую экспедицию на берег ближайшей к заводу речки Сок в составе





Закатить по наклонной аппарели легкий трактор – не вопрос. «Салют» охотно доставит и длинномерный груз. На воде нет ограничений по габаритам



Ноу-хау «Салюта»: откидной пост управления

двух разных понтонных лодок, демонстрационного квадроцикла и «ленинского бревна», которое должно было сымитировать негабаритный груз. Группа желающих из многочисленного производственного персонала предприятия была также временно оторвана от основной работы и задействована для демонстрации возможности нагрузить платформу до разумного предела.

Тестируемый «Салют П600 Фургон» отличается от описанного ранее предсерийного образца некоторыми важными особенностями. Конструкция трех герметичных несущих понтонов предельно проста и по форме – призматической с небольшой килеватостью и с пенопластовым заполнением, и по конструкции. Используются листы из АМг толщиной 3 мм на бортах, в носу 4 мм, «рифленка-квинтет» в настиле палубы; стандартные уголки и швеллеры в наборе, а также нестандартные профили, произведенные эксклюзивно

Основные данные понтонных лодок «Салют П600»

	«Фургон»	«Комфорт»
Длина габаритная, м	6.15	6.15
Ширина, м	2.4	2.4
Пассажироместимость, чел.	12	8
Грузоподъемность, кг	1500	700
Масса снаряженного корпуса, кг	1050	540
Максимальная мощность ПМ, л.с.	115	60–70

для этого проекта. Для гибки этих профилей по радиусу, кстати, технологи «Салюта» разработали специальное оборудование. Фальшборт защит трехслойными декоративными панелями Bildeх отечественного производства. «Прочности у нас в избытке, – говорит Андрей. – Зачем мне это нужно – ездить по рекламации к клиенту куда-нибудь в Сибирь?».

На новое судно помимо ограждающего фальшборта пристроили жесткий трубчатый каркас для сплошного тента, превращающего платформу в закрытый «автобус». У него по двери с каждого борта и еще одна в корме, а в носу – широкие грузовые «ворота». Интересные решения применили для повышения погрузочной функциональности плавсредства. Подъемная носовая аппарель уже была у прототипа, но перемещалась она с помощью тросового привода, недостаточно надежного. Теперь платформу опускает и поднимает итальянская гидравлика с электронасосом.

Тяжелый груз на глиссирующем катере полагается размещать немного кормовее миделя – и чтобы не занимать полезной площади, водительский пост у «П600 Ф» находится в носу. Но там он отнимает у платформы часть ширины. Чтобы

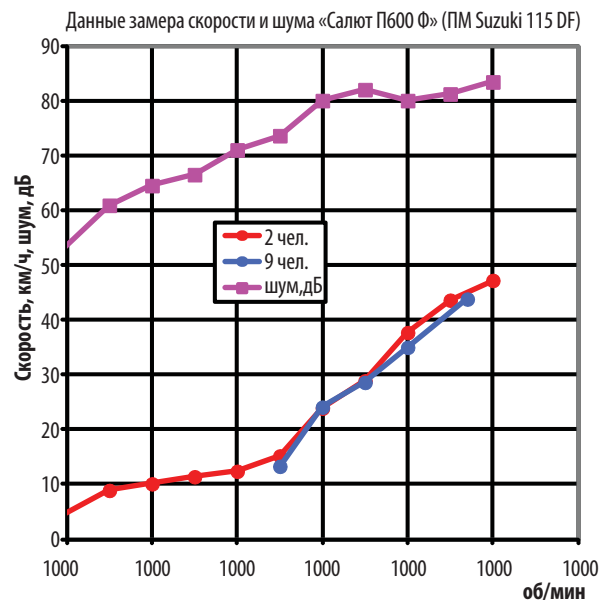


С мощным мотором в 115 л.с. с винтом в 17 дюймов шагом судно малочувствительно к нагрузке. Скорости в состоянии налегке и с нормальной загрузкой отличаются мало. В столь же равной степени выражен и «горб» выхода на глиссирование при 3000–4000 об/мин. «Грузовик» любит скорость

освободить въезд, Андрей отстегивает пару фиксаторов и вываливает весь пост наружу вместе с сиденьем и консолью на поворотной боковой панели. Ширина платформы 2.4 м позволяет закатить через нос колесную технику обычного дорожного габарита и массой... А вот проверим, какую нагрузку вытянет судно. На транце среднего поплавка – подвесник Suzuki в 115 л.с. с грузовым винтом в 17 дюймов шагом. Такой мощности обычно достаточно, чтобы вывести на глиссирование более трех тонн водоизмещения.

По опущенной аппарели демонстрационный квадроцикл легко въезжает с песчаного пляжа на платформу и занимает штатное место в корме. Водительский пост возвращен на место, аппарат поднят, можно отходить. Даем газу, винт поднимает тучу песка, и понтон медленно сползает на глубину. Разгон и выход на глиссирование с машиной на борту при 4000 об/мин, максимальная скорость далее переваливает за 40 км/ч. «Горб» при разгоне заметно выражен, в отличие от катамаранов, и это плата за увеличенную грузоподъемность тримарана с его узкими туннелями между поплавками. Резкие сломы упрощенных заостренных поплавков на ходу поднимают высокие брызговые «усы» по сторонам. Такая форма носа позволяет подойти к берегу по мелководью, но она и вызывает чувствительность лодки к дифференту – если носовые грани приподняты над водой за счет правильного дифферента, цифра скорости на экране навигатора несколько подрастает. Из туннелей между поплавками вырываются сплошные потоки воды, стенки замыкаются, и это, конечно, увеличивает сопротивление ходу. Зато невысокая волна проходится легко, без ударов, которые получала бы плоскодонка равной общей ширины.

На резкое переключивание руля «Салют



П600 Ф» реагирует почти так же, как обычный автобус – входит в циркуляцию охотно, без дрейфа. Разве что немного кренится внутрь поворота, как обычная лодка, т.е. его центр тяжести, несмотря на высокий груз на платформе, остается достаточно низким, и момент сил инерции не превосходит противоположного момента, создаваемого силой упора винта. Так же спокойно, с небольшим креном, не раскачиваясь, проходит судно по кильватерной волне сопровождающего катера. Конечно, если задует непогода, скорость придется скидывать. Упрощенные носы поплавков будут заметно притормаживать, а заливания палубы при волне высотой более полуметра избежать удастся едва ли.

Деревянный десятиметровый брус-«сотку» занесли на платформу, выставив конец далеко в кормовую дверь. С носа он тоже изрядно свесился за аппарат и своим весом даже вызвал небольшой крен на левый борт. Понятно, что судно справилось и с этим вариантом загрузки – места на воде достаточно, не то что на дороге.

Пробуем пассажировместимость. Откидные каркасные скамейки скромны – все-таки вариант рабочий, на них размещаем 8 пассажиров плюс водитель, всего около 800 кг нагрузки. Мотору стало чуть тяжелее, максимальные обороты снизились до 5700, но скорость упала незначительно – около 44 км/ч.

Доводим эксперимент с загрузкой до логического конца. На борт погружен весь наличный состав общим числом 17 человек, включая нескольких случайных зрителей с берега. Судно заметно подседело, долго разгонялось, но все же выдало режим глиссирования при 37.5 км/ч и 5500 об/мин. Разумеется, столько народу на борту по правилам иметь не положено, да и палуба слегка черпанула воду при сбросе хода, но можно отметить, что теоретический предел нагрузки на располагаемую



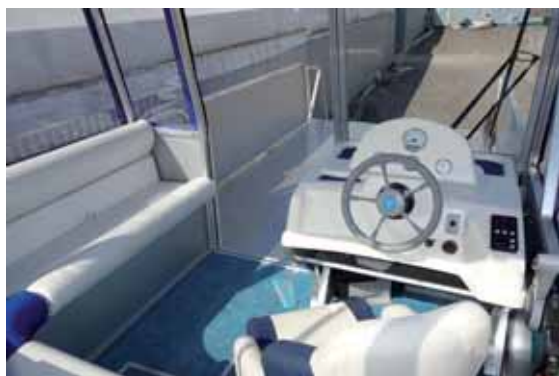
мощность был взят успешно. Что еще требуется от речного «грузовика»?

«Салют» выпускает не только рабочий, грузовой вариант понтон-бота. На базе платформы-тримарана производятся суда, позволяющие комфортно отдохнуть, прихватив с собой квадроцикл, или, поставив съемные рундуки и стол, устроить на ней пикник для группы товарищей. Есть и более похожий на американский прообраз прогулочный «Салют П600 Комфорт» с парой цилиндрических поплавков диаметром 636 мм, и он тоже принимал участие в тестировании, но по-

**ТЕСТ
Кия**

Самарский завод
моторных лодок
«Салют»
www.salut-boats.ru
info@salut-boats.ru
+7 (800) 550-9801

Завод предлагает вариант тримарана с комфортной рубкой, который совмещает достоинства исполнений «Комфорт» и «Фургон»



рядком изношенный «тестовый» мотор в 60 л.с. не позволил в полной мере выявить ходовые качества. Тем не менее, даже с таким мотором лодка идет со скоростью от 23 до 34 км/ч. А надо ли больше для такого судна?

Этот вариант понтон-бота выполнен с большей щепетильностью, лишен острых углов в ограждении кокпита (именно для него заказывались специальные профили и отработывалась технология их гибки), а также покрыт ковролином и оборудован более цивилизными диванами, приятными на глаз и ощупь. Рулевая консоль выполнена из сте-



клопластика. Кое в чем наши конструкторы превзошли американцев, например носовые части поплавков имеют оригинальную более мореходную форму с широким брызгоотбойником, который смотрится стильно и органично. Что еще более важно – стоит «Комфорт» как минимум на треть дешевле заокеанского аналога. Прочность, долговечность, безопасность судна-основы несколько не уступают иностранцам при достойных уровне комфорта и качестве исполнения.

Резюме

Понтонные лодки «Салют П600» неприхотливы, выносливы и кондовые по конструкции, при этом прогулочный вариант не выглядит грубым, если в чем и уступает американским аналогам – то только в мелких деталях отделки и богатстве комплектации. Рабочий же трехпоплавковый «Салют» может по праву носить звание «речного грузовика»: он способен взять и быстро доставить к необорудованному берегу более тонны груза, включая легкий колесный транспорт и длинномерные предметы. В зависимости от нагрузки тестированный вариант с четырехтактным Suzuki DF115 будет расходовать в глиссирующем режиме от 0.7 до 1 л/км. Прогулочный же катмаран «Комфорт» позволяет выбрать любой подходящий режим движения, поскольку «горб» при средних скоростях ему не свойствен. Вряд ли понравится этим лодкам высокая волна открытой воды, их стихия – речные просторы, острова и протоки, где мы, собственно, и предпочитаем проводить летний отдых. **✍**