



SI VIS PACEM, PARA BELLUM

АРТЁМ ЛИСОЧКИН
ФОТО ДМИТРИЯ ТУМАНОВА

С некоторых ракурсов такие лодки могут выглядеть крайне невинно. Когда в ожидании наших фотомастеров я подошел носом к набережной Крестовского яхт-клуба, мало кто обратил на меня внимание. Казалось бы, моторка как моторка, да еще самодельная, судя по простенькому ветровому стеклу с торчащими головками винтов... Но когда 840-й развернулся во всю свою хищную 8,5-метровую длину и под конец продемонстрировал внушающую уважение пару «трехсоток» на транце, собравшийся на берегу народ побросал все свои дела и, не скрывая любопытства, поспешил к воде.





**РЕЗУЛЬТАТЫ ИСПЫТАНИЙ
«СК-840»**

Нагрузка — 1 чел. плюс 140 л топлива, ПМ — четырехтактные Yamaha F300 (2 x 300 л.с.), ГВ — стальные трехлопастные Mirage Plus шагом 27 дюймов, транцевые плиты полностью подняты, температура воздуха +26 °С, температура воды +19 °С, скорость ветра 2–3 м/с, высота волны 0,1–0,3 м, акватория — Невская губа Финского залива, Санкт-Петербург.

Об/ мин	Скорость		Расход топл., л/ч	Дальность хода	
	узлы	км/ч		мили	км
600	0,0	0,0	4,9	–	–
600	3,8	7,0	5,1	–	–
1000	6,4	11,9	10,9	136	251
1500	9,5	17,6	19,9	110	203
2000	17,0	31,4	28,3	138	255
2500	28,8	53,3	41,5	160	295
3000	37,6	69,6	54,7	158	293
3500	44,6	82,5	75,1	137	253
4000	50,5	93,4	96,7	120	222
4500	55,8	103,2	145,3	88	163
5000	58,5	108,3	174,0	77	143
5500	64,4	119,1	189,1	78	145
5600	66,1	122,2	205,0	74	137



Шростенький «лобовик» и вообще более чем спартанское оборудование лодки объяснились просто: для теста был предоставлен прототип, а скорее даже модель, созданная для проверки обводов корпуса, которым предстояло найти свое воплощение в значительно больших размерах и на государственной службе (остальное — военная тайна). То, что такая непростая разработка была доверена моим давним

знакомым из частной компании «Мобиле Групп», меня ничуть не удивило: Александр Филиппов и его команда давно известны как создатели скоростных лодок и RIB'ов, высокие качества которых после многочисленных тестов могу засвидетельствовать по собственному опыту.

Кстати, несколько лет назад мне выпал редкий шанс протестировать схожее по назначению детище сотрудничества частной верфи и государственной структуры, но только в Италии, когда легендарный Фабио

Объект нынешнего теста — уже не первая лодка, без всяких натяжек относящаяся к классу performance boats от «Мобиле Групп». Правда, «Морской дракон», который мне довелось протестировать несколько лет назад (в том числе и на переходе из Питера до острова Валаам на Ладогге), изначально предназначен исключительно для потребительского рынка и имеет на борту все доступные в таком корпусе удобства, включая носовую каюту и даже камбуз с гальюном.



Тест-группа «Капитан-Клуба» выражает искреннюю признательность питерскому филиалу компании Range Marine и персонально Лиле Каратаевой за предоставленный для фотосессии катер XO 200 S

«Повисев» по соседству с рейсовым «Метеором» и сделав ручкой его пассажирам и капитану, я до упора отклонил обе «гашетки» вперед. В тот же миг мне показалось, будто «крылатка» воткнулась в мель — настолько резко она отлетела назад. Сто двадцать против шестидесяти — почувствуйте разницу! Что ощутил тогда ее капитан, не знаю. Наверное, нечто вроде культурного шока.

Буцци дал мне и сержанту могущественной Guardia di Finanza по имени Нино мастер-класс по управлению 10-метровым патрульным перехватчиком на скорости около 70 узлов в беспокойном Лигурийском море.

Значительное относительное удлинение и, соответственно, относительно небольшая ширина — один из основных признаков категории performance, нацеленной исключительно на скорость. «Длина бежит» — этот старинный принцип справедлив не только по отношению к водоизмещающим тихоходам, но к тем, кто располагается на самой вершине скоростной пирамиды. Особенно когда такой

корпус, приподнявшись на полном ходу, благодаря большой килеватости становится еще более узким и скользит не только по воде, но и по воздуху, подтянутому под него зубчатыми ступеньками поперечных реданов.

Сразу признаюсь, что заставил 840-й «показать зубы» фотографам больше ради удовольствия от самого процесса, хотя могу все-таки привести и чисто практические доводы в пользу своих действий. Лодкам подобного класса на ходу значительную часть времени приходится проводить в воздухе, так что заодно я убедился в полной стабильности корпуса в ходе взлетов и приводнений. Вейк





от лодки сопровождения мне на сей раз не понадобился: 600 «лошадей» на транце позволили при помощи довольно нехитрых в теории приемов полностью выдернуть лодку из воды даже на практически штилевой глади.

Однако главной задачей теста был все же не подобный цирк, а скоростные испытания. Задача была поставлена государственным заказчиком достаточно четко: максимальная скорость — не менее 120 км/ч. Поскольку моторы были едва обкатаны, результат можно считать блестящим: этот рубеж я преодолел на глади Финского залива даже с некоторым запасом. Правда, в силу явной специфичности как самого теста, так и его объекта, голой констатацией факта тут не обойтись.

Произнеся в диктофон «сто двадцать два и два», я удовлетворенно двинул ручки дросселей назад. Забыл, ох забыл я уроки и Фабио Буцци, и офшорных гонщиков-норвежцев, посвятивших меня в свое время в секреты управления сверхскоростными реданированными корпусами! Во-первых, на спокойной

воде в погоне за скоростью явно «перезадрал» корпус триммером (вообще-то ему полагается твердо стоять на кормовом и носовом поперечных реданах), а во-вторых, в победной эйфории чересчур уж резко сбросил газ. И тут же за это заплатил: лодку стало резко «переставлять» с борга на борт — подобно необъезженному скакуну, 840-й явно намеревался выбросить меня

из седла. Мгновенно преодолев инстинктивное стремление сбросить газ окончательно, я «воткнул» рукоятки обратно практически до полного, и через пару томительных секунд взбесившийся было аппарат вновь обрел стабильность. Дальше я был уже осматрительнее: потихоньку поджал моторы, столь же плавно уменьшая газ — на сей раз никаких проблем!

Короче говоря, такие корпуса на таких скоростях требуют знания их особенностей и соблюдения ряда правил в простых, казалось бы, ситуациях. Процедуру той же остановки с полного хода я сравнил бы с заходом на посадку на самолете, когда ступенчато уменьшаешь скорость, постепенно выпуская закрылки на всё большие углы.

РЕЗЮМЕ

Si vis pacem, para bellum — «хочешь мира — готовься к войне». Но лично я все-таки за мир во всем мире, поэтому подхожу к этому вопросу с другой стороны. Скольким отличным

вещам в нашей обыденной жизни мы обязаны военным разработкам? Абстрагировавшись от того, какая секретная реинкарнация ждет «СК-840», название которого по-флотски незатейливо расшифровывается как «Скоростной катер», могу с полной уверенностью предположить, что на испытанную мною лодку наверняка найдутся и частные охотники, причем даже в ее нынешнем «макетном» варианте. А если еще немного поработать над интерьером... На Cigarette или Hydrolift свет клином не сошелся, умеют и у нас делать такие машины. Что, собственно, больше всего и греет. ❏



ООО «Скоростные катера МОБИЛЕ ГРУПП»
Тел./факс +7 (812) 383-18-07
Тел. производства +7 (812) 677-66-81
mg-boat@mail.ru
www.mg-boat.ru

«СК-840»	
Длина, м.....	8,60
Ширина, м.....	2,00
Килеватость, град.:	
на транце.....	21
на миделе.....	26
Сухой вес, кг.....	1600
Запас топлива, л.....	230
Объем балластных танков, л.....	2 x 140
Мощность ПМ, л.с.....	2 x 300





Комбинированный приёмник-индикатор ГНСС ГЛОНАСС/GPS NavCom Gamma 10

Цена за комплект
(приёмник-индикатор, кабель 15 метров, комплект документации, упаковка)

от 14 000 руб.



Оборудование имеет свидетельство об утверждении типа средств измерений ФЕДЕРАЛЬНОГО АГЕНТСТВА ПО ТЕХНИЧЕСКОМУ РЕГУЛИРОВАНИЮ И МЕТРОЛОГИИ RU.C.27.002.A № 49747 от 11.02.2013



Произведено компанией "НавМарин"

Приёмник-индикатор может быть использован на судах внутреннего плавания в составе судовых навигационных комплексов, в том числе с АИС, ЭКС, СОЭНКИ, ЭКНИС, РЛС, а также автономно с универсальными цифровыми репитерами. Приёмник-индикатор предназначен для определения навигационных параметров движения судна по открытым для потребителей радиосигналам Глобальных навигационных спутниковых систем (ГНСС) и решения задач судовождения на стоянке и при движении со скоростью не более 70 узлов.

Адрес: Россия, 125599, г. Москва, МКАД, 78 км, д.14, корп.1, ТЦ «ДЕКСТЕР»
тел./факс: (495) 981-2790, (495) 984-2296
Представитель в Северо-западном регионе: ЗАО «Илада»
тел. (812) 740 17 07 Адрес: 190000 С.-Петербург, Наб. Реки Мойки, д. 90, офис 308
Представитель в Нижнем Новгороде и Нижегородской области: ООО «РНК»
тел. (831) 215-75-44 Адрес: 603032 Нижний Новгород, ул.Каширская,65

Подробная информация на сайте www.navcom.ru
e-mail: info@navcom.ru

