



# РЕЗВАЯ ПЛАТФОРМА

АРТЁМ ЛИСОЧКИН  
ФОТО ДМИТРИЯ СЕМЁНОВА

*Слово «платформа» нередко используется в техническом мире (прежде всего — автомобильном) и в переносном значении. Многим известно, что на одной и той же «платформе», под которой подразумевается ходовая часть или шасси, могут быть созданы и легковой седан, и кроссовер, и микроавтобус, зачастую даже под разными торговыми марками. Унификация «основы» имеет много плюсов: от минимизации расходов на инженерные разработки до упрощения обслуживания и ремонта. Объектом нынешнего теста тоже стала платформа, причём сразу в двух значениях: и в прямом, и в переносном.*

**Н**одля начала — новость, которая до сих пор особо не афишировалась. Торговая марка «Мнев и К» прочно ассоциируется прежде всего с надувными лодками и RIB'ами, но с недавних пор эта петербургская компания, занимающее устойчивое лидирующее положение на рынке «пневматики», открыла собственное производство куда более серьёзных судов, которые строятся из алюминия и не имеют ни единого надувного баллона. Новость не получила ещё широкого распространения в «лодочном» сообществе, пожалуй, по той причине, что «большие» мнёвские лодки имеют в первую очередь профессиональное

назначение и строятся по госзаказу. Но это только пока, поскольку компания разрабатывает планы со временем выйти со своей продукцией и на потребительский рынок.

Мы уже не раз упоминали о растущей популярности прогулочных судов, основой для которых послужили подобные проекты — патрульные, спасательные, даже чисто военные. Основная причина здесь, пожалуй, в том, что использующие их разнообразные структуры предъявляют самые жёсткие требования к таким их основным показателям, как ходовые качества и мореходность, а государственная приёмка

— куда более серьёзная гарантия их соблюдения, нежели обычные сертификационные процедуры.

Чем же нас привлёк сугубо утилитарный «грузовик», уже сама компоновка которого вряд ли позволяет заподозрить, что подобное »





следовала исключительно профессиональные цели — при наличии опускающейся носовой аппарели лодка являет собой нечто вроде небольшого паромы, способного принять на борт тяжёлый внедорожник. Однако в каком ещё случае может понадобиться такой прямоугольный корпус? Правильно: это идеальная основа для плавдачки или хаусбота, лодки сугубо мирной! Правда, обычно «плавучие дома» с простенькими «плашкоутными» обводами отличаются неспешностью даже по водоизмещающим меркам, в то время как новый катамаран от «Мнев и К» обеспечивает уверенный глиссирующий режим, легко преодолевая 25-узловую отметку. И не просто обеспечивает: поведение на воде оказалось как раз таким, какого ждёшь от хорошей моторной яхты.

При всём своём брутальном и несколько тяжеловесном облике 1350-й выскакивает на режим в считанные секунды, практически не задирая носа, а даже в крутых разворотах ложится в привычный внутренний крен — ровно на тот угол, чтобы компенсировать влияние возникающей центробежной силы. В ходе даже самых «спортивных» манёвров, наверняка вызвавших изумление у зрителей на берегу (от угловатого «траулера» с кормовой рубкой и подъёмным краном вряд ли ждёшь подобной прыти), никто из пассажиров и не подумал хвататься за поручни, а мобильник, который я положил перед собой на плоскую полку над приборной панелью, не сдвинулся и на сантиметр. Катамараны нередко поворачивают «блинчиком», а то и вовсе норовят зава-

судно может оказаться в частных руках? Ответ прост: привлёк как раз упомянутой «платформой», которой в данном случае является корпус довольно редко применяемой концепции, действительно представляющий собой платформу в прямом смысле этого слова.

За счёт не особо распространённой катамаранной схемы корпус новинки практически прямоугольный в плане, как кузов грузовика. Изначально такая схема пре-



литься наружу, но у 1350-го днища спонсонов «кручёные», словно разнесённые друг от друга половинки традиционного килеватого корпуса — с довольно умеренными 7° на транце и значительно более «острые» в носу. Отсюда и привычный внутренний крен, и лёгкий выход на глиссирование, и удачный компромисс между не особой требовательностью к мощности и мягким ходом по беспокойной воде (для оценки этого показателя пришлось использовать собственную кильватерную волну).

Оказавшись в рубке, хоть и не блестящей шикарной отделкой, но по части оборудования и насыщенности электроникой способной утереть нос многим моторным яхтам, я сразу стал прикидывать варианты превращения «грузовика» в хаусбот и пришёл к выводу, что часть чисто профессиональных деталей вполне найдёт себе место и в мирной жизни. Взять ту же носовую аппарель. Более лёгкая и снабжённая деревянным настилом, она

может стать великолепной купальной платформой чемпионских размеров, а заодно и широкой сходней при швартовках в «диких» местах. А откидная секция правого борта, под которую при использовании подъёмного крана подводятся специальные поплавки, играющие ту же роль, что и домкраты автокрана при вывешивании груза за борт, может стать чисто яхтенным «балкончиком», удобным для небольшого тендера (догадаетесь, какой марки надувнушка или RIB будут выступать в этой роли).

С размещением яхтенного оборудования, а также багажных отсеков внутри собственно корпуса, пусть и при наличии возвышающегося там тоннеля, проблем явно не возникнет: и в машинное отделение с двумя двигателями и 12-киловаттным генератором, и в просторный агрегатный отсек, на тот момент вмещающий только кондиционер и отопитель, можно попасть прямо из рубки через люки в полу, не выходя наружу. Пожалуй, в «агрегатнике» можно разместить даже дополнительные спальные места!

**РЕЗЮМЕ**

Испытания показали, что профессиональная «платформа» хороша не просто сама по себе — прежде

всего по ходовым качествам, но и практически идеально стыкуется с тем типом «кузова», который постепенно набирает популярность и у нас в России. Причём задумку можно реализовать на принципиально новом уровне. Тестировать хаусботы разных размеров мне приходилось не раз, только вот скоростных среди них до сих пор не попадалось. После знакомства с «КСН-1350» надежда оказаться за штурвалом глиссирующего «морского кемпера» становится гораздо более зримой. ❖

**РЕЗУЛЬТАТЫ ИСПЫТАНИЙ «Мнев КСН-1350»**

Нагрузка — 4 чел. плюс 800 л топлива, силовая установка — два турбодизеля Marine Diesel VGT-350 (2 × 350 л.с.) с угловыми колонками Bravo II, температура воздуха 0 °С, температура воды +3 °С, скорость ветра 1–2 м/с, высота волны 0,0–0,1 м, акватория — р. Большая Нева в районе Усть-Ижоры, Санкт-Петербург.

Об/мин	Скорость	
	узлы	км/ч
700	3,3	6,1
1000	4,8	8,9
1500	6,9	12,8
2000	8,7	16,1
2500	11,6	21,5
3000	17,9	33,1
3500	23,6	43,7
3700	25,4	47,0



Санкт-Петербург  
Тел. +7 (812) 331-88-11  
Факс +7 (812) 331-88-10  
opt@mnev.ru  
sekretar@mnev.ru  
www.mnev.ru

«Мнев КСН-1350»	
Длина, м.....	13,50
Ширина, м.....	3,45
Осадка, м.....	0,66
Сухой вес, т.....	8,5
Пассажироместимость, чел.....	10
Запас топлива, л.....	2000
Запас воды, л.....	120
Мощность двигателей, л.с.....	2 × 350