



ДЕЛУ ВРЕМЯ...

АРТЁМ ЛИСОЧКИН
ФОТО ДМИТРИЯ СЕМЁНОВА

Чтобы оценить соотношение импортных и отечественных лодок в российском малом флоте, даже необязательно проводить какие-либо серьезные статистические исследования — достаточно просто заглянуть в несколько яхт-клубов или лодочных стоянок. И невооруженным глазом видно, что в отличие от относительно компактных катеров и моторлодок длиной 4–7 метров, где и по количеству, и по разнообразию марок и моделей отечественные судостроители успешно конкурируют со своими зарубежными коллегами, яхтенный сектор рынка и, в частности, весьма популярная категория глиссирующих моторных яхт длиной 10–14 метров практически полностью оккупированы иномарками.

Однако ни для кого не секрет, что в связи со сложной экономической ситуацией эта рыночная ниша на глазах пустеет, — некогда мощный поток новых поступлений из-за рубежа превратился в слабенький ручеек. А импортозамещение, о котором сейчас не рассуждают

только ленивый, в столь технически сложной области — дело не дней и даже не месяцев.

Многие фирмы-производители небольших моторлодок начинали (да и до сих пор начинают) строить первые образцы в гаражах и арендованных тесных складах, обходясь довольно примитивным оборудованием. В слу-

чае же с большой лодкой «яхтенного» класса подобный старт может быть успешно реализован только на индустриальном уровне. Задача по плечу лишь серьезному, прочно стоящему на ногах предприятию, тем более что и потребные финансовые вложения здесь как минимум на порядок выше. И такие пред-

приятия, не только располагающие соответствующей производственной базой, но и способные привлечь необходимые финансовые средства, у нас есть.

Постоянные читатели журнала уже в курсе, что фирма «Мнев и К», известная не только у нас, но и в ряде зарубежных стран своими надувными лодками и RIB'ами, не так давно приступила к выпуску больших судов, не имеющих никакого отношения к «пневматике» (отчет об испытаниях новенького с иголочки «Мнев КСН-1350», опубликованный в предыдущем номере, уже доступен и в разделе «Тесты» нашего веб-сайта). Да, обе алюминиевые новинки той самой популярной 12–13-метровой длины, которые мы протестировали со всего лишь недельным интервалом, являются профессиональными судами, построенными по госзаказу, однако не будут долго распространяться насчет мировой судостроительной практики, являющей множество примеров реинкарнации подобных судов в роскошные яхты, предназначенные для

отдыха и развлечения, а не для работы.

Даже испытанный ранее 1350-й с открытой грузовой платформой и подъемным краном, на вид вроде бы brutальнее некуда, сразу навел многих на мысль, что его прямоугольный в плане оригинальный катамаранный корпус представляет собой идеальную платформу для глиссирующего хаусбота — эдакого «морского кемпера».

Вторая модель выглядит куда более классической и в принципе могла бы удовлетворить чаяния некоторых «частников» и в существующем виде. Патрульный или разъездной катер — вообще очень благодарная основа для прогулочного судна: достаточно вспомнить хотя бы известный финский триумвират Nord Star/Sargo/Targa. Силуэт лодки хоть и по военно-морскому суров, но при этом вполне привлекателен и узнаваем, а принадлежность к «рабочей» категории выдают разве что практическая

палуба из рифленого алюминия и мощный граненый привальник из вспененного полиэтилена с закрытыми ячейками («неубиваемый» заменитель классического надувного баллона), позволяющий без помощи кранцев подойти к высокой причальной стенке или борту большого коммерческого судна. Кстати, без него 1200-й с его характерным S-образным изгибом планширя выглядит на рабочих эскизах куда более по-яхтенному. »





РЕЗУЛЬТАТЫ ИСПЫТАНИЙ
Мнев М-1200

Об/ мин	Скорость		Расход топл., л/ч	Дальность хода	
	узлы	км/ч		мили	км
650	4,1	7,6	3,6	—	—
1000	7,1	13,1	11,2	—	—
1500	7,9	14,6	15,8	749	1386
2000	8,6	15,9	25,7	502	928
2500	10,0	18,5	43,9	342	632
3000	15,0	27,7	63,6	353	653
3500	21,9	40,6	90,1	365	676
3850	25,0	46,2	100,7	372	688

Нагрузка — 13 чел. плюс 300 л топлива, силовая установка — два турбодизеля Steyr SE 266 E40 (2 × 258 л.с.) с угловыми колонками Bravo II, температура воздуха 0 °С, температура воды +3 °С, скорость ветра 2–4 м/с, высота волны 0,1–0,3 м, акватория — р. Большая Нева в районе Усть-Ижоры, Санкт-Петербург.

Хотя пока это далеко не яхта, даже несмотря на то, что внутри лодка выглядит значительно уютней: отделка ценными породами дерева позволяет забыть о царящем снаружи металле, а система отопления и кондиционирования поддерживает комфортную температуру в любую погоду (поскольку в день испытаний то и дело валил снег, мы первым делом включили автономную «печку»). Дело тут прежде всего в «дневной» компоновке с одной-единственной пригодной для ночлега каютой в носу.

Скрывающийся в высокой рубке салон несколько напоминает интерьер небольшого самолета общего назначения, где водительно-штурманская «кабина» лишь

символически отделена от кают-компания с ее протянувшимися вдоль бортов местными диванами (если откинуть «крылья» расположенного между ними длинного раскладного стола, то напрашивается сравнение скорее с походным кабинетом для совещаний). В кормовом «тамбуре» достаточно скромные санузел с душем и камбузный блок, а также просторный шкаф для одежды. Одним словом, обстановка сугубо деловая.

Поэтому, как и в прошлый раз, нас в первую очередь интересовали ходовые качества, поскольку этот показатель в равной степени волнует как профессионалов, так и «частников».

«Ходовое» оснащение новинки — самый необходимый минимум. Честно говоря, когда я узнал, что суммарная мощность пары дизелей Steyr едва превышает 500 л.с., то поначалу даже засомневался, способны ли они вообще вывести на глиссирование массивный на вид 40-футовик, тем более с 20-градусной килеватостью на транце. Вывели, да еще как! Тот самый нечастый случай, когда засесть момент выхода на режим можно лишь по отрыву потока за транцем — корпус, совершенно не задирая носа, плавно и быстро разгоняется, словно на роликах едет, и чувствовал я себя скорее за рулем автобуса, нежели катера. Причем лодка не «сваливается» из режима даже при решительных маневрах, теряя в крутой циркуляции всего лишь 3–4 узла хода (15–16% от максималки) и кренясь в пределах комфортной для пассажиров нормы.

Правда, на полном ходу обнаружился небольшой постоянный крен, вызванный, очевидно, «макетным» расположением аккумуляторов при довольно внушительной килеватости, обещающей мягкий ход по неспокойной морской воде. Транцевых плит на лодке не оказалось (да при таком продольном балансе и не нужны они вовсе), но я легко поставил лодку на ровный киль, просто приподняв одну из колонок триммером.

Не было бы счастья, да несчастье помог-

ло. Редакционные испытания (одновременно с заводскими) мы проводили в два приема, и во время первого выхода рулевое управление тоже было «макетным», временным. Как водится, сработал «эффект генерала»: минут через пять я услышал характерное похрустывание гидравлической рулевой машинки, свидетельствующее о попадании в систему воздуха. Не беда — на остатках жидкости поставил колонки в нейтраль и дальше орудовал только рукоятками газа-реверса. Тут 1200-й тоже приятно удивил, реагируя на «раздрай» так, словно винты у него расположены под днищем на прямых валах, а не вынесены вместе с колонками далеко за транец, — исправно крутился ровно вокруг миделя и вообще легко управлялся без помощи штурвала.

Довольно быстрое (около 5 км/ч) течение Невы не помешало без всякой нервозности «на ручках» зайти с ее простора в заставленную причальными бонами и без того узенькую речку Ижору и мягко пришвартоваться строго в намеченном месте, словно на компьютерном симуляторе. Носовой подрулки, кстати, здесь также не имелось. И хорошо, что колонки были тоже относительно простыми одновинтовыми Bravo II: лишние бокового увода «дуопропы» наверняка несколько осложнили бы задачу.

Во время второго выхода уже завершённый образец, на борту которого на сей раз оказалось больше дюжины человек и изрядный запас топлива, еще раз доказал свои гидродинамические стати, продемонстрировав ровно то же поведение, что и налегке. Достаточно сказать, что даже максимальная скорость осталась практически той же.



РЕЗЮМЕ

Заложена очередная удачная основа для создания моторной яхты на отечественной почве. Теперь дело за специалистами по интерьеру, его планировке и дизайну. Никто не говорит, что их работа менее важна, чем расчеты гидродинамиков, но если лодка, как говорится, «сама себя не везет» и капризна в управлении, положение не спасут ни красное дерево, ни тисненая кожа, ни позолоченные унитазы. В случае с «М-1200» опасения на этот счет совершенно напрасны. ❖



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

Мнев М-1200

Длина, м	12,00
Ширина, м	3,50
Осадка, м	0,73
Килеватость, град.	20
Сухой вес, т	7,5
Пассажировместимость, чел.	12
Запас топлива, л	1500
Запас воды, л	350
Объем септика, л	350
Мощность двигателей, л.с.	2 × 258