

В соответствующих тестовых отчетах мы упоминали, что патрульный катер «Мнев М-1200» представляет собой практически идеальную основу для моторной яхты категории «морских внедорожников», а прямоугольный в плане катамаранный корпус «Мнев КСН-1350» — для скоростного хаусбота или аквакемпера

метрах длины — ни много ни мало полторы тонны!). Так что при нагрузке в пять человек (больше собрать не удалось) результаты первых испытаний можно отнести разве что к справочным.

Оптимальным режимом, как и прогнозировалось, оказалась скорость порядка 10–12 км/ч, как и у подавляющего большинства одноклассников новинки. Дальнейшее прибавление газа приводило к тому, что практически пустой корпус ощутимо просаживался кормой и начинал разводить немалую волну. В общем, дизелек здесь можно смело ставить и вдвое слабее: необходимость подхлестнуть все тридцать «лошадей» могу представить себе чисто теоретически, например, если возникнет нужда преодолеть порожистый участок реки с сильным течением при полной нагрузке.

Впрочем, сторонникам водоизмещающих лодок все эти особенности, равно как и прелести неспешного плавания, во время которого можно забыть, где находится



ЕЩЕ ОДНА ОСНОВА

АРТЁМ ЛИСОЧКИН

Эта лодочка, в первых ходовых испытаниях которой меня пригласили принять участие, не может похвалиться ни внушительными размерами, ни притягивающей взгляд внешностью: типичная «рабочая лошадка». Однако ее появление на свет стало в некотором роде событием. Зная привязанность фирмы и лично Николая Мнева к скоростным глиссирующим корпусам, я и представить не мог, что на сей раз мне предстоит оказаться за штурвалом классического водоизмещающего тихохода.

Наши постоянные читатели наверняка в курсе, что петербургская компания «Мнев и К», известная в первую очередь как один из крупнейших в Европе производителей надувных лодок и RIB'ов, освоив постройку чисто алюминиевых судов (некоторые из них успели побывать и на редакционных тестах), теперь не ограничивается привычной «пневматикой». Но даже самая крупная на сегодняшний день 13,5-метровая лодка «алюминиевого подразделения» — все равно глиссирующая.

Между тем, водоизмещающие корпуса у нас традиционно в дефиците, и я бы не сказал, что причиной тому низкий спрос, как считают некоторые. Да, любителей скорости в разы больше, но просто загляните на несколько лодочных стоянок (пафосных и не очень) и увидите множество таких неторопливых вместительных посудин. Про экскурсионно-прогулочные лодки частных предпринимателей, катающие публику по рекам и каналам Питера и создающие на водных

магистральных «пробки» почище чем на улицах, и вовсе можно не упоминать: практически все они относятся к этой самой якобы не пользующейся спросом категории.

Объединяет весь этот разномастный неторопливый флот одно: подавляющее большинство таких суденышек (вне зависимости от того, используются они в коммерческих целях или нет) созданы на базе списанных шлюпок, баркасов и прочих шаланд, изрядно послуживших в свое время в военно-морском, торговом или рыболовном флоте. В общем, такая ситуация намекает скорее на недостаток предложения, а не спроса.

Рабочий катер МWB-600 (а именно так официально именовалась предоставленная на тест новинка) изначально тоже не был адресован «частникам» — по крайней мере, его первый опытный экземпляр. Лодка была построена по заказу одной из вьетнамских фирм и, судя по техзаданию, предназначалась для перевозки объемистых и массивных грузов (паспортная грузоподъемность при шести



заливная горловина топливного бака, прекрасно известны. Вернувшись на берег, мы традиционно порассуждали о том, как эту сугубо рабочую лодку можно приспособить для прогулочных целей. Чисто технически с этим никаких проблем: пустой просторный кокпит и легко переносимый на любое подходящее место пост управления представляют максимум свободы для «архитектурного» творчества. Причем дополнить лодку той же жилой надстройкой любой конфигурации способна не только верфь — кто-то высказал вполне здравую мысль, что

такой корпус (благодаря алюминию практически вечный) вполне может быть восстановлен и в качестве «полуфабриката» для самостоятельной доработки и отделки...

В общем, заложена очередная добротная основа, причем в «дефицитном» для нашего прогулочного флота классе. В очередной раз поинтересовавшись перспективами создания потребительских версий «профессиональных» судов, я получил от Николая Мнева заверение, что вопрос с повестки дня не снят: «алюминиевое» направление пока лишь набирает обороты. ❏

Оригинальный комплект из водометного катера «ИДК» и грузовика повышенной проходимости трудно представить в частных руках (хотя в нашей стране все возможно), а вот «Раптор М-660А», тоже изначально адресованный профессионалам, в скором времени может быть официально представлен и на потребительском рынке



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