



Артем Лисочкин.
Фото Игоря Лагутина

«King Fisher 560»:

король в рыбацких сапогах

На эту лодку мы обратили внимание еще в ходе Балтийского морского фестиваля — нынешнего заместителя традиционной в свое время Санкт-Петербургской бот-шоу. Первым делом привлекли внимание необычный силуэт и компоновка новинки (подобную посудину мы видели впервые). Несмотря на заморское название, сразу вызвавшее в памяти множество ассоциаций, ряд деталей неувлимо намекал на то, что мы имеем дело с отечественным продуктом. Так и оказалось.



Если судить по названию — «Октябрьский механический завод», то вряд ли кто оспорит, что предприятие имеет многолетний, еще советский опыт работы с металлом. Что же касается судостроения, то тут завод — не новичок, и успел освоить сразу несколько моделей судов — от 5.5 до 7.5 м, одна из которых чрезвычайно напомнила нам «Buster XL». Катер «KF-560», который нам предстояло вывести на редакционную «мерную милю», представляет собой полностью собственную разработку — как

по обводам корпуса, так и по компоновке.

«Король-рыбак» или «Королевский рыболов»?

Если перевести название со столь любого отечественными судостроителями английского, получится нечто вроде «Король-рыбак» или «Королевский рыболов». Название не без претензии, поэтому мы сразу решили определиться, чего же здесь больше — королевского или рыболовного.

Как мы уже успели заметить, на королевскую статью, породу и безупречность лодка все-таки не

Основные данные мотолодки «King Fisher 560»

Длина, м: – корпуса – габаритная	5.4 5.6
Ширина, м	2.2
Высота борта на миделе, м	0.85
Осадка, м	0.38
Килеват. на транце, град.	16
Сухой вес, кг	570
Емкость топлив. бака, л	125
Высота транца, м	0.51
Мощность ПМ, л.с.: – на тестовой лодке – рекомендуемая	90 115
Пассажировместим., чел.	6
Цена, руб.	360 000

особо тянет — в этом мы успели убедиться еще во время выставки, изучая стоящую на трейлере лодку с берега. Сыграли свою роль обычно трудноуловимые, но в комплексе хорошо заметные подробности вроде не совсем ровных сварных швов, небрежно нанесенного герметика ветрового стекла, достаточно простенькой окраски с нанесенными по трафарету логотипами и вообще лаконичности облика. Судно, ставшее объектом нашего изучения, бесспорно относилось к разряду так называемых «бюджетных».

Действительно, лодка до крайности простая. Никаких опционных изысков – но, должны признать, и ничего лишнего. При этом о ее принадлежности к «компактному» классу свидетельствует лишь индекс «560», отображающий длину.

Одно из первых впечатлений: лодка выглядит крупнее, чем в действительности, чему способствуют немалая высота борта и смещенный в нос пост управления, прикрытый чем-то вроде... даже слова подходящего не подберешь. С одной стороны, это просто ветровое стекло, только вот это слово здесь не совсем подходит. Само по себе «стекло» – это узенькая, не больше вершка, надставочка из поликарбоната над алюминиевой массивной основой граненых

листа профиль. Ни тебе подстаканников, ни бардачков, ни ниш-углублений, ни даже реечки-ограничителя. Перед пассажиром – только поручень. Перед водителем – указатель уровня топлива, тахометр и, естественно, штурвал. Впрочем, что касается приборов, то их число зависит прежде всего от комплектации мотора, к тому же, упомянутых тахометра с бензомером обычно вполне хватает (указатель «трима», хоть тоже весьма полезный, как правило, относится к дополнительно оплачиваемым «опциям»). Кстати, словно подтверждая наше изначальное впечатление от лодки, и моторчик стоял на транце довольно бюджетный – двухтактный «Tohatsu 90», компактный, легкий, но при этом трясучий и

Однако посмотрим на лодку более объективным взглядом. Да, носовая часть не вызывает особенного вдохновения (тем более что и относительно тряски на волне эта часть корпуса наиболее уязвима). Что мы получаем взамен?

А взамен мы получаем, как ни крути, просторную, плоскую, практически ничем не занятую платформу кокпита, на которой в самую пору разгуляться что любителям ловли взброс, что троллингистам, ожидающим поклевки по тонкому подрагиванию уходящей на бортовой «кораблик» струны. Кто летал на маленьких самолетиках, а тем более прыгал с парашютом, автора этих строк поймут: две продольные лавки по бортам способны вместить даже



очертаний, которую издалека нетрудно принять за рубку. Термин «хардтоп» тоже не все воспримут правильно. Да, над этим коротеньким отсеком имеется жесткая алюминиевая крыша, прикрывающая вынесенные в нос кресла водителя и пассажира, но держится она на одних лишь кормовых стойках и представляет собой скорее таргу-переростка, затянутую спереди прозрачным «тентовым» пластиком.

Перед водителем и пассажиром – абсолютно спартанская передняя панель, эдакий согнутый из алюминиевого

довольно шумный.

Стоило усесть за руль, как сразу «вылез» основной планировочный минус конструкторов, явно принимавших решение не на воде, а в заводском цеху или конструкторском бюро: верхняя кромка лобовика-недоростка, затянутая, вдобавок, непрозрачной тканевой лентой с отверстиями под крепежные шпильки прозрачного тента, аккуратно перекрыла линию горизонта водителю ростом 174 см. Приходилось либо тянуть шею вверх, либо нагибаться вниз, дабы разглядеть обстановку по курсу.

больше, чем весь паспортный экипаж вкупе с «пилотом» и «штурманом»; при этом посередине остается ничем не занятое пространство, пригодное для подготовки наживки, вываживания особо крупных экземпляров рыбы и вообще всяких рыболовецких тонкостей; при этом на хардтопе-тарге можно с успехом разместить «стаканы» для удилищ – естественно, если поставить в известность о подобной необходимости представителей фирмы-изготовителя, поскольку понадобится дополнительная трубчатая дуга-крепление.



Кстати, довольно объемистые рундуки предусмотрены и под креслами водителя и пассажира, но, увы, и здесь прослеживался «синдром опытного образца»: защелка левого по ходу движения рундука заклинивалась при открывании-закрывании, а с правым все было нормально.

Внутреннего объема пространства под коротенькой носовой декой по сути никак не используется. Для устройства спальных мест его недостаточно; можно, конечно, просто навалить сюда горой объемистые сумки и рюкзаки, но, чтобы на ходу они не съезжали в кокпит, необходима небольшая переборка или как минимум гибкая страховочная сетка, как на автомобилях-универсалах.

На борту и по борту

Как уже отмечалось, перед «надстройкой» имеется небольшая дека, в которую врезан люк якорного ящика. Так вот, доступ к нему может составить немалую проблему, особенно на волне. Есть два варианта: либо перелезть через высоченную приборную панель с ветровым стеклом, отстегнув прозрачный «лобовой» полог тента, либо двигаться в обход по борту. Ширина потопчины и статическая остойчивость лодки это вполне позволяют, но при этом все равно требуется акробатическая ловкость, поскольку никаких поручней на крыше не предусмотрено (хотя

такие поручни расположены по борту в кокпите, за спинами сиденьев). В принципе, их можно использовать для крепления временного швартовного конца

Результаты испытаний мотолодки «King Fisher 560»

(нагрузка — 2 чел. плюс 4/5 бака топлива, ходовой тент убран, ПМ — двухтактный «Tohatsu 90», ГВ — алюминиевый трехлопастной шагом 15 дюймов, скорость ветра — 1–2 м/с, высота волны — 0.1–0.2 м, темп. воздуха — 15°С, темп. воды — 15°С, место испытаний — р. Нева, Санкт-Петербург)

Об/мин	Скорость, уз (км/ч)
800	4.3 (7.9)
1000	4.8 (8.8)
1500	5.9 (10.9)
2000	6.6 (12.3)
2500	8.6 (16.0)
3000	12.2 (22.5)
3500	16.2 (29.9)
4000	20.9 (38.6)
4500	23.8 (44.1)
5000	26.5 (49.1)
5300	29.9 (55.3)

при коротких швартовках, но мы бы установили еще пару уток на миделе, что заметно облегчило бы швартовку в одиночку, тем более что с водительского места запросто можно дотянуться до причала.

На корме имеется нечто вроде купальной платформы с высту-

пающими по бокам от мотора секциями — с их помощью можно поменять винт и на воде; здесь же легко установить транец для вспомогательного маленького моторчика.


Мягкие поворотные передние кресла регулируются в продольном направлении, так что устроиться за рулем удалось достаточно удобно.

При 3000 об/мин начинается переходный режим, и лодка сама собой постепенно выходит на глиссирование. Процесс происходит достаточно плавно, но быстро (около 3 с при нагрузке 2 чел.) и не сопровождается ярко выраженным кормовым дифферентом. Минимальная скорость уверенного глиссирования составила всего 23–24 км/ч — очень неплохой показатель, даже при довольно умеренной килеватости (16°).

Волны на Неве в день теста практически не было («рябь» порядка 0.2 м лодка практически не замечала), и для оценки мореходных качеств пришлось пользоваться кильватерной волной от лодки сопровождения и многочисленных моторных яхт, снующих по реке. Как уже отмечалось, килеватость у «560-го» поменьше «среднестатистической», но даже крутая высокая волна преодолевалась мягко, без прыжка, а в кокпит не попало ни капли брызг (они даже не долетали до внушительной носовой надстройки). Впрочем, одним

ТЕСТ КАТЕРА И ЯХТЫ



	– просторный незагроможденный кокпит
	– высокая вместимость
	– спокойное и предсказуемое поведение на воде
	– ряд сборочных огрехов
	– затрудненный проход в носовую часть
	– простенькая панель управления

из объяснений может быть и не слишком высокая скорость, которую обеспечивал 90-сильный «Tohatsu» с тяжеловатым гребным винтом. Мы бы смело поставили на «King Fisher» движок помощнее — скажем, 115 л.с., а то и 140.

Высокая «мягкая» надстройка оставляет за собой на ходу зону низкого давления, отчего в кокпит немного подсасывает водяную пыль. Крен и в поворотах с полного хода, и при «раскрутке»

с места на полном газу оказался более чем умеренным, хотя мы рассчитывали, что такую высокоробортную лодку будет «класть» гораздо серьезнее. Правда, в особо резких разворотах при откинута моторе винт подхватывал воздух, выступая в роли своеобразного ограничителя.

Резюме

Чисто рыболовная лодка, простая и демократичная, «заточенная» в числе прочего и

на набирающий популярность троллинг. Благодаря нестандартной компоновке обеспечивается значительный простор на борту. «KF-560» — это многоцелевой катер. Он прекрасно подойдет для длительных прогулок. Конструкция позволяет с комфортом расположиться на борту компании из 6 человек. Рыбаки и любители дайвинга по достоинству оценят просторный кокпит и вместительные вещевые рундуки.

Комментарии представителя завода:

Отдельное направление нашей деятельности — производство и реализация комплектов раскроя алюминия для самостоятельной сборки катера. Преимуществом данного предложения является относительная конструктивная простота, компактность, для организации сборочного процесса не требуется больших площадей и главное — цена. Стоимость комплекта раскроя значительно ниже цены катера в сборе, что позволяет существенно сэкономить денежные средства. Определенную выгоду дает и логистика: региональные клиенты получают возможность рассмотреть альтернативные варианты доставки и сэкономить на стоимости транспортировки вследствие незначительного объема комплекта по сравнению с объемом, который занимает собранное судно.

Все разрабатываемые конструкторским бюро проекты, утвержденные для реализации, в обязательном порядке будут проверяться сборкой в заводских условиях, с последующим тестом готового судна на «мерной миле» журнала «КиЯ». В его следующем номере будет опубликован отчет об испытаниях нового катера «KF-650», а осенью должен появиться еще более крупный «KF-750».

Нам бы хотелось привлечь к разработке алюминиевых катеров как можно больше заинтересованных лиц, поэтому мы обращаемся к читателям журнала с предложением участвовать в конкурсе, организованном на нашем сайте. Присылайте нам свои эскизы и проекты. Это может быть и водоизмещающее, и глиссирующее судно или катамаран, не важно. Главный приоритет — это технологичность и функциональность. По итогам конкурса лучшие проекты и идеи будут отмечены денежной премией. Более подробную информацию можно узнать на нашем сайте www.spbboat.ru

Мотолодка «King Fisher 560» предоставлена для испытаний ООО «Октябрьский механический завод»: 193230, Санкт-Петербург, Октябрьская наб., 50, тел. (812) 320-0676, моб. тел. (921) 76-76-016, boat@omzavod.spb.ru, www.spbboat.ru

