

По давней традиции испытатели «Кия» начинают оценку любой лодки «с кия» — с обводов корпуса, определяющих его ходовые и мореходные качества. По такому же принципу подошли к делу и специалисты нижегородской фирмы «Пласт», взявшие за основу своей новой скоростной мотолодки «Гарпун» давно проверенный в деле и хорошо зарекомендовавший себя корпус. Как показали результаты редакционных испытаний «Гарпуна», впервые представленного широкой публике на петербургской бот-шоу (см. стр. 36), такая конструкторская политика полностью себя оправдала.

«Тунец» во время приемных испытаний. Фото из № 108 «Кия» за 1984 г.



# «ГАРПУН», брат «Тунца»



## Внешность и планировка

Первые дни работы выставки нам пришлось любоваться «Гарпуном» только под крышей павильона. Слово «любоваться» здесь вполне уместно — действительно очень красивая лодка! Нарядный темно-зеленый корпус с ярко-желтой палубой сразу притягивает взгляд, и мало кто из посетителей выставки проходил мимо без задержки. Да и при более детальном рассмотрении впечатление складывается весьма благоприятное: качество и наружных поверхностей, и «навесных деталей» на высоте. Все выглядит добротно и фирменно, без единого следа той «сделанной на коленке» кустарщины, которой, особенно по части мелочей отделки, порой грешит продукция отечественных предприятий.

Планировка «Гарпуна» сразу вызывает рыболовные ассоциации — просторный открытый кокпит разделен двумя бортовыми полуконсолями на два примерно равных по площади отсека. В кормовом, помимо мягких ковшеобразных кресел для водителя и пассажира, имеется широкий диван, а в носовом диваны расположены вдоль бортов. «Мягкими местами» при желании можно обеспечить девять человек — неплохо для 5,4-метровой лодки! Понравилось, что кор-

## Лодка для загонщика

Постоянные читатели «Кия» наверняка припомнят отчет об испытаниях мотолодки «Тунец», опубликованный в № 108 за 1984 г. Появление подобной лодки по тем временам было в некотором роде сенсацией — о скоростях 80-90 км/ч в открытом море и подвесниках за 100 л.с. при тотальной монополии «Вихрей» и «Нептун» мало кто помышлял. Понятно, что без команды всеильных «партии и правительства» тогда не обошлось, и «Тунец» предназначался не для частников, а исключительно для деловых целей. Хотя при этом довольно экзотических.

При лове тунца в тропических районах Мирового океана промысловые суда обычно снабжаются вспомогательными бортовыми катерами или быстроходными мотолодками. Задачей этих катеров, спускаемых на воду в районе промысла, является не собственно лов, а обнаружение, загон и удержание косяка рыбы на месте до подхода тунцеловного сейнера, а также проведение различных вспомогательных работ при замате сетей. Тунец — очень осторожная рыба, способная развивать большие скорости, а лов проводится при практически постоянном волнении океана. Этим обусловлены особые требования к скорости, маневренному и мореходным качествам таких лодок.

Известное ЦКБ «Нептун», получившее задание разработать подобную лодку-«загонщика», остановилось на обводах «глубоко-

е» с килеватостью на транце 24° в сочетании с набором продольных реданов. В ходе модельных испытаний, проведенных в опытовом бассейне ЦНИИ имени академика А.Н.Крылова, были уточнены заложенные конструкторами соотношения размерений и характеристики обводов, дополнительно проверенные в скоростных и в реальных условиях 2-3-балльного волнения на самоходном макете. В прошлом веке к делу подходили более чем серьезно!

Проект «1348», получивший мирное название «Тунец», был запущен в серию, и несколько мотолодок, укомплектованных «буржуйскими» 115-сильными «Джонсонами», исправно несли свою службу на тунцеловах, внося свою серьезную лепту в рыбацкие барыши, напрямую зависящие от количества пойманной рыбы.

Как объяснили представители «Пласта», корпус «Гарпуна» представляет собой пропорционально увеличенный и по длине (до 5,45 м), и по ширине (до 2,22 м) корпус хорошо зарекомендовавшего себя «Тунца» (напомним, что прототип имел размерения 4,62x1,92 м). Осталась прежней и характерная конфигурация продольных реданов. До транца простираются только две скуловые пары. В носовой же части — внушительный набор из четырех реданов на каждой из сторон. Располагаются они по батоксам, поднимаясь вверх к носу, что позволяет не только эффективно бороться с забрызгиванием, но и улучшить всхожесть на волну на высоких скоростях.

## Основные характеристики мотолодки «Гарпун» (данные производителя)

|                              |        |
|------------------------------|--------|
| Длина габаритная, м          | 5.45   |
| Ширина габаритная, м         | 2.22   |
| Высота борта на миделе, м    | 1.1    |
| Высота транца, м             | 0.51   |
| Вес корпуса, не более, кг    | 650    |
| Пассажировместимость, чел.   | 7      |
| Рекомендуемая мощн. ПМ, л.с. | 90-150 |





мовой отсек легко отгородить от носового, закрыв центральную «форточку» ветрового стекла и прозрачную дверцу в широком проходе между консолями (плюс такой незаметной дверцы — эстетика, минус — риск про нее забыть и выбить ногой, пробираясь в носовой кокпит).

Подобную планировку мы уже не раз видели, скажем, на тех же алюминиевых «Silver» и «Buster», ценимых прежде всего рыбаками. Припомнился и американский «Sea Nymph», на котором под подушками продольных диванов в носовом кокпите установлены ящики-аквариумы для улова...

Однако на рыбалке для «Гарпуна» свет клином не сошелся, на что недвусмысленно намекает установленный в корме мощный пилон для крепления буксировочного троса. Один из моих знакомых, похлопывая по необхватному капоту установленного на транце 150-сильного «Mercury», заметил, что опытный «адреналинщик» наверняка сумеет прокатиться за «Гарпуном» не только на монолыже или вейкборде, но и на голых пятках! А о таких банальных вещах, как «бананы» и надувные круги, и говорить не стоит.

### На волне и без нее

В назначенный день и час «Гарпун» покинул выставочный павильон и впервые окупнул свой килеватый «живот» в мутноватые воды Финского залива. Поскольку представители «Пласта» (и в публикуемой у нас рекламе, и в устных беседах) делали особый упор на скоростные качества лодки, первым делом я решил проверить «максималку».

На глиссирование «Гарпун» буквально выпрыгнул — выход занял одну-две секунды, не более. Впрочем, ничего удивительного: был я в лодке один, а тащили ее какникак 150 «лошадок». Понравилось, что кормовой дифферент в течение этой пары секунд оказался более чем умеренным, и обстановку по курсу я прекрасно видел, даже не привставая с удобного ковшеобразного кресла. Увы — еще через несколько секунд, когда цифры на зажатом в кулаке навигаторе GPS стали плясать от 89 до 92 км/ч, газ мне пришлось сбросить, чтобы не погубить мотор. Винт оказался чересчур «легким», и обороты явно превышали дозволенные. Кроме того, как показали попытки заложить крутые виражи, мотор установили

слишком высоко относительно среза транца — при повороте штурвала винт сразу хватал воздух, теряя упор. Однако даже при этом «Гарпун» устойчиво стоял на курсе, не пытаясь ни рыскасть, ни дельфинировать. Крен в повороте, несмотря на мои опасения, вовсе не оказался запредельным — обычное килеватые лодки при резкой перекадке штурвала «показывают киль» стороннему наблюдателю.

Максимальное занурение мотора триммером привело к некоторому снижению максимальной скорости по прямой (до 85-88 км/ч на полном газу), а в повороты «Гарпун» стал «ввинчиваться» более резко. В общем, я бы сказал, что, если поэкспериментировать с винтами и установкой мотора, заявленная фирмой-производителем скорость около 100 км/ч налегке вполне достижима. Есть также основания полагать, что и при такой скорости «Гарпун» будет вести себя столь же стабильно и прогнозируемо, как при 80-90.

Как вскоре выяснилось, нагрузки «Гарпун» тоже не боится. С шестью седоками на борту был достигнут более чем достойный скоростной результат — 78 км/ч.

Во время испытаний Финский залив не побаловал нас сильным волнением. По той волне, что имелась (0.25-0.3 м высотой), «Гарпун» даже на предельной скорости и с одним водителем летел, как автомобиль по гладкому асфальту. В общем, мы в очередной раз не стали ждать милостей от природы и развели крутые метровые валы при помощи большого РИБа фирмы «Спасатель», идущего в переходном режиме с шестью пассажирами на борту. Я от души погонял по этой искусственной волне во всех мыслимых направлениях, и «Гарпун» меня не разочаровал. Движение даже на очень высокой скорости мягкое, без ударов и прыжков, устойчивость на курсе великолепная — в том числе в той очень коварной ситуации, когда идешь практически вдоль волны (5-15° к ее бегу), «цепляя» гребень (некоторые килеватые лодки при этом угрожающе зарывскивают и теряют ход).

### Краткие выводы

Хоть условия испытаний были не совсем корректны («легкий» винт, высоко установленный мотор), и я, и мои коллеги, и просто «люди с пирса», которых мы прихватили с собой в ка-

честве живого балласта, не могли не признать — лодка удалась. По крайней мере, ходовые и мореходные качества своего, пусть старшего, но меньшего по размерам собрата «Тунца» она унаследовала сполна. По достоинству оценили все и качество изготовления опытного экземпляра (надеюсь, что в серии тоже будет все в порядке!)

«Попали в жилу» производители и с планировкой кокпита. Рыбалка рыбаком, но и яркая расцветка, и обилие мягких диванов, и 150-сильный моторчик на транце, и уже упомянутый буксировочный пилон наводят на мысли не только о спиннингах и резиновых сапогах, но и о ярком солнце, дамском и детском визге в крутом повороте, катании на водных лыжах, шашлычках и прочих дозволенных шалостях на воде.

Кстати, специалисты фирмы «Пласт» предусмотрели возможность закрыть тентами оба отсека кокпита, что делает катер весьма привлекательным не только для «рыбаков» и «катальщиков», но и любителей семейных путешествий. Ведь скорость «Гарпуна», подкрепленная возможностью с гарантией благополучно вернуться домой даже в «жесткую» погоду, делает дальние выходы на пару выходных дней вполне реальными...

А. Л.

### Продукцию фирмы «Пласт» можно приобрести:

- Фирма «Пласт», г. Нижний Новгород, ул. Кащенко, 2, тел. (8312) 66-0194, 63-5893, [www.plast.nnov.ru](http://www.plast.nnov.ru), [pkfplast@kis.ru](mailto:pkfplast@kis.ru)
- Представительство в Москве, тел. (095) 528-8160
- ООО «Торговый дом «Борей», г. Самара, тел. (8462) 58-9610
- ООО «Командор», г. С.-Петербург, тел. (812) 598-5755
- ООО «Аквалик», г. С.-Петербург, тел. (812) 184-4916
- ООО Фирма «Дита», г. Геленджик, тел. (86141) 5-8349
- «ЕвроСпортМаркет», г. Адлер, тел. (8622) 69-8064