



# «King Fisher 650»: семейные черты

**ТЕСТ**  
КАТЕРА «ЯХТЫ»

С отечественной маркой «King Fisher» мы впервые познакомили читателей в № 227, где опубликован отчет об испытаниях модели «560». Сегодня на редакционной «мерной миле» — более крупный «King Fisher 650». Те, кто помнит предыдущий отчет, наверняка обнаружат во внешности обеих моторлодок узнаваемые семейные черты — прежде всего это касается характерной полурубки с крышей-«кепочкой». И хотя облик «650-го» стал более уравновешенным и классическим, сразу становится ясно, что чертила силуэты лодок одна и та же рука.

**Артем Лисочкин**

Фото  
Кирилла Макелло и  
Александра Фрумкина

**Н**апомним, что, несмотря на «заграничное» название бренда, выпускает эти лодки Октябрьский механический завод, расположенный на берегу Невы в Санкт-Петербурге. Это предприятие имеет огромный опыт работы с металлом, уходящий своими корнями еще в советские времена, но малым судостроением занимается относительно недавно. Помимо готовых лодок завод готов выпускать также наборы раскроенных деталей, собирающихся буквально по прин-

ципу детского «конструктора», и занимается поисками партнера, который взял бы на себя сварочные операции. В ближайших планах завода — запуск в производство 7.5-метрового каютного катера «KF-750», а также водоизмещающего каютного катера.

## Оперативный простор

Вообще-то «kingfisher» переводится с английского как «зимородок», но в названии лодки, несомненно, ключевое слово «fisher», т.е. рыбовод. Основным требованием, которое предъяв-

ляют рыболовы к специализированным лодкам — это простор на борту. В принципе, им отличался и «560-й». Дополнительные метр длины и 20 см ширины упростили выполнение этого требования, но дело не только в увеличившихся габаритных размерах — необходимый оперативный простор достигается и за счет оригинальной трансформируемой компоновки кокпита. Продольные побортные сиденья в его кормовой части сделаны откидными, благодаря чему он превращается в широкую, ничем

### Основные данные мотолодки «King Fisher 650»

Длина, м:	6.5
Ширина, м	2.4
Высота борта на миделе, м	0.85
Осадка, м	0.4
Килеватость на транце, град.	16
Сухой вес, кг	850
Емкость топливного бака, л	300
Высота транца, м	0.51
Рекомендуемая мощность ПМ, л.с.	150
Пассажировмест., чел.	6
Кол-во спальных мест	2
Цена, тыс. руб.	494.5

не загроможденную рабочую площадку.

У транца появился камбузный блок с мойкой и одноконфорочной газовой плиткой, вертикальная передняя крышка которого, откинута наверх, становится столиком, удобно располагающимся между поднятыми бортовыми «лавками». Поднятая верхняя крышка блока заодно выполняет роль теплового экрана, предохраняющего от жара плитки кормовой полотно. Единственно, что нам не понравилось — это отсутствие отдельного герметичного отсека со «сливным» патрубком для установки газового баллона, наличия которого требуют правила пожарной безопасности. Кроме того, мойка-рукомойник подает в кран забортную воду, и такое конструкторское решение удачным не назовешь, учитывая высокую загрязненность наших вод — явно необходим отдельный водяной танк хотя бы литров на двадцать–тридцать.

Под носовой декой и полурубкой появились два спальных места, хотя длина их находится практически на нижнем пределе с точки зрения эргономики — приблизительно 180 см. «Каюта», за исключением мягких диванных подушек, никак не отделана, а из подволока в районе потопчины далеко торчат концы винтов, которыми крепится реллинг (эти концы можно было бы, по крайней мере, сделать покороче и прикрыть мягкими колпачками). Не понравилось также, что все изнаночные «потроха» приборной панели также ничем не прикрыты — паутина из многочисленных проводов интерьер отнюдь не украшает, а кроме того, есть риск, неловко повернувшись, случайно разъединить какой-нибудь важный контакт. Здесь явно не помешал бы легкосъемный декоративно-защитный кожух — например, пластмассовый.

При росте 174 см в кормовой

части каюты можно сидеть, не задевая за подволок головой, даже несмотря на наличие коробчатого бимса.

Особого внимания заслуживают количество и объем сухих рундуков. Во-первых, они расположены в V-образном носовом диване. Во-вторых, на объемистых «кубиках» установлены мягкие кресла водителя и «штурмана». И, наконец, в-третьих, аналогичные «кубики» с мягкими одноместными подушками расположены сразу за ними (в правом установлен аккумулятор, но при этом остается еще уйма свободного пространства). Справа же, в рундуке под водительским креслом обнаружился топливный обогреватель «Webasto», и, что немаловажно, отдельный воздуховод ведет от него к дефлектору перед ветровым стеклом напротив водителя.

На мягких подушках можно усадить куда более многочисленный экипаж, нежели определено инструкцией (6 чел.). Носовые кресла, в принципе, довольно удобны, но выявилось и одно серьезное «но». Обивка мягких подушек собственно сидений крепится при помощи пары кнопок, и нас сразу насторожило, что на предоставленной на тест лодке они оказались расстегнутыми. Приложив немалые усилия, промятая мягкий губчатый

наполнитель, мы их все же застегнули, но вскоре они расстегнулись опять, отчего «шкурка» постоянно съезжала с подушки. В общем, здесь был бы уместнее какой-нибудь другой вариант стяжки — например, при помощи шнуровки.

В свое время мы упрекали создателей предыдущей «560-й» модели в том, что при нормальном сидячем положении водителя верхняя окантовка ветрового стекла приходится аккурат на линию горизонта и вообще перекрывает обстановку по курсу.

На «650-м» применено практически то же дизайнерское решение — ветровое стекло «надставлено» прозрачной секцией тента, крепящейся к жесткой выступающей вперед крыше, однако с обзорностью на сей раз все в порядке. (В дальнейшем фирма планирует увеличить высоту жесткого стекла до самого металлического «козырька», полностью избавившись от дополнительной поперечины, но



### Результаты испытаний мотолодки «King Fisher 650»

(нагрузка — 1 чел. плюс 40 л топлива, ходовой тент установлен, ПМ — четырехтактный «Suzuki DF140», ГВ — алюминиевый трехлопастной диаметром 14 и шагом 19 дюймов, скорость ветра — 1–3 м/с, высота волны — 0.1–0.2 м, темп. воздуха — 14°C, темп. воды — 9°C, место испытаний — р. Большая Нева, Санкт-Петербург)

Об/мин	Скорость, уз (км/ч)
600	2.6 (4.8)
1000	4.2 (7.7)
1500	5.2 (9.6)
2000	6.2 (11.4)
2500	7.2 (13.4)
3000	9.4 (17.3)
3500	13.8 (25.5)
4000	17.7 (32.7)
4500	22.4 (41.5)
5000	25.4 (47.0)
5500	28.7 (53.1)
6000	31.3 (57.9)
6300	32.8 (60.7)



**ТЕСТ**  
КАТЕРА и ЯХТЫ

такое решение представляется нам несколько спорным — хотя бы потому, что без «дворников» будет не обойтись, да и дополнительный обдув, который сейчас можно обеспечить за счет снятия мягкой прозрачной секции тента, в жаркую погоду не помешает).

Высокий тент, под которым можно без проблем выпрямиться во весь рост даже баскетболисту, не отнесешь к числу быстроразъемных, однако кормовой и боковые прозрачные пологи можно скатать и закрепить наверху. Как выяснилось, скатывать прозрачный пластик лучше всего вдвоем, поскольку пологи отличаются довольно значительной шириной.

Проход на носовую деку к объемистому форпику, якорю и проволочным держателям для кранцев достаточно удобен — потопчина широка, релинги и поручни установлены в нужных местах, да и лодка не отличается валкостью. В корме имеется до-

вольно широкая купальная платформа, удобная и при вываживании рыбы. В транце прямо на нее выходят два отливных шпигата, расположенных по нижним углам транца, т.е. кокпит здесь самоотливной. Правда, если порезче дать газу на заднем ходу даже при минимальной нагрузке, внутрь лодки попадает где-то с ведро воды, просачивающейся через шпигаты с низенькой купальной платформы. Впрочем, на стоянке или на переднем ходу она быстро сливается обратно. Пайол из рифленого блестящего алюминия — сплошной, абсолютно плоский и никаких «ступенек» не имеет.

В кормовой части представленной на тест лодки было установлено восемь держателей для удильщ — два на потопчинах и три на транце. Здесь же, на одной из выступающих за транец площадок, установлен транец для вспомогательного моторчика.

### В штиль и по искусственной волне

Концепция подводной части корпуса «650-го» практически такая же, что и у его меньшего собрата, даже килеватость на транце та же — 16°, что позволяет обеспечить разумный компромисс между мореходными качествами и требованиями к мощности, которые не назовешь запредельными для 6.5-метровой лодки. В частности, на транце протестированной лодки был установлен 140-сильный четырехтактный «Suzuki», с которым была достигнута вполне приличная скорость 60 км/ч, хотя, в принципе, на наш взгляд здесь вполне можно использовать и 200-сильный мотор. Применены «крученые» обводы переменной килеватости с достаточно острой носовой частью, что обычно позволяет легко подобрать наиболее подходящий к тем или иным волновым условиям режим при помощи триммера. Сразу обра-

щает на себя внимание внушительная высота борта, из-за которой лодка выглядит крупнее, чем в действительности.

В день испытаний царил практически полный штиль, так что мореходные качества «650-го» пришлось по традиции оценивать при помощи кильватерных волн от лодки сопровождения и прочих судов, проходящих по реке.

При 3500 об/мин на тахометре лодка плавно и практически незаметно выходит на глиссирование. Полностью «занутрить» мотор при этом нет нужды — заставить «650-й» сделать «свечку» все равно не выйдет. Минимальная скорость уверенного глиссирования составила всего лишь порядка 25 км/ч — неплохой резерв по экономии горючего.

По достижении 5000 об/мин и скорости порядка 45–50 км/ч корпус слегка прилегает на левый борт (явное влияние реактивного момента гребного винта), и выпрямить его при помощи откидки мотора, как это нередко удается на многих лодках, не получается. Таким образом, при достаточно большом экипаже желательно располагать его ближе к правому борту — одного лишь веса водителя оказывается недостаточно, чтобы компенсировать кренящий момент. Также выходом из положения может быть некоторое смещение подвесного мотора на правый борт при его установке. Конечно, решить проблему могли бы и управляемые транцевые плиты или интерцепторы, вполне уместные на 6.5-метровом корпусе с довольно массивной надстройкой, но почему-то нам показалось, что эти недешевые приспособления не совсем укладываются в общий «бюджетный» имидж лодки.

Возможно, именно ходовой крен и стал причиной того, что при преодолении крутой кильватерной волны высотой 0.6–

0.8 м на полном ходу (порядка 60 км/ч) довольно массивный «650-й» с откинутым мотором может почти полностью выскочить из воды — ведь, накренившись и двигаясь на «пятке», он практически превращается в плоскодонку.

Однако, если «занутрить» мотор, острая носовая часть просто протыкает волну насквозь, причем это не сопровождается ощутимым «притормаживанием» и прыжком, а лобовые стекла рубки остаются абсолютно сухими. Данная зависимость была проверена и на более высокой — за метр — волне, разведенной 10-метровым водометным рабочим катером.

Тем не менее в крутых поворотах новый «King Fisher» отнюдь не отличается чрезмерным креном — даже при «раскрутке» с места на полном газу он не превышает благоприятных 20°.



Несмотря на внешнюю простоту и аскетичность, эргономика рабочего места водителя оставляет довольно благоприятное впечатление. Сидишь довольно высоко (под ногами имеется подножка), обзорность хороша, руки удобно ложатся на практически вертикальный штурвал, а приборы легко читаются, несмотря на простенький вид приборной панели. Имеется пара подстаканников, в которых так удобно держать мобильные телефоны, карманные навигаторы или рации, а полка перед ветровым стеклом достаточно широка для установки даже крупногабаритного эхолота или карт-плоттера. Единственно, не хватает небольшого запирающегося бардачка поблизости от водителя, чтобы держать в нем документы и прочую мелочевку. (В дальнейшем предприятие планирует установить перед «штурманским» креслом такую же консольку, как и перед водителем, чтобы устроить в ней упомянутый бардачок, а также поставить «музыку».



## Резюме

Может ли «бюджетная» лодка быть достаточно большой? «King Fisher 650» наглядно иллюстрирует, что может. Да, вид у лодки довольно аскетичный, если не сказать грубоватый, но при этом хорошо заметно, что конструктор преследовал в первую очередь практические цели и особо не стремился пустить кому-либо пыль в глаза. И высокобортный корпус с «кручеными» обводами, и трансформируемый кокпит наверняка приглянутся именно тем, кому лодка изначально адресована — а именно, рыболовам, причем и на крупных водоемах вроде Ладоги или Рыбинки. ■

Мотолодка «Kingfisher 650» предоставлена для испытаний ООО «Октябрьский механический завод»: 193230, Санкт-Петербург, Октябрьская наб., 50, тел. (812) 320-0676, (921) 76-76-016; boat@omzavod.spb.ru, www.spbboat.ru

	<ul style="list-style-type: none"> <li>– просторный трансформируемый кокпит</li> <li>– возможность использования моторов умеренной мощности</li> <li>– достойная мореходность при умеренной килеватости</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>– склонность к ходовому крену</li> <li>– отсутствие выгороженного отсека для газового баллона и водяного танка</li> <li>– некоторая грубоватость облика</li> </ul>