

# КАТЕР ПОДАН, СЭР!



Жарким июльским днем в редакции раздался звонок — нас приглашали на церемонию спуска на воду новой моторной яхты, построенной компанией «Мортранс Крафт». В эллинге верфи своего будущего хозяина ожидал на трейлере небольшой темно-синий катер, внешне (по стилю, а не по состоянию!) напоминавший лодочку как минимум вековой давности.

## Основные технические данные мотобота «КС-18»

Длина, м:	
максимальная	<b>6.1</b>
по КВЛ	<b>5.8</b>
Ширина, м	<b>2.12</b>
Осадка, м	<b>0.55</b>
Водоизмещение, т	<b>1.18</b>
Двигатель, л.с.	<b>11 («Vetus» M2C5A402A)</b>
Запас топлива, л	<b>60</b>
Скорость хода, уз	<b>8</b>
Дальность плавания, мили	<b>120</b>

Граненые обводы, высокий борт, навесной руль на транце и небольшая рубка характерной формы — буквально все детали вызвали подобную ассоциацию, настолько добросовестно исполнена стилизация «под старину». До приезда владельца еще оставалось некоторое время, и мы разговорились с руководителями компании. Разговор, конечно же, пошел о новом судне.

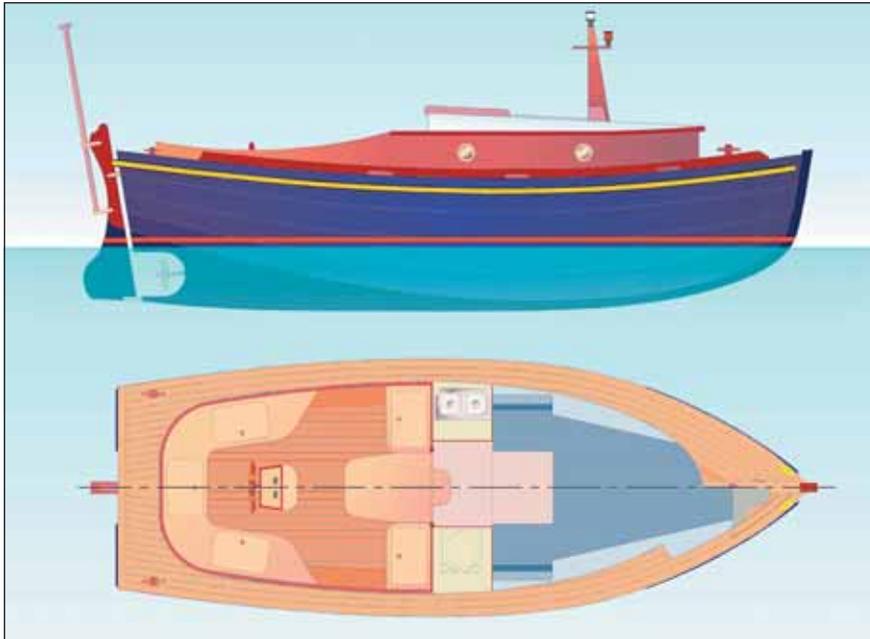
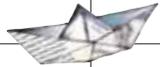
Катер этот — предмет своеобразной международной кооперации. Его общая компоновка, обводы и дизайн разработаны известным голландским конструктором Маттео Мариани, а детальные прочностные расчеты были выполнены специалистами «Мортранс Крафта» под руководством Николая Казарова. После этого в Голландии же были раскрыты и обработаны листы из алюминий-магниевого сплава 5083 H111, а сварка их в единое целое и окончательная достройка судна проводились на российской верфи. Конечный результат подобного сотрудничества выглядел весьма симпатично — особенно впечатляло высокое качество его изготовления. Полированные борта добросовестно отражали в себе интерьер эллинга, а краснодеревные детали кокпита, штурвал и рулевая тумба восхищали своей эlegantностью. Судно было настолько аккуратно сработано, что производило впечатление скорее любимой игрушки некоего Гулливера, нежели реальной яхты. Приятно, что теперь российские судостроители в состоянии не только проектировать и

сваривать алюминиевые корпуса, но и своими руками выполнять весьма и весьма тщательную отделку.

Интересно, что проект предусматривает два варианта постройки — чисто моторное судно, которое и было нам продемонстрировано, и моторно-парусный вариант, с дополнительным балластом и швертом. Мачта при этом устанавливается в пасьнки на рубке, а роль необходимой подмачтовой опоры берут на себя усиленные бимсы. Забегая вперед, скажем, что в эллинге вначале мы приняли этот катер именно за парусно-моторный вариант — настолько гармонично вписалась бы в его экстерьер установленная на рубке мачта. Но данный образец (который, как надеются конструкторы, не останется единственным экземпляром, а послужит прототипом для будущей серии подобных судов) не имел парусного вооружения, а небольшая мачта служила лишь носителем навигационных огней. Не очень большая, на первый взгляд, кюта катера вполне вместительна и комфортабельна — широкая V-образная койка (два «взрослых» спальных места и одно «детское»), слева от трапа спиртовая плитка в подвесе, а справа — биотуалет.

Спуск судна на воду прошел по всем освященным веками традициям — о форштвень была разбита бутылка шампанского. Она же послужила своеобразным тестом качества наружного покрытия: как мы ни старались, отыскать на краске следы удара оказалось совершенно

невозможным. В ожидании, когда рабочие верфи закончат все подготовительные работы, необходимые для первого запуска двигателя и ходовых испытаний, мы побеседовали с владельцем судна — директором одной из московских фирм, который приехал на его приемку из Москвы со всей семьей. Выяснилось, что Григорий Владимирович — так зовут владельца — водно-моторник с большим стажем (и давний поклонник «КиЯ», на страницах которого, как выяснилось, и были найден будущий строитель судна). Исходил на своей «дюральке» все водоемы вблизи Москвы, а сейчас решил заменить устаревшую и уже порядком изношенную лодку на что-то более комфортабельное и мореходное. Первоначальный план предусматривал строительство катера, рассчитанного на движение в переходном режиме. Фирмой, готовой взяться за строительство подходящей лодки, оказалась компания «Мортранс Крафт». Окончательный же выбор, в конечном итоге, был сделан в пользу проекта водоизмещающего суденышка длиной чуть менее 6 м, рассчитанного, как и требовалось, на продолжительное пребывание на борту трех человек. Высокий надводный борт и классические обводы рыбац-



ких лодок гарантировали достаточную мореходность в сложных условиях Рыбинского водохранилища — моторбот «КС-18» (таково проектное название судна) спроектирован по нормам Bureau Veritas Register на категорию D. Владелец судна настолько доверял специалистам питерской верфи, что буквально на следующий день после приемки судна сразу отправился на нем в Москву по Волго-Балтийскому водному пути.

...Наконец, все «пусконаладочные» работы были завершены, фитинги и клапаны проверены на водотечность, закрыта шумоизолирующая крышка машинного отсека (она же, «по совместительству», — ступенька кокпита), и судовый двигатель сделал первые обороты. На транец тщательно нанесли гордое имя — «Новик». Чуть ниже — порт приписки: Тверь. После серии торжественных тостов владелец поднялся на борт и сделал несколько первых кругов по акватории яхт-клуба, подставляя борта лодки под объективы фотокамер. На реке было пустынно, старинные формы суденышка вызвали странное ощущение отрешенности от реальностей сегодняшнего дня, а услужливое воображение легко дорисовывало высокую дымовую трубу и заменяло ритмичный стук дизеля мягким пытением паровой машины. Без малейших усилий удавалось представить себя где-нибудь в верховьях Темзы лет эдак сто тому назад. Казалось, сейчас на причал дебаркадера выйдет невероятно важный и благообразный дворецкий в ливрее и, слегка поклонившись, провозгласит: «Катер подан, сэръ»!

**Артур Гроховский**

Фото автора