

ВЫМPEЛ 7000



КОГДА НУЖНА «ДРУГАЯ» ЛОДКА

ДАНИИЛ АЛЕКСЕЕВ

Встречаются лодки, изначально призванные удовлетворять не массовый «мейнстримный» спрос, но способные заинтересовать того, кто уже прошел стадию первого увлечения популярным видом досуга. «Продвинутый» рыбовод-любитель однажды понимает, что стандартного предложения бывает недостаточно, что ему требуется нечто особое и что оно не достигается дооборудованием и тюнингом. Например, невозможно изменить корпус судна, очень затруднительно менять тип привода или планировку внутреннего пространства. Зачастую нужна «другая» лодка, именно так, в кавычках.



Vympel 7000

Катер Vympel 7000 был анонсирован Рыбинской судовой верфью «Вымпел» еще до мартовского Moscow Boat Show, но в силу объективных причин попасть на него не успел. Процесс производства новой техники требует определенных затрат времени и сил, в результате новинка увидела воду — настоящую, а не типовой стендовый синий ковер — в начале июня на Международном военно-морском са-

лоне в Петербурге. Но как связаны ВМФ и рыбалка? Да никак, просто судостроители пользуются любой возможностью показать товар лицом, и им это удается.

Внешность 7000-го не шокирует обывателя, попавшего на выставку: обычный пластиковый катер с округлыми формами рубки, просторным кокпитом, увешанный разнообразным оборудованием и укомплектованный стендистами — представителями завода. Однако отметим, что формы судна грамотно

сбалансированы, исполнение деталей аккуратное, «фирменное», в них угадывается опыт конструкторов, знающих свое дело, а заводская команда доброжелательна к посетителям и охотно заводит двигатель, чтобы продемонстрировать ходовые качества новинки.

Рыбинцы одно время тесно сотрудничали с финскими судостроителями MV-Marin и приобрели права производства и оснастку 7-метровой модели рыболовно-рабочего катера со всеми прилагающимися одобре-

ОТ КИЛЯ ДО КЛОТИКА

ниями организаций Евростандарта. Этим в значительной степени объясняется «фирменность» внешнего вида и глубокая детальная проработка проекта. Потребитель от такого сотрудничества выигрывает, даже несмотря на значительную долю импортных материалов и оборудования в готовом изделии. Уход от таможенного платежа на ввозимый товар оправдывает подобные затраты, а если в потребительских качествах судно не уступает привозному, зачем платить лишнее?

Беглый осмотр новинки подтверждает: это настоящий «рыболов», со всеми сопутствующими особенностями, ценными знаками. Около половины 7-метровой длины лодки занимает кокпит: в нем обычно и протекает значительная часть жизни заядлого фаната хвоста и чешуи. Отметим некоторые важные особенности конструкции.

Массивные люки в палубе отделены друг от друга глубокими водотоками с самоотливом за борт. Вам не нужно заботиться о защите от дождя, заливания и забрызгивания; рыбу чешую можно просто смыть из классического ведра на веревке — вода стечет без остатка и затрат энергии на работу помпы, а рундуки по обоим бортам останутся сухими. Доступ к широкой транцевой площадке на корме прост и удобен: вываживайте тунца — принять его на борт при должной сноровке не составит проблемы. У конструктора определенно есть опыт скандинавской рыбалки.

Эту догадку подтверждает и компактный дополнительный пост управления на правом борту, скомпонованный таким образом, что пользоваться им особенно удобно, если сесть рядом на планширь. Для этого рычаг управления двигателем развернут под углом, а небольшой штурвал снабжен рукояткой-«грибком». Нержавеющий релинг по планширю позволяет навешать различные специальные орудия лова, по спецзапросу будут вам и любимые у нас троллинговые стаканы над рубкой.



Насколько подчеркнута роль кокпита в дизайнерском распределении полезных площадей, настолько же выражен утилитарный и вспомогательный характер обитаемого пространства рубки. Если семиметровики круизного назначения претендуют на признаки хотя бы и минимального, но разнообразного комфорта на борту, то рыболов куда менее к нему требователен, во всяком случае охотно готов жертвовать изолированностью спальной каюты или наличием отдельного галюна, — как правило, это все компромиссы, инспирируемые женской половиной экипажа. У Vympel 7000 все просто до очевидности: это лодка для доброй мужской компании, преданной любимому досугу и нетребовательной к удобствам. Рубочный объем максимально сэкономлен за счет рулевого поста, предельно сдвинутого к лежанке в носу, — кресла водителя и штурмана чуть ли не нависают над кушеткой. Зато за счет приподнятой палубы и «рундучной» организации пространства есть



куда пристроить багаж, камбузную плитку и незаменимый холодильник. Да высокая рубка и сама по себе получилась светлой и просторной; в ней можно встать в полный рост, переодеться в сухое и согреться, а сдвижная дверь хорошо отделяет жилой объем от шума и непогоды.

Чтобы пройти из кормы в нос, придется изловчиться: в угоду максимальному пространству внутри для прохода не выделено особой ширины на палубе, но он вполне прак-





тичен, к тому же снабжен характерным для финских лодок «висячим» релингом, переходящим с крыши рубки на стойку над капом носовой каюты. Бывалый матрос при швартовке или отдаче якоря легко справится со своей задачей. Удобна и средняя швартовная утка у переборки рубки — с ней можно сладить и в одиночку.

Так в чем же нетрадиционность, особенность проекта? Пускай кокпит доминирует, пускай вся эргономика пространства в наибольшей степени направлена на удобство ловли и работы с борта — такое мы видели и у конкурентов. Но у рыбинцев в рукаве козырь.

Упомянутая кормовая платформа свободна для доступа к воде по всей ширине, и это признак судна со стационарным двигателем. Действительно, под люком кокпита в довольно глубоком моторном отсеке скрыт дизель Hyundai, поставленный вместе со всем полагающимся оборудованием и трансмиссией компанией Craftsman. Но работает он не на поворотную колонку. Рулевой цилиндр в ахтерпике поворачивает румпель классического рулевого пера. Это катер с прямовальным приводом, со всеми вытекающими: развитым дейдвудом-плавником под килем, защитностью винта от касаний дна и прохватов воздуха на волне, высокой надежностью работы.

Более того, на выставочном образце мощность установленного дизеля составляла только 65 л.с.; при массе корпуса за полторы тонны и нормальной загрузке мы вправе рас-

считывать с ним лишь на переходный режим движения. И это «та самая» особенность рыбинского катера. Форма его днища такова, что при разгоне он мало проявляет свойственный обычным глиссерам горб сопротивления, когда нос задирается к небу, а мотор молотит воду практически впустую. Лодка выдает скорость в четком согласии с развиваемыми дизелем оборотами. Максималька получается вроде бы невысокой по общим меркам — только 18 км/ч, или 10 узлов при 4200 об/мин. Зато ход судна очень уверенный, винт увеличенного диаметра с оптимальным редуктором выдает максимально возможный упор при любых оборотах, нос разбивает волну без сотрясающих корпус хлопков, а на попутной волне такой корпус легко соскальзывает со склона, не зависая на гребне. Дизель благодаря грамотной амортизации и шумоизоляции работает негромко, потребляя на крейсерских оборотах лишь около 6 л/ч.

РЕЗЮМЕ

Налицо специализированный катер-мореход, экономичный и выносливый. Такие в стране выпускают считанные предприятия. Vympel 7000 среди них смотрится очень достойно со своим запасом топлива в 210 л, а также возможностью установки двигателя более мощного, вплоть до 125 л.с., который сможет уже вывести лодку на столь же экономичное глиссирование, не теряя способности к эффективному переходному режиму.

Добавим сюда возможность обслуживания двигателя на распространенных сервисных станциях Hyundai, а также планы предприятия-изготовителя установить еще более защищенный водометный движитель с мотором ЗМЗ, очень популярный у нас. ❏



АО «Судостроительный завод «Вымпел»

Моб. +7 (962) 908-3838
факс +7 (4855) 211-877
daria.grudinina@bk.ru
www.vympel-boats.ru
www.vympel-rybinsk.ru

Vympel 7000

Длина, м.....	7,00
Ширина, м.....	2,54
Осадка, м.....	0,85
Сухой вес, кг.....	1800
Запас топлива, л.....	210
Пассажировместимость, чел.....	6
Кол-во спальных мест.....	2
Мощность двигателя, л.с.	80-125