

Приложение к журналу «Катера и Яхты»

1963

КЯ

КАТЕРА, ЛОДКИ

МОТОРЫ 2012

TRIDENT[®]

aluminium boats



Trident Piton 720



TERHI

Рожденные морем...



Лодки TERHI – это финское качество в сочетании с уникальной технологией

Лодки TERHI – это непотопляемость и долговечность корпуса

Лодки TERHI – это ежегодное производство 5000 новых лодок

*Лодки TERHI – это европейский лидер в сегменте лодок до 5 метров
у официального российского дистрибьютора*

**Приглашаем к сотрудничеству
региональных дилеров**



 AquaDrive www.lodki.ru

MERCURY

#1 On The Water™

Новый **MERCURY F150**

– простота и совершенство



www.mercury-marine.eu

КАТЕРА, ЛОДКИ, МОТОРЫ

СОДЕРЖАНИЕ

Катера и мотолодки

GRIZZLY.....	4
Лодки ДМБ.....	6
Мастер.....	8
Linder.....	9
Саутов.....	10
Верфь Семь футов.....	11
Стрингер.....	12
Скиф.....	14
Шарк.....	16
RusBoat.....	17
Terhi.....	18
Томь.....	20
Trident.....	22

Надувные лодки и РИБы

Аквариус.....	25
Мнев.....	26
Мобиле Групп.....	27
Посейдон.....	28
Ротан.....	30
FLINC.....	31
Солар.....	32
STINGRAY.....	34
Флагман.....	36
Мото-Сервис.....	37
DINGO.....	38
ТД Царь.....	39

Моторы

Motor Guide.....	42
Mercury.....	43
Suzuki.....	52
Tohatsu.....	54
Beta Marine.....	58
Evinrude.....	60
Yanmar.....	62
Yamaha.....	64
Honda.....	66

Solas.....	66
------------	----

Сводная таблица надувных лодок.....	74
Сводная таблица РИБов.....	91
Сводная таблица моторных лодок и катеров.....	94

Полезная информация.....	98
--------------------------	----

Уважаемый читатель!

Приложение к журналу «Катера и Яхты» 2012 года немного изменилось по сравнению с предыдущими выпусками. Стало больше участников, а значит больше полезной информации. В этом году мы включили сводные таблицы, в которых содержится информация о надувных лодках, РИБах и лодках (катерах) с жестким корпусом. Информация в таблицах охватывает в основном модели лодок и катеров, которые производятся на территории России или под контролем российских предприятий, в Финляндии и в Украине. В разделе надувных лодок представлена информация, охватывающая примерно 75% рынка. Лодки и катера с жестким корпусом (пластик и АМГ) в этом выпуске представлены не в полном составе, однако в будущем мы планируем создать базу, в которую войдет не менее 80% моделей, присутствующих на российском рынке. Технические данные для таблиц мы взяли из открытых источников и, в основном, без

согласования с производителями, поэтому возможны некоторые несоответствия, т.к. на страницах Интернет-сайтов и в рекламных буклетах нередко встречаются неточности и ошибки.

Для того, чтобы было проще ориентироваться в таблицах, мы разместили модели в порядке увеличения длины. Возможно, такая классификация покажется многим не совсем удобной, однако мы считаем, что так будет проще подобрать себе модель, т.к. длина маломерного судна является одним из главных параметров при выборе.

Удачи при покупках и в походах!



основан в 1963 г.

КАТЕРА и ЯХТЫ

культурно-просветительный научно-популярный журнал

Ответственный за выпуск	Андрей Максимов
Составитель	Игорь Лагутин
Дизайн, верстка	Эдуард Бубович
Корректор	Ольга Теслова
Предпечатная подготовка	Александр Фрумкин
Отдел продаж	Николай Мазовка
Отдел рекламы	Игорь Колодников

ул. Малая Морская, 8, Санкт-Петербург, 191186
 тел. +7 (812) 312-5360, 314-3942, 314-3842, 312-4078
 а/я 621, СПб, 191186, Россия
www.katera.ru

Подписано в печать 07.02.2012 г. Тираж 12 500 экз.
 Отпечатано в Финляндии. Розничная цена свободная.
 © АНО «Редакция КПНП журнала «КАТЕРА и ЯХТЫ», 2012.
 За содержание коммерческой информации ответственность несет рекламодатель.

Принятые сокращения

Тип двигателя: **ПМ** – подвесной мотор (S, L, XL – длина дейдвуда, соответственно, 380, 508 и 635 мм), **ВД** – водометный движитель, **ПОК** – поворотнo-откидная колонка, **В** – весла. Материал корпуса: **АЛ** – алюминиевый сплав, **СП** – стеклопластик, **АЛ+СП** – композитная алюмопластиковая конструкция.

КАТЕРА И МОТОЛОДКИ

Если посмотреть на карту России, то даже невооруженный глаз увидит, что рек, озер, морей и заливов у нас столько, что трудно себе представить ситуацию, при которой люди не пользовались бы лодками или катерами. Для многих лодка или катер – это единственная связь с внешним миром, для кого-то заработок, кто-то просто отдыхает на воде вдали от суеты сует городов... Как же без них обойдешься...



GRIZZLY



580 HT. Многофункциональный катер Grizzly 580 HT (hard top) создан на базе самых продаваемых в России катеров в этом классе, до 6 м. Главной особенностью модели является наличие 4 сидячих мест внутри рубки и 4 полноценных спальных мест. По площади внутреннего пространства катер является бесспорным лидером среди катеров этого класса. Большой размер кокпита позволяет комфортно расположиться нескольким рыбакам. Как и остальные модели 580-й базы, имеет прекрасные мореходные качества, высокую скорость, превосходную остойчивость и непотопляемость. Максимальная мощность двигателя достигает 150 л.с. Встроенный бак объемом 140 л дает возможность для длительных водных путешествий с друзьями или семьей. На катере может комфортно расположиться компания из 6 человек, а 1200 л сухих рундуков позволят взять с собой достаточное количество багажа и снаряжения для путешествия. Главным плюсом модели можно назвать материал, использованный для изготовления корпуса катера. Нижняя часть до привального бруса выполнена из морского алюминиевого сплава АМг5М. Верхняя и внутренняя часть корпуса изготовлены из пластика.

580 Cruiser. Многофункциональный катер Grizzly 580 Cruiser (круизер) – один из лучших представителей популярного класса катеров до 6 м. Главная особенность модели – наличие удобной каюты на 3 спальных места, которая делает Grizzly 580 Cruiser катером для путешествий. По площади внутреннего пространства катер является бесспорным лидером своего класса. Огромный кокпит – самый большой среди лодок данного размера, за счет откидной стенки рецесса внутренняя площадь катера увеличена на целый метр.

Оснащенный современными обводами корпус позволяет Grizzly 580 Cruiser развивать высокую скорость и демонстрировать прекрасные мореходные качества. Максимальная мощность двигателя достигает 150 л.с. Встроенный бак объемом 140 л дает возможность использовать судно для длительных водных путешествий. На катере с комфортом может расположиться компания из 8 человек, и рундуки объемом 800 л, что является очередным рекордом среди катеров до 6 м. Главным плюсом модели можно назвать материал, использованный для изготовления корпуса катера. Нижняя часть до привального бруса выполнена из морского алюминиевого сплава АМг5М. Верхняя и внутренняя часть корпуса изготовлены из пластика.

580 DC. Мультифункциональный катер Grizzly 580 DC (боурайдер) относится к популярному классу катеров до 6 м. Модель прекрасно сочетает в себе все необходимые элементы профессионального рыболовного катера, а элегантный дизайн и повышенная комфортность делают его идеальным местом для отдыха и длительных прогулок. Благодаря инновационным обводам

корпуса, катер имеет высокие скоростные характеристики и прекрасные мореходные качества. Это подтверждено неоднократными успешными испытаниями модели на крупных акваториях России: Онежском и Ладожском озерах, Балтийском море. Проработанная эргономика внутреннего пространства катера позволяет комфортно разместить до восьми человек и рекордный объем рундуков – 1350 л, что является уникальным для данного класса. Grizzly 580 DC идеально подходит для длительных водных путешествий, благодаря встроенному баку объемом 140 л. Главным плюсом модели можно назвать материал, использованный для изготовления корпуса катера. Нижняя часть до привального бруса выполнена из морского алюминиевого сплава АМг5М. Верхняя и внутренняя часть корпуса изготовлены из пластика.

580 Fisherman. Модель Grizzly 580 Fisherman известна у российского потребителя как «бескомпромиссный рыбак». Особой популярностью лодка пользуется у заядлых профессиональных рыбаков. Яркая особенность модели – центральное расположение консоли, что обеспечивает свободное передвижение вдоль бортов. Возможность ловить рыбу как с передней, так и с задней части лодки полностью реализована в этом плавсредстве. С центрального поста открывается великолепная обзорность, а закидывать удочки и спиннинги могут сразу несколько человек, абсолютно не мешая друг другу. В Grizzly 580 Fisherman учтены все нюансы рыболовного дела, даже самый требовательный рыбак не найдет в лодке недочетов. Главный плюс лодки – это материал, из которого создан ее корпус. Нижняя часть до привального бруса выполнена из морского алюминиевого сплава АМг5М. Верхняя и внутренняя часть корпуса созданы из пластика. Grizzly 580 Fisherman будет верно служить своему хозяину долгие годы, не требуя особого ухода и сложного обслуживания.

520 HT. Grizzly 520 HT – многофункциональный катер размером 5.20 м, создан компанией Grizzly для профессиональных занятий охотой и рыбалкой.

Модель проверена временем, а многочисленные испытания на Ладожском, Онежском озерах и Балтийском море показали, что Grizzly 520 HT идеально подходит для эксплуатации в суровых условиях водных просторов России. Кюта рассчитана на комфортное времяпрепровождение 5 человек. Три спальных места позволяют при необходимости свободно разместиться на ночевку. Съемный тент защитит пассажиров от ветра и дождя.

Кроме того, в холодное время года на катере можно установить отопитель. Благодаря современным обводам и высокому борту, Grizzly 520 HT не требует оборудованных причалов, что является немаловажным плюсом для рыбалки на диких водах сибирских рек и Северной Карелии. Основным преимуществом модели можно назвать материал, использованный для изготовления

GRIZZLY



580 Cruiser



490 DC

корпуса катера. Нижняя часть до привального бруса выполнена из морского алюминиевого сплава АМг5М. Верхняя и внутренняя часть корпуса созданы из пластика. Grizzly 520 HT: прочен, надежен, долговечен, неприхотлив и прост в эксплуатации.

490 DC. Модель Grizzly 490 DC представляет собой многофункциональный катер в классе до 5 м. Спортивные очертания и высокие эксплуатационные качества модели snискали огромную популярность у российского потребителя. Катер незаменим в самых разных ситуациях вашей жизни. Вместимый, комфортный и безопасный, он может служить для прогулок с семьей и веселых уикендов. Быстрый, проворный и легкоуправляемый Grizzly 490 DC идеально подходит для удачной рыбалки. Любителям водных развлечений катер особенно понравится широкими возможностями для катания на водных лыжах, ватрушках и занятий вейкбордом. Корпус катера разработан по специальной технологии, которая снижает сопротивление воды и позволяет легко глссировать даже при максимальной загрузке. Вся кабина прекрасно защищена от ветра рамкой лобового стекла с закрывающейся средней частью остекления, что позволяет комфортно чувствовать себя внутри катера даже в самую суровую погоду. Встроенный бак вмещает в себя 90 л топлива,

чего достаточно для длительных прогулок по воде. Главным плюсом модели можно назвать материал, использованный для изготовления корпуса катера. Нижняя часть до привального бруса выполнена из морского алюминиевого сплава АМг5М. Верхняя и внутренняя часть корпуса изготовлены из пластика.

470 DC. Модель Grizzly 470 DC представляет собой многофункциональный катер длиной 4.7 м. Особенностью модели является то, что консоли расположены в средней части катера. Благодаря этому внутренне пространство разделено на две зоны: носовой кокпит и кормовой кокпит. Это разделение особенно ценят рыбаки, которые отмечают, что возможность одновременно ловить как с передней, так и с задней части катера очень удобна, а порой и необходима. Один из главных плюсов модели – материал, который компания Grizzly использует для изготовления корпуса. Нижняя часть до привального бруса выполнена из морского алюминиевого сплава АМг5М. Верхняя и внутренняя часть корпуса изготовлены из пластика. Благодаря этому катер надежен, прочен, неприхотлив в эксплуатации и прост в обслуживании. Допустимая мощность двигателя – до 60 л.с. Объем бака – 60 л, что позволяет комфортно преодолеть более 250 км. Модель Grizzly 470 выполнена компанией еще в одном варианте, где консоль расположена сзади.

Модель	Длина, м	Ширина, м	Высота борта, м	Масса, кг	Килеватость на транце, град.	Грузоподъем, кг	Пассажироместимость, чел.	Спальные места	Мощность двигателя, л.с.	Объем топливного бака, л	Материал корпуса	Стоимость, руб.
580 HT	5.8	2.25	0.90	620	19	600	6	4	90–150	140	АМг5М	550 000
580 Cruiser	5.8	2.25	0.90	550	19	800	8	3	80–150	140	АМг5М	490 000
580 DC	5.8	2.25	0.90	530	19	800	8	–	80–150	140	АМг5М	435 000
580 Fisherman	5.8	2.25	0.90	510	19	800	8	–	80–150	140	АМг5М	420 000
520 HT	5.2	1.89	0.95	400	17	500	5	3	50–80	80	АМг5М	320 000
490 DC	4.9	2.05	0.80	350	17	500	5	–	50–80	70	АМг5М	298 000
470 DC	4.7	1.85	0.58	330	17	500	5	–	40–60	~ 60 (опция)	АМг5М	235 000

«Гризли Марин»

Санкт-Петербург, Октябрьская наб., д. 15,
тел.+7 (812) 446-0617, www.grizzly-marine.ru, sale@grizzly-marine.ru

ДМБ

Лодки ДМБ – стратегический партнер компании Ямаха

С момента образования в 1990 году компания «ЖЕСТ» – активный участник на рынке плавсредств, дистрибьютор и дилер многих известных производителей катеров, лодок, лодочных моторов и сопутствующих товаров.

Она является разработчиком и производителем цельносварных катеров и лодок ДМБ, выгодно отличающихся высокими потребительскими свойствами.

Лодки ДМБ созданы на основе рекомендаций и пожеланий охотников и рыболовов и неоднократно становились победителями многочисленных конкурсов, проводимых среди российских производителей водных транспортных средств.

Общая информация о лодках ДМБ

Лодки ДМБ предназначены для прогулок, рыбной ловли и охоты на реках и озерах в районах с умеренным и холодным климатом, при температуре воздуха от – 5°С до + 40°С. Лодки ДМБ могут использоваться в качестве развозных и рабочих лодок для представителей различных инспекций.

ДМБ 450Т и 480Т (туризм) – классический вариант моторной лодки с современным сплошным ветровым стеклом. Усовершенствованное ветровое стекло с форточкой дает возможность для беспрепятственного выхода на носовую палубу. Данная компоновка лодки давно известна российским любителям маломерных судов.

Модель снабжена вместительными банками-рундуками, передняя из которых является сдвижной, что позволяет организовать на лодке полноценное двуспальное место для ночевки.

ДМБ 450ДК и 480ДК (двухконсольная) – удобна для рыбалки и охоты, т. к. двухконсольная компоновка с открытым (незапалубленным) носом позволяет более широко организовать внутреннее пространство, свободно перемещаться и находиться в носу лодки. Это дает возможность получать максимальное удовольствие от рыбалки. В данной модели есть воз-

можность гребли на веслах с передней банки, что улучшает ходкость лодки за счёт деферента на нос.

Новинка – закрытое межконсольное пространство – создаёт безветренный микроклимат в лодке при движении.

Лодка ДМБ 480К выпускается в одноконсольном варианте для увеличения полезного внутреннего пространства.

ДМБ 580ЦК (центральная консоль). Моторная лодка 580ЦК предназначена для прогулок, рыбной ловли, охоты и служебных целей на реках и озерах при волнении с высотой волны до 1.0 м. Центральное расположение поста управления предоставляет широкие возможности по применению судна. Возможно продольное или поперечное расположение банок. Особенность данной модели – самоотливной кокпит.

Преимущества лодок ДМБ

Лодки ДМБ изготовлены из морского алюминия АМг5М. Цельносварная конструкция корпуса лодок ДМБ определяет его высокие прочностные свойства.



ДМБ



Комфорт: оптимально подобранная стандартная комплектация; возможность выбора дополнительных опций; нескользящее покрытие сланей значительно улучшает потребительские качества лодок.

Маневренность: выверенные обводы корпуса делают эти лодки достаточно быстрыми, легкоуправляемыми, устойчивыми в поворотах, обеспечивающими быстрый выход на глиссирование.

Универсальность: лодки ДМБ изготавливаются с транцами разной высоты (под моторы с коротким и длинным дейдвудом), что позволяет устанавливать на них большой диапазон двухтактных и четырехтактных подвесных моторов.

Лодки ДМБ 450 одобрены к применению с подвесными моторами 40, 50 и 55 л.с.

Лодки ДМБ 480 одобрены к применению Yamaha Motor CIS с подвесными моторами 50, 60 и 70 л.с. Лучшие ходовые качества в классе.

Лодка ДМБ 580 одобрена к применению с подвесными моторами 90, 100, 115 и 150 л.с.

Безопасность: подтвержденная сертификатом ГОСТ Р безопасность лодок ДМБ обеспечивается блоками плавучести, расположенными в бортах, что делает лодку непотопляемой и позволяет оставаться непереворачиваемой при заполнении водой, а также благодаря наличию в стандартной комплектации весел, электрической водоотливной помпы и нескользящему покрытию.

Технические характеристики, остойчивость и непотопляемость всех предложенных моделей соответствуют ГОСТ 19105.

При производстве лодок применяются прочные и долговечные материалы, которые позволяют использовать лодки в самых жестких условиях эксплуатации.

Расширенная гарантия на лодки – 2 года.

Модели	Длина габаритная, м	Ширина габаритная, м	Высота габаритная, м	Высота транца, м	Масса корпуса, кг	Толщ. обшивки днища, мм	Толщ. обшивки бортов, мм	Грузоподъем., кг	Пассажиро-местность, чел.	Макс. мощность мотора, л.с.
ДМБ 450Т	4.55	1.65	1.19	0.51/0.38	215	3	2	420	5	55
ДМБ 450ДК	4.55	1.65	1.19	0.51/0.38	215	3	2	420	5	55
ДМБ 480Т	4.88	1.75	1.29	0.51/0.38	230	3	2	500	5	70
ДМБ 480ДК	4.88	1.75	1.29	0.51/0.38	230	3	2	500	5	70
ДМБ 580ЦК	5.94	2.25	2.25	0.51	490	4	4	1200	7	150

143980, Московская область, г. Железнодорожный, ул. Гидрогородок, д. 9, тел.: +7 (495) 527-42-38, +7 (495) 522-09-91, +7 (495) 522-07-70; info@jest.ru, <http://www.jest.ru>, <http://www.dmboat.ru>

143912, Московская область, г. Балашиха, Шоссе Энтузиастов, вл. 1А, тел./факс: +7 (495) 783-02-70; salon@jest.ru



ЖЕСТ

<Мастер> - это лодки на любой вкус: от малых моторных лодок для рек и закрытых водоемов до оснащенных электрооборудованием и дистанционным управлением катеров для внутренних вод и морского прибрежного плавания.

Лодки «Мастер» имеют Европейский сертификат безопасности и поставляются в 8 стран Европы, ежегодный сертификационный контроль производства осуществляют специалисты ЦНИИ им.акад.А.Н.Крылова.

Лодки имеют цельносварные корпуса и мощный продольный набор. Блоки плавучести заполнены пенополиуретаном и обеспечивают 100% непотопляемость. Каждый (!) корпус проверяется на герметичность в технологическом бассейне.

Особенностями лодок <Мастер> являются уникальная надежность, продуманная конструкция (профессионализм проявляется в мелочах!) и признанное всеми качество изготовления. Использованные конструкторские решения и оригинальные комплектующие обеспечивают максимальное удобство эксплуатации и безопасность.

Модель	Длина, мм	Ширина, мм	Высота борта, мм	Масса, кг	Килеватость, град.	Грузоподъемность, кг	Пассажировместимость, чел.	Мак мощность мотора, л.с.	Емкость топливного бака, л.	
СЕРИЯ Jet: для водометного двигателя. Малая осадка в сочетании с плоским днищем позволяет использовать лодки на мели.										
	MASTER 440	436	157	55	140	0	300	4	30	---
	MASTER 600	565	178	64	300	0	500	6	40	---
СЕРИЯ Fishing: для туризма, рыбалки, охоты. Отличные лодки для дачи на берегу.										
	MASTER 410	430	166	64	180	12	375	5	30	---
	MASTER 500	527	178	74	305	12	375	5	60	---
СЕРИЯ Professional: для тяжелых условий эксплуатации. Мощные многоцелевые лодки для любителей и профессионалов.										
	MASTER 510	510	210	90	480	15	450	6	100	100
	MASTER 540	540	215	90	600	15	525	7	125	115
	MASTER 540HT	575	210	114	780	15	450	6	115	180
СЕРИЯ Universal.1: новое поколение лодок. Отличные ходовые характеристики, продуманность эргономика, высокий уровень комфорта, универсальное назначение.										
	MASTER 521	520	210	110	460	15	450	6	100	120
	MASTER 571	578	230	116	760	19,5	525	7	150	300
	MASTER 651	650	230	110	1050	19,5	700	8	250	300
	MASTER 651XT	650	230	110	1450	19,5	500	6	250	250

LINDER

Алюминиевые лодки и каноэ шведской компании Linder хорошо известны в Европе благодаря высочайшему качеству, надежности, прочности и дизайну. Лодки и каноэ производятся по уникальной технологии без сварки и заклепок, из высокопрочного алюминиевого сплава, который не подвержен коррозии и используется в самолетостроении, имеют положительную плавучесть и обеспечены гарантией 3 года.

Семейное предприятие Linder существует с 1966 года. Ежегодно выпускается около 3000 лодок и каноэ, 50% из которых идет на экспорт. Модельный ряд включает 4 каноэ и 6 лодок, которые продаются более чем в 25 странах.



Лодка Linder Arkip 460 – топовая модель в семействе Linder. Глиссирующая лодка с возможностью установки мотора до 50 л.с. В оснащение входят носовые и боковые релинги, ровный алюминиевый пол, откидная лесенка для купания, автоматическая помпа для откачивания воды, передние продольные рундуки для хранения спиннингов и удочек длиной до 150 см, боковая рулевая консоль, навигационные огни.

Серия Linder Fishing включает две модели: 410 и 440. Это классические гребные лодки. Обладают хорошей устойчивостью, легко идут на веслах и могут использоваться с бензиновыми (от 2.5 до 5 л.с.) или электрическим моторами.



Linder Fishing 440

Длина × ширина 431 × 164 см
 Высота 60 см
 Масса 94 кг
 Мотор до 5 л.с.
 Скорость 1 чел./5 л.с./11.5 узлов
 Макс. количество людей 4
 Макс. нагрузка 400 кг
 Толщина стенки корпуса 1.7 мм



Linder Fishing 410

Длина × ширина 403 × 156 см
 Высота 63 см
 Масса 75 кг
 Мотор до 2,5 л.с.
 Скорость 1 чел./2 л.с./7 узлов
 Макс. количество людей 3
 Макс. нагрузка 300 кг
 Толщина стенки корпуса 1.7 мм

Linder Arkip 460

Длина × ширина 460 × 185 см
 Высота 80 см
 Масса 274 кг
 Мотор до 50 л.с.
 Скорость 1 чел./50 л.с./33 узла
 Макс. количество людей 6
 Макс. нагрузка 525 кг
 Толщина стенки корпуса 2.4 мм



Серия Linder Sportsman

включает три модели: 355, 400, 445. Это моторные лодки с глиссирующими обводами. Модель 355 весит всего 84 кг и оснащается мотором до 8 л.с. Очень маневренная. Модель 400 предлагается с рулевой консолью и без, с мотором 20 л.с. уже позволяет буксировать воднолыжника. Модель 445 выполнена в двух версиях: Мах и Basic. Версия Мах отличается более богатой комплектацией с рулевой консолью, электрической системой, носовыми и боковыми релингами. Basic имеет ту же мореходность и маневренность.

Linder Sportsman 355

Длина × ширина 355 × 146 см
 Высота 54 см
 Масса 84 кг
 Мотор до 8 л.с.
 Скорость 1 чел./8 л.с./19 узлов
 Макс. количество людей 3
 Макс. нагрузка 320 кг
 Толщина стенки корпуса 1.7 мм



Linder Sportsman 400

Длина × ширина 401 × 164 см
 Высота 63 см
 Масса 125 кг (139 кг с рулевой консолью)
 Мотор до 20 л.с.
 Скорость 1 чел./20 л.с./25 узлов
 Макс. количество людей 4
 Макс. нагрузка 420 кг
 Толщина стенки корпуса 1.8 мм



Linder Sportsman 445 Max

Длина × ширина 451 × 175 см
 Высота 73 см
 Масса 203 кг
 Мотор до 30 л.с.
 Скорость 1 чел./30 л.с./26 узлов
 Макс. количество людей 5
 Макс. нагрузка 465 кг
 Толщина стенки корпуса 2.0 мм



Компания Linder производит также легкие и прочные алюминиевые каноэ **Inkas 465/ 465L/ 495/ 525**. Ко всем лодкам и каноэ Linder предлагается широкий выбор высококачественных, красивых, практичных и полезных аксессуаров.

Дистрибьютор Linder, Tohatsu, Motul, Flover – www.tohatsu.by
 ООО Априла. Ул. Кедышко, 24-3. Минск, Беларусь
 Тел.: +375 29 688 36 38, тел./факс: +375 17 266 29 97/98



САИТОВ

На сегодняшний день ООО «Саитов» является одним из крупнейших судостроительных предприятий Кировской области. Наша компания была организована на базе Сосновского судостроительного завода и вполне успешно осуществляет деятельность с 2002 года.

Производство моторных лодок – наша работа, и мы прикладываем максимум усилий для того, чтобы поставлять на рынок товар высокого качества.

В нашей компании работают высококвалифицированные специалисты, искренне любящие свою работу и отдающиеся ей полностью.

Следует отметить и тот факт, что мы прикладываем все усилия, чтобы идти в ногу со временем, постоянно модернизируя и совершенствуя свое производство. Кроме того, наши сотрудники непрерывно работают над проектировкой новых моделей лодок. На сегодняшний день мы имеем достаточно большой ассортимент выпускаемой продукции. Лодки для рыбалки и охоты, рыбацкие и прогулочные катера, гребные лодки и водные велосипеды для активного отдыха на воде, проведения спортивных мероприятий и организации пункта проката.

Мы гордимся нашей продукцией и искренне верим в то, что она обязательно придется Вам по душе, и Вы станете капитаном Своего корабля!



Водный велосипед Круиз

Длина	2,4 м
Ширина	1,7 м
Вес	100 кг
Вместимость	2+1 чел.

Лодка гребная Спорт

Длина	3,1 м
Ширина	1,25 м
Вес (без мотора)	40 кг
Вместимость	2 чел.
Мощность ПЛМ	до 5 л.с.

Лодка моторно-гребная Посейдон 400

Длина	3,96 м
Ширина	1,72 м
Вес (без мотора)	120 кг
Вместимость	3 чел.
Мощность ПЛМ	до 30 л.с.

Лодка гребная Таймень

Длина	4,45 м
Ширина	1,58 м
Вес (без мотора)	96 кг
Вместимость	4 чел.
Мощность ПЛМ	до 8 л.с.

Моторная лодка Бестер 480 орег/480

Длина	4,85 м
Ширина	1,9 м
Вес (без мотора)	310 кг
Вместимость	4 чел.
Мощность ПЛМ	до 60 л.с.

Моторная лодка Посейдон 500/500P

Длина	5,05 м
Ширина	2,12 м
Вес (без мотора)	550 кг
Вместимость	5 чел.
Мощность ПЛМ	до 100 л.с.

Моторная лодка Посейдон 570

Длина	5,7 м
Ширина	2,2 м
Вес (без мотора)	650 кг
Вместимость	6 чел.
Мощность ПЛМ	до 150 л.с.

Моторный катамаран Турист 600

Длина	6,0 м
Ширина	2,0 м
Вес (без мотора)	1000 кг
Вместимость	10 чел.
Мощность ПЛМ	40 л.с.

ООО «Саитов»

612990, Россия, Кировская область, г. Сосновка, ул. Заводская, д. 34,
тел.: +7 (83334) 31151, 32114, +7 (912) 3668648, +7 (912) 3678520,
info@saitov-kater.ru; www.saitov-kater.ru

САИТОВ

Верфь СЕМЬ ФУТОВ



SF 320 Краб-2



SF 390 Кефаль



SF 520s («Кия» №217)



SF 460



SF 520



SF 570 («Кия» №210)



SF 700



SF 620

Модель	Длина габарит., м	Ширина габарит., м	Высота габаритная, м	Высота борта, м	Пассажиро-местим., чел.	Грузоподъемность, кг	Масса корпуса, кг	Макс. мощность мотора, л.с.	Спальные места	Килеватость на транце, град.	Объем блоков плавучести, м³	Примечания
SF 800	8.0	2.50	–	1.70	8/2	1200	1800	320	–	19	1.28	Парашютная платформа – 3.1 м
SF 700	7.1	2.50	2.35	1.05	7	800	950	200	5	17	0.8	
SF 620	6.2	2.35	–	1.15	6	700	750	200	3	–	0.7	Трехкилевой, ширина центр. лыжи – 0.2 м, килеватость центральной лыжи – 59°
SF 570	5.7	2.05	1.65	0.75	5	600	650	115	3	21	0.65	
SF 520	5.2	2.15	1.65	0.74	5	600	550	90	3	21	-/0.51	
SF 520s	5.2	2.05	1.65	0.74	5	600	500	90	–	21	-/0.51	
SF 460	4.6	1.69	1.65	0.55	4	400	230	60	–	19	0.6	
SF 390 «Кефаль»	3.9	1.35	–	0.27	4*	300	75	8	–	–	–	*без мотора, с мотором – 3, двухкорпусная
SF 340	3.4	1.30	0.55	0.38	1	60	60	15	–	–	–	для детского спорта
SF 320 «Краб-2»	3.2	1.28	–	0.21	3	300	55	15	–	–	–	двухкорпусная
SF 270 «Краб»	2.8	1.28	–	0.24	2	200	45	5	–	–	–	двухкорпусная

Верфь «Семь футов»

Череповецкий р-н, п. Ирдоматка, ул. Тер.Базы, 12,

тел./факс: (8202) 591-492, +7 (921) 259-7845; sevenfeet07@mail.ru, www.sf35.ru



СТРИНГЕР

Фирма «Стрингер» была образована в 1990 году на гребне волны кооперативного движения как проектировщик и изготовитель маломерных судов из стеклопластика. Сегодня «Стрингер» – мощное хорошо оснащенное производство, находящееся неподалеку от Санкт-Петербурга. Моторные и гребные лодки под маркой «Стрингер» выпускаются уже более 17 лет, они известны во всей России, в

странах СНГ и Западной Европы, используются как частными владельцами, так и государственными организациями и службами. Модельный ряд выпускаемой продукции на данный момент составляют лодки длиной от 2.5 до 8.5 м самого различного назначения: для прогулок и путешествий, охоты и рыбалки, отдыха и работы.



Стрингер 250 – картоп-лодка с продольной банкой-рундуком



Стрингер 265 – картоп-лодка с поперечной банкой



Стрингер 415 – однопарная гребная лодка для прогулок, охоты, рыбной ловли



Стрингер 500 «Фореель» – двухпарная гребная лодка для прогулок, охоты, рыбной ловли

Модель	Длина, м	Ширина, м	Высота борта, м	Масса, кг	Килеватость, град.	Грузоподъем., кг	Пассажироместим., чел.	Кол-во стальных мест	Мощн. двиг., л.с.	Емк. топлив. бака, л	Тип привода	Материал корпуса	Цена, руб.
Стрингер 250	2.5	1.20	0.50	40	–	250	3	–	5	–	ПМ, S	СП	27 000
Стрингер 265	2.65	1.10	0.45	40	–	250	3	–	3	–	ПМ, S	СП	27 000
Стрингер 415	4.20	1.60	0.55	100	–	350	4	–	8	–	ПМ, S	СП	56 700
Стрингер 500 «Фореель»	5.10	1.55	0.55	130	–	450	5	–	8	–	ПМ, S	СП	75 600
Стрингер 450	4.50	1.85	0.77	290	18	450	5	–	60	–	ПМ, L	СП	232 200
Стрингер 480	4.80	1.90	0.90	340	18	450	5	–	70	–	ПМ, L	СП	280 800
Стрингер 510	5.10	1.95	1.0	440	18	500	5	–	115	115	ПМ, L	СП	345 600
Стрингер 510P	5.10	1.95	1.0	500	18	500	5	2	115	150	ПМ, L	СП	491 400
Стрингер 550 (РИБ)	5.50	2.40	0.80	250	19	700	8	–	125	–	ПМ, L	СП	284 400
Стрингер 550P (РИБ)	5.70	2.55	0.80	700	19	700	8	–	150	130	ПМ, L	СП	491 400
Стрингер SKY 28	8.30	2.40	1.30	1600	20	800	10	–	260		ПОК	СП	–

СТРИНГЕР



Стрингер 450 – прогулочная моторная лодка со смещенной рулевой консолью



Стрингер 480 – прогулочная моторная лодка с двухконсольным кокпитом



Стрингер 510P – моторная лодка с рубкой и спальными местами



Стрингер 510 – прогулочная моторная лодка с двухконсольным кокпитом («Кия» №176)



Стрингер 550P – моторная лодка с надувным бортом и полурубкой (РИБ)



Стрингер SKY 28 – буксировщик парашютиста



Стрингер 550 – моторная лодка с надувным бортом (РИБ)

ООО «Судоверфь «Стрингер»
 196641, г. Санкт-Петербург,
 пос. Металлострой, Дорога на Металлострой, д. 5,
 тел./факс: +7 (812) 464-42-05, +7 (812) 331-88-18,
 stringerLTD@list.ru, www.stringerboat.ru



СКИФ

Донская Лодочная Компания «СКИФ» с 2006 года проектирует и строит маломерные суда из композитных материалов на основе дерева.

С 2009 года Компания организовала серийный выпуск своей продукции и к настоящему моменту покупателям предлагается восемь моделей гребных и моторных лодок различного назначения. В конце 2011 года начато серийное производство 22-футового катера Сталкер.

В планах на 2013 год запуск в серию 35-футовой парусно-моторной яхты по проекту французского яхтенного конструктора Марка Ломбара.



Сталкер

Модель	Длина, м	Ширина, м	Высота борта, м	Масса, кг	Килеватость на транце, град.	Грузоподъемность, кг	Пассажиро-местность, чел.	Мощность двигателя, л.с.	Материал корпуса	Стоимость, руб.
Ерик 3.1	3.10	1.28	0.387	45	–	200	2	3	Композит на основе дерева	26 400
Мурка 3.6 (плоскодонная)	3.56	1.31	0.385	50	–	235	3	3	Композит на основе дерева	28 100
Мурка 3.6 С (килевая)	3.58	1.32	0.417	52	2.5	235	3	3	Композит на основе дерева	29 800
Мурка 3.6 SVIP (килевая премиум)	3.58	1.32	0.417	52	–	235	3	3	Композит на основе дерева	40 600
Лиман 3.8	3.90	1.09	0.380	65	–	175	2	3	Композит на основе дерева	33 600
Комбат 4.3	4.33	1.74	0.470	165	5	345	4	20	Композит на основе дерева	54 800
Дончак 4.7	4.77	1.89	0.910	340	14	420	5	60	Композит на основе дерева	248 600
Лиман 4.7	4.66	1.09	0.384	80	–	280	3	5	Композит на основе дерева	41 500



Ерик 3.1



Мурка 3.6



Дончак 4.7



Лиман 3.8

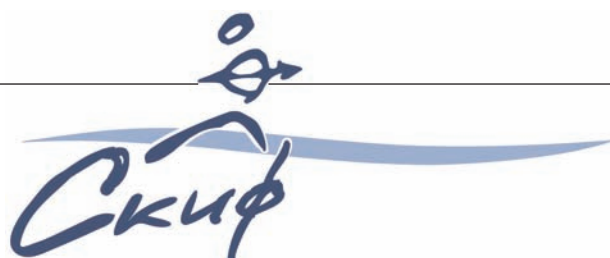


Комбат 4.3



Лиман 4.7

ООО «Донская Лодочная Компания СКИФ»
 344000, Россия, г. Ростов-на-Дону, ул. Красноводская, 8/7,
 тел./факс: +7 (863) 231-85-73, 231-85-74,
www.skifdon.ru



Производство и продажа
сварных алюминиевых катеров
«Ураль», «Стрежень»



от 4-х до 10 метров длиной.
Приглашаем к сотрудничеству дилеров.
Цены производителя.
Комплектуем моторами, трейлером

Тел.: +7-985-364-0470
8-905-700-4244
Ихтиандр.рф
www.kater-club.ru

Пластиковые лодки ТОРТИЛЛА



Практичные. Остойчивые. Непотопляемые.

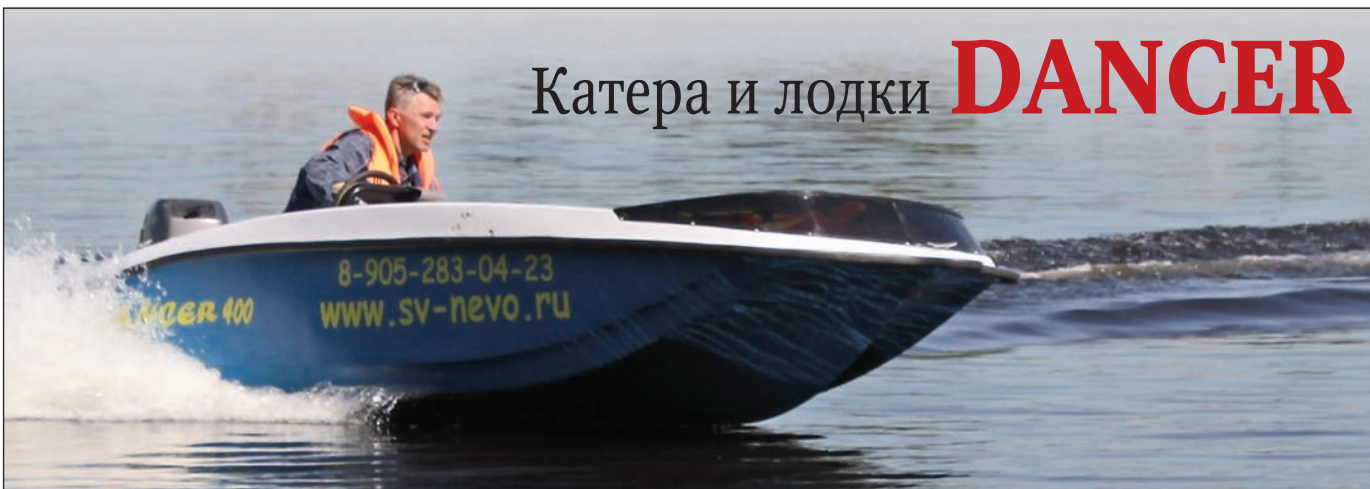
Судоверфь ВИЗА-яхт, тел. 8-343-290-72-97
Информация на сайте: www.viza-yacht.ru

Мотолодки ЛЕГАНТ



ЛЕГАНТ - практичности гарант!

Катера и лодки **DANCER**



ООО «СВ НЕВО»

Санкт-Петербург, г. Пушкин, ул. Автомобильная, д. 4
sv-nevo.ru, svnevo@mail.ru
тел. 8 905-283-0423, 8 921-939-7229



ШАРК

Компания «ШАРК» (ООО «СПБ СМП») занимается производством и продажей стеклопластиковых моторно-гребных лодок Шарк с 1998 года. Наша компания предлагает лодки от 2.4 до 4 м любого цвета и комплектации. Стеклопластиковые лодки Шарк непотопляемы за счет двух- и полторакорпусной конструкции, прочные (все материалы финского и шведского производства), не требуют

особых условий хранения, мобильные (возможна перевозка на багажнике автомобиля), сконструированы специально для охотников и рыбаков (небольшая осадка и высокая остойчивость), имеют тримаранные обводы корпуса, высокий борт и большой внутренний объем. На все лодки предоставляется гарантия 1 год. Осуществляем доставку в любой регион РФ.

Шарк 240



Шарк 240. Длина – 2.4 м, ширина – 1.15 м, высота борта – 0.35 м, масса – 27 кг, грузоподъемность – 150 кг, пассажироместность – 2 чел., подвесной мотор до 2 л.с. Материал корпуса – стеклопластик, лодка двухкорпусная. Цена – 33 000 руб.

Лодка предназначена для отдыха на воде (прогулки, рыболовства, охоты и т.п.), может использоваться как спасательное средство для яхт. Малый вес и разумные габариты позволяют перевозить лодку на багажнике автомобиля. Возможно использовать лодку для трюлинга под ПМ 1–2 л.с.

Шарк 255



Шарк 255. Длина – 2.55 м, ширина – 1.31 м, высота борта – 0.55 м, масса – 37 кг, грузоподъемность – 300 кг, пассажироместность – 3 чел., мотор до 8 л.с. (начиная с 5 л.с. лодка уверенно выходит на глиссирование с 2 пассажирами до 27 км/ч). Материал корпуса – стеклопластик, лодка двухкорпусная. Цена – 39 600 руб.

Наиболее удобная лодка для охоты и рыбалки. Сочетание свойств моторолды с возможностями гребной лодки. Легко размещается на багажнике любого автомобиля. Может дополнительно комплектоваться носовым рундуком, стояночным и ходовым тентом, кильблоками, мягкими накладками на банки.

Шарк 330



Шарк 330. Длина – 3.30 м, ширина – 1.45 м, высота борта – 0.55 м, масса лодки – 90 кг, грузоподъемность – 370 кг, пассажироместность – 4 чел., мотор до 23 л.с. Материал корпуса – стеклопластик, лодка полторакорпусная. Цена – 55 500 руб.

Качества скоростного катера сочетаются с достоинствами весельной лодки (тримаранные обводы). Внутренний объем лодки впечатляет. На носовой и кормовой пластиковой банке можно стоять, например, забрасывать спиннинг, причаливать и т.п. Для этого на них нанесено резиновое нескользящее покрытие. Широкий фланец защищает пассажиров от брызг, поэтому при движении в лодке сухо! Шарк 330 оснащена блоками плавучести объемом 220 л. Скорость лодки достигает 55 км/ч. Может дополнительно комплектоваться носовым рундуком, стояночным и ходовым тентом, кильблоками, поворотными креслами, мягкими накладками на банку и корму.

Шарк 400



Шарк 400. Длина – 4.0 м, ширина – 1.45 м, высота борта 0.55 м, масса лодки – 100 кг, грузоподъемность – 450 кг, пассажироместность – 4 чел., мотор до 30 л.с. Материал корпуса – стеклопластик, лодка полторакорпусная. Цена Шарк 400 – 72 800 руб. Цена Шарк 400+ – 89 900 руб.

Развитие концепции Шарк 330 в направлении качественного улучшения потребительских свойств. Внутренний объем стал больше, что позволило установить дополнительную деревянную банку. За счет увеличения длины улучшилась мореходность лодки, что позволяет использовать ПМ до 30 л.с.

Лодка выпускается в двух комплектациях:

Шарк 400 – эконом;

Шарк 400+ – комфорт.

Шарк 400+ в отличие от Шарк 400 вместо передней деревянной банки оснащается консолью для установки дистанционного управления и поворотным креслом с регулировкой по высоте установки. Может дополнительно комплектоваться носовым рундуком, стояночным и ходовым тентом, кильблоками, мягкими накладками на банки и корму.

Компания «ШАРК»

Санкт-Петербург, пр. Кума, д.4А,
тел.: +7 (812) 350-94-30, 985-20-85, 985-20-86,
sharkboats@mail.ru, www.sharkboats.ru



РУСБОТ

ООО «РУСБОТ» производит цельносварные алюминиевые катера и моторные лодки для рыбалки, охоты и отдыха.

Модельный ряд насчитывает двенадцать базовых проектов – от 2.7 до 8.5 м длиной.

Все лодки изготавливаются по собственным проектам фирмы.

При проектировании моделей широко применяется компьютерное моделирование, а производство оснащено современным станочным парком.



RusBoat-27



RusBoat-36



RusBoat-45



RusBoat-47

Модель	Длина, м	Ширина, м	Высота борта, м	Масса, кг	Килеватость на транце, град.	Грузоподъемность, кг	Пассажир-мест., чел.	Спальные места	Мощность двигателя, л.с.	Объем топливного бака, л	Материал корпуса	Стоимость
RusBoat-85	8.50	2.50	1.25	2000	19	900	9	4	500	2*250	AMr5M	1 985 000
RusBoat-75	7.50	2.50	1.25	1500	19	900	9	4	300	300	AMr5M	1 397 000
RusBoat-69	6.90	2.35	1.10	1300	19	700	7	4	250	300	AMr5M	976 000
RusBoat-65	6.50	2.35	1.10	900	19	700	7	–	250	300	AMr5M	732 800
RusBoat-60	6.00	2.25	1.05	540	17	600	6	–	150	150	AMr5M	442 500
RusBoat-55	5.50	2.25	1.05	480	17	600	6	–	140	120	AMr5M	397 500
RusBoat-52	5.20	1.95	0.85	390	15	500	5	–	90	100	AMr5M	315 500
RusBoat-50	5.00	2.00	0.60	300	5	500	5	–	70	80	AMr5M	235 000
RusBoat-47	4.70	1.85	0.75	280	9	500	5	–	70	60	AMr5M	229 900
RusBoat-45	4.50	1.75	0.70	240	9	400	5	–	60	50	AMr5M	189 800
RusBoat-36	3.60	1.45	0.50	80	5	300	3	–	15	–	AMr5M	58 700
RusBoat-27	2.70	1.15	0.45	50	0	200	2	–	3	–	AMr5M	29 900



RusBoat-52



RusBoat-55



RusBoat-60



RusBoat-65



RusBoat-69



RusBoat-75



RusBoat-85

ООО «РусБот»

Московская обл., г. Щербинка, ул. Молодежная, 1,
 тел.: +7 (925) 105.0.105, +7 (925)105.5.105, +7 (985)105.5.105,
rusboat@gmail.com, rusboat@mail.ru, www.rusboat.ru



TERHI

Лодки, рожденные морем

Лодки и катера Terhi производятся недалеко от Турку, в небольшой финской рыбацкой деревне Риматтила, которая на протяжении столетий является исконным местом мореплавания и строительства лодок. Соблюдая проверенные временем традиции и используя самые современные технологии, компания Terhi построила более 195 000 корпусов с момента основания в 1972 году.

Лодки Terhi изготавливаются из АБС-термопластика. В результате сочетания этого материала с высокотехнологичными производственными процессами получаются крепкие и практически непотопляемые лодки. В отличие от других материалов, АБС-пластик обладает повышенной стойкостью к ультрафиолетовому излучению, неблагоприятным погодным условиям и не подвержен проникновению влаги, что выгодно отличает этот материал от известного в судостроении стеклопластика.



475 Twin C



Модель	Длина, м	Ширина, м	Высота борта, м	Масса, кг	Грузоподъемн., кг	Пассажиро-вместимость, чел.	Мощность двигателя, л.с.	Тип привода	Материал корпуса	Стоимость, руб.
Sunny	3.10	1.47	0.34	75	240	3	2-5	ПМ	АБС	62 900
385	3.80	1.50	0.39	98	315	4	2-6	ПМ	АБС	70 900
400	4.01	1.50	0.39	115	315	4	5-9.9	ПМ	АБС	84 900
440	4.40	1.75	0.34	150	405	5	4-9.9	ПМ	АБС	104 900
Sea Fun	4.06	1.67	0.32	140	330	4	8-15	ПМ	АБС	110 900
4110	4.10	1.72	0.46	200	330	4	20-30	ПМ	АБС	209 900
Nordic 6020 C	4.62	1.87	0.61	255	405	5	20-30	ПМ	АБС	236 900
475 Open CC	4.75	1.85	0.55	345	405	5	40-60	ПМ	АБС	278 900
475 Open FC	4.75	1.85	0.55	355	405	5	40-60	ПМ	АБС	286 900
475 Twin C	4.75	1.85	0.55	370	405	5	40-60	ПМ	АБС	299 900

TERHI



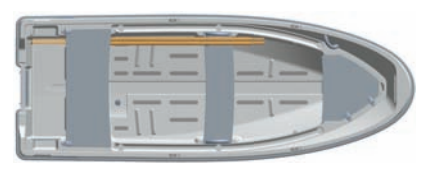
NEW



Sunny



385



400



440



Sea Fun



4110



Nordic 6020 C



475 Open CC



475 Open FC



ТОМЬ

«Томь»

Судостроительное предприятие «Томь»

Судостроительное предприятие ООО «Томь»:
652050, Кемеровская обл., г. Юрга, ул. Ленина, 2Б,
тел/факс (384-51) 555-82;
info@yurgakater.ru, www.yurgakater.ru

Судостроительное предприятие «Томь» разрабатывает и производит алюминиевые водометные катера серии «Томь», автомобильные прицепы для их перевозок, водометные двигатели собственной разработки, прицепы для перевозки спецтехники, включая снегоходы.

Предприятие создано в 2000 г. Местонахождение – г. Юрга Кемеровской обл. Продукция сертифицирована.

На модели катеров и на отдельные узлы и механизмы получены патенты. Продукция неоднократно отмечена медалями и наградами многих выставок.

Повышенный спрос на наши изделия вызван удачным сочетанием технических характеристик и потребительских свойств. География продаж – от Москвы до Амурской области. Высокие эксплуатационные показатели и надежность катеров «Томь» подтверждены успешным выполнением экстремальных водно-моторных переходов «Юрга–Новосибирск–Улан-Удэ», «Сибирь–Москва», «Юрга–Томск–Кеть»

Катера «Томь» предназначены для прогулок и отдыха на воде, рыбалки, охоты, водного туризма, дальних походов в условиях длительной автономности, использования в качестве служебно-разъездных, для водных экскурсий, в качестве такси.

Катера «Томь» используются на озерах, водохранилищах, реках с необорудованными берегами и мелководьем, на узких и извилистых реках с любым грунтом, с малыми глубинами и перекатами и в сложных метеоусловиях.

Катерам «Томь» характерны:

- высокая прочность цельнометаллических корпусов из алюминий-магниевого сплава;
- надежность и безопасность в эксплуатации;
- отличные ходовые и маневренные качества;
- защищенность от неблагоприятных условий погоды;
- комфорт при движении и ночевках.

Корпуса – цельнометаллические клепано-сварные из АМг-6, днище – сварное толщиной 4 мм, обводы – моногедрон с центральной гидролыжей и продольными реданами. У модели «Томь-605 Классик» угол килеватости на транце днища составляет 17°, прилегающих плоскостей – 6°; у модели «Томь-525» – 15° и 6° соответственно. Водомет – из нержавеющей стали, отсоединяемый от корпуса без потери плавучести катера. Управление задним ходом осуществляется поворотом штурвала.



Алюминиевый водометный катер "Томь-455"

Длина корпуса, м	4.55
Ширина корпуса, м	1.90
Высота габаритная, м	1.4
Высота борта, м	0.64
Масса снаряженного катера, кг	490
Пассажировместимость, чел	4
Мощность двигателя, л.с.	75
Полезная грузоподъемность, кг	350

Модель двигателя ВА3-21083

Тип движителя водомет

ТОМЬ



Длина корпуса, м	5.25
Ширина корпуса, м	2.08
Высота борта, м	0.74
Масса снаряженного катера, кг	730
Пассажировместимость, чел	5
Мощность двигателя, л.с.	90
Полезная грузоподъемность, кг	400

Модель двигателя УМЗ-4218 ЗМЗ-409
Mercruiser

Тип движителя водомот



Длина корпуса, м	6.05
Ширина корпуса, м	2.3
Высота борта, м	0.88
Масса снаряженного катера, кг	820
Пассажировместимость, чел	7
Мощность двигателя, л.с.	90
Полезная грузоподъемность, кг	600

Модель двигателя УМЗ-4218, ЗМЗ-409,
Volvo Penta 4,3GL

Тип движителя водомот



Длина корпуса, м	4.75
Ширина корпуса, м	2.08
Длина габаритная, м	5.7
Высота борта, м	0.74
Масса снаряженного катера, кг	380
Пассажировместимость, чел	5
Скорость хода, км/ч	40–70
Полезная грузоподъемность, кг	420

Модель двигателя двухтактный

Мощность двигателя, л.с. 60–90

TRIDENT®

aluminium boats

В 2012 году компания «TRIDENT aluminium boats» участвует в следующих выставках:

«МОСКОВСКОЕ БОУТ ШОУ» г. Москва МВЦ «Крокус Экспо» – **20-25 марта**

«БАЛТИЙСКИЙ МОРСКОЙ ФЕСТИВАЛЬ»

г. Санкт-Петербург «ВК Ленэкспо» – **31 мая-1 июня**

Тест-драйвы новых катеров пройдут в мае и сентябре.

Trident Piton 720

Длина габаритная, мм – 7200
Ширина габаритная, мм – 2900
Максимальная осадка, мм – 400
Килеватость на транце, град. – 20°
Надувной баллон ПВХ:
- диаметр, м – 0,55
- плотность ткани, г/м – 2200
- кол-во отсеков – 6
Количество мест, чел. – 9
Запас топлива, л – 480
Мощность двигателя, л.с. – до 300
Скорость, км/ч – до 110



Trident 900 Piton



Показ новых моделей – в апреле 2012 года

«TRIDENT aluminium boats»

198412, Санкт-Петербург, г. Ломоносов,

Транспортный пер., д.9, тел. +7 (812) 423-32-23

www.tridentboats.ru, e-mail: katers@tridentboats.ru

Trident 620 Open	690 000
Trident 620 C	940 000
Trident 620 CT	1100 000
Trident 620 CT EVO	1130 000
Trident 720 WA	750 000
Trident 720 C	1 040 000
Trident 720 CT	1 190 000
Trident 720 CT EVO	1 220 000
Trident 720 Indigo	1 390 000
Trident Solo 800	2 550 000
Trident Solo 900	2 960 000
Trident 720 Piton	1 190 000
Trident 900 Piton	1 940 000

Указанные цены в рублях носят исключительно информационный характер и ни при каких условиях не являются публичной офертой, определяемой положениями Статьи 437 ГК РФ.

WWW.TRIDENTBOATS.RU

Цельносварные алюминиевые катера

Trident Solo 800



Trident Solo 900



*Показ новых моделей
– в апреле 2012 года*

Длина габаритная, мм – 8750
Ширина габаритная, мм – 2480
Максимальная осадка, мм – 550
Килеватость на транце, град. – 22°
Водоизмещение полное, кг – 3800
Количество мест, чел. – 9
Запас топлива, л – 450
Мощность двигателя, л.с. – до 300

...надёжный

Trident 720WA



Длина габаритная, мм – 7000
Ширина габаритная, мм – 2400
Максимальная осадка, мм – 400
Наклон транца, град. – 13°
Килеватость на транце, град. – 17°
Водоизмещение полное, кг – 1800
Вес (без двигателя), кг – 700
Количество мест, чел. – 7
Запас топлива, л – 205
Мощность двигателя, л.с. – до 200

Trident 720CT



Длина габаритная, мм – 7000
Ширина габаритная, мм – 2400
Максимальная осадка, мм – 450
Наклон транца, град. – 13°
Килеватость на транце, град. – 17°
Водоизмещение полное, кг – 1950
Вес (без двигателя), кг – 850
Количество мест, чел. – 7
Запас топлива, л – 205
Мощность двигателя, л.с. – до 200

Trident 720CT Evolution



TRIDENT®
aluminium boats

Длина габаритная, мм – 7000
Ширина габаритная, мм – 2400
Максимальная осадка, мм – 450
Килеватость на транце, град. – 17°
Водоизмещение полное, кг – 1950
Количество мест, чел. – 7
Запас топлива, л – 205
Мощность двигателя, л.с. – до 200

Trident 620 CT



Длина габаритная, мм – 6450
Ширина габаритная, мм – 2400
Максимальная осадка, мм – 450
Килеватость на транце, град. – 17°
Водоизмещение полное, кг – 1850
Количество мест, чел. – 7
Запас топлива, л – 205
Мощность двигателя, л.с. – до 175

TRIDENT®
aluminium boats

Trident 620 C



Длина габаритная, мм – 6450
Ширина габаритная, мм – 2400
Максимальная осадка, мм – 450
Наклон транца, град. – 13°
Килеватость на транце, град. – 17°
Водоизмещение полное, кг – 1850
Вес (без двигателя), кг – 800
Количество мест, чел. – 7
Запас топлива, л – 205
Мощность двигателя, л.с. – до 175

Trident 620 Open



Длина габаритная, мм – 6450
Ширина габаритная, мм – 2400
Максимальная осадка, мм – 400
Наклон транца, град. – 13°
Килеватость на транце, град. – 17°
Водоизмещение полное, кг – 1650
Вес (без двигателя), кг – 600
Количество мест, чел. – 7
Запас топлива, л – 205
Мощность двигателя, л.с. – до 175

НАДУВНЫЕ ЛОДКИ И РИБЫ

Надувные лодки и РИБ нужны сегодня практически всем, кто, так или иначе, связан с водной стихией. Кто-то использует их для рыбалки, кто-то для охоты, кто-то для путешествий... Некоторые модели с успехом несут службу в виде тендера, другие обеспечивают безопасность экипажей больших судов и т.д. Словом, «надувнушки» и РИБы сегодня – это одни из наиболее востребованных маломерных судов.



АКВАРИУС

Компания *Aquarius* (Аквариус), ранее существовавшая как дизайн-бюро по промышленному дизайну, дизайну и проектированию лодок, катеров, а также современных транспортных средств, малых и средних судов, в 2009 году сформировалась в отдельную фирму. В компании работают увлеченные своим делом профессионалы, за плечами которых огромный опыт постройки катеров и яхт, моторных лодок и кораблей, модернизация и дизайн катеров – это конструкторы, дизайнеры, ну и, конечно, менеджеры.



Модель	Длина, м	Ширина, м	Высота борта, м	Масса, кг	Килеватость, град.	Грузоподъем., кг	Пассажировмест., чел.	Мощн. Двиг., л.с.	Емкость топлив. бака, л	Тип привода	Материал корпуса
AQUA boat 330	3.3	1.9	0.6	56	18	400	4	15/25	–	ПМ	СП
AQUA boat 400	4.0	2.1	1.0	100	20	700	5	20/40	–	ПМ	СП
AQUA boat 460	4.6	2.4	1.0	180	18	850	7	30/50	80	ПМ	СП
AQUA boat 530	5.3	2.4	1.0	300	18	1000	9	50/90	80	ПМ	СП



Основным направлением компании является промышленный дизайн и производство.

Направления компании: проектирование и дизайн катеров (яхт, лодок, а также других промышленных объектов); производство изделий из стеклопластика, в том числе катеров и яхт; ремонт изделий из стеклопластика.

Все сотрудники компании обладают высокими профессиональными навыками и огромным опытом, у нас имеются свои производственные мощности, поэтому, размещая заказ в нашей компании, вы можете смело рассчитывать на неизменное качество готовой продукции.

При производстве катеров, яхт и других объектов мы используем только проверенные временем и прошедшие испытания материалы. Огромный опыт в проектировании и дизайне позволяет с уверенностью производить качественный продукт. Технологии производства катеров и яхт отточены годами и постоянно совершенствуются, поэтому качество готовых изделий не уступает, а по некоторым параметрам даже превосходит мировые стандарты. Размещая заказ катеров, яхт или лодок в нашей компании вы можете смело рассчитывать на неизменное качество, впечатляющий дизайн и превосходный результат.

Компания *Aquarius*

Ленинградская область, п. Проба, 22 км Дороги Жизни,
тел.: +7 (812) 922-61-71, +7 (911) 201-52-54,
aquariusdesign@mail.ru



МНЕВ и К°

Производство, продажа, сервис надувных лодок и катеров RIB



 **МНЕВ и К°**®

 **Korsar**

 **Catfish**



Испытано
ФСБ, МВД, ВМФ, МЧС



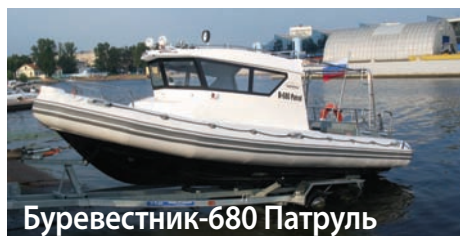
ПКФ "Мнев и К"
192148, г. Санкт-Петербург
ул. О.Берггольц., д.40
тел. многоканальный:
+7(812) 331-88-11
факс: +7(812) 331-88-10
e-mail: mnev@yandex.ru
e-mail: sekretar@mnev.ru

www.mnev.ru

МОБИЛЕ ГРУПП



РибМастер RM-860 Патруль



Буревестник-680 Патруль



РибМастер RM-600/впм



Буревестник В-530 НЛ

Модель	Длина тах, м	Ширина тах, м	Диаметр баллона, м	Вес, кг	Вместим., чел.	Мощн. мотора тах, л.с.
Лодки класса РИБ						
Скаут S-380	3.8	1.80	0.45	100	4+1	30 ПМ
Буревестник В-390(НТ; НS; НL)	3.9	1.80	0.40	113–142	4	30 ПМ
Буревестник В-410(НТ; НS; НL)	4.1	1.80	0.40/0.35	117–147	5	40 ПМ
Буревестник В-450 (Н; НS; НL)	4.5	2.10	0.50	165–195	7	50 ПМ
Буревестник В-530 Н	5.3	2.20	0.50	285–310	9	100 ПМ
Буревестник В-630 (М; МL;D; Н; DL; НL)	6.3	2.40	0.50	513–540	12	200/2×100 ПМ
Буревестник В-630 Патруль	6.3	2.45	0.50	620	12	200/2×100 ПМ
Буревестник В-550 Спорт	6.2	2.0	0.40/0.25	300–500	1	130/200 ПМ
Буревестник В-860 «Drive»	8.6	2.50	0.70	2500	12	315 ПОК
РибМастер RM-680 (Р; Патруль)	6.8	2.49	0.50/0.40	1050–1250	8-7	190 ПОК /200 ПМ
РибМастер RM-780 (Р; Патруль)	7.8	2.50	0.50/0.40	1200–1450	10-8	250 ПОК
РибМастер RM-860 (Р;Рм-1;Рм-2)	8.7	2.90	0.60/0.47	1900–2100	12	320 ПОК/2×250 ПМ
РибМастер RM-860 Патруль	8.7	2.90	0.60/0.47	2300	12	320 ПОК/2×250 ПМ
Модификации катеров со вспененным бортом						
РибМастер RM-600/ впм	6.0	2.4	0.25/0.60	900	6	200/2×100 ПМ
РибМастер RM-860 /впм	8.6	2.9	0.40/0.85	2100	12	320 ПОК/2×200 ПМ
РибМастер RM-860 Рм-1 / впм	8.6	2.9	0.40/0.85	2150	12	320 ПОК/2×250 ПМ
РибМастер RM-860 Патруль / впм	8.6	2.9	0.40/0.85	2500	12	320 ПОК/2×250 ПМ

Производственная фирма «Мобиле Групп»

198095, СПб, ул. Маршала Говорова, д.35, тел: +7 (812) 336-45-59, факс: +7 (812) 336-45-58,
www.mg-boat.ru; mg-boat@mail.ru





ПОСЕИДОН

ПРОИЗВОДСТВО ЛОДОК

WWW.POSEIDONBOAT.RU

Компания «Посейдон»

192148, Санкт-Петербург, ул. Ольги Берггольц, д 40

тел./ф. +7(812) 313-06-80, poseidon@poseidonboat.ru

Фирменный магазин:

ул. Софийская, д. 6, тел.: +7(812)708-66-52, 706-28-32

Магазин при производстве:

ул. Ольги Берггольц, д. 40 тел.: +7(812)365-05-88, +7(901)374-50-47

Ремонтно-сервисный центр:

ул. Софийская, д. 6 тел.: +7(812)706-26-68, +7(901)301-40-55



							чел			
PN-480	4,80	2,27	3,36	1,0	0,62	6+1	10	1830	126	50
PN-500	5,00	2,27	3,56	1,0	0,62	6+1	11	1915	135	50
PN-520	5,20	2,27	3,76	1,0	0,62	6+1	12	1999	144	50

* Значения могут варьироваться: габариты $\pm 2\%$, вес $\pm 5\%$



							чел			
TN-420	4,20	2,12	2,90	0,95	0,57	4+1	9	1350	99	40
TN-440	4,40	2,12	3,10	0,95	0,57	4+1	9	1420	107	40
TN-460	4,60	2,12	3,30	0,95	0,57	4+1	10	1495	115	40

* Значения могут варьироваться: габариты $\pm 2\%$, вес $\pm 5\%$



							чел			
AN-360	3,60	1,96	2,45	0,9	0,52	4+1	7	955	76	25
AN-380	3,80	1,96	2,65	0,9	0,52	4+1	7	1020	82	30
AN-400	4,00	1,96	2,85	0,9	0,52	4+1	8	1080	91	30

* Вес зависит от комплектации, габариты $\pm 2\%$, вес $\pm 5\%$



							чел			
BR-330	3,30	1,79	2,05	0,83	0,47	3+1	4	650	58	18
BR-350	3,50	1,79	2,25	0,83	0,47	3+1	5	700	64	25
BR-370	3,70	1,79	2,45	0,83	0,47	3+1	6	750	70	30

* Значения могут варьироваться: габариты $\pm 2\%$, вес $\pm 5\%$



							чел			
KS-305	3,05	1,56	2,10	0,71	0,43	3+1	3	390	48	12
KS-335	3,35	1,56	2,40	0,71	0,43	3+1	4	450	56	18
KS-365	3,65	1,77	2,60	0,81	0,47	3+1	5	660	66	25
KS-385	3,85	1,81	2,80	0,85	0,47	3+1	6	740	77	30
KS-405	4,05	1,92	3,00	0,9	0,50	4+1	7	820	87	30

* Значения могут варьироваться: габариты $\pm 2\%$, вес $\pm 5\%$



NEW съемное надувное дно
низкого давления



	Длина М	Ширина М	Глубина М	Высота М	Диаметр М	Чел	Вес кг	Вес кг	Лс макс
SN-360	3,60	1,74	2,53	0,80	0,47	3+1	650	65	25
SN-380	3,80	1,74	2,74	0,80	0,47	3+1	720	68	30

* Значения могут варьироваться: габариты $\pm 2\%$, вес $\pm 5\%$



	Длина М	Ширина М	Глубина М	Высота М	Диаметр М	Чел	Вес кг	Вес кг	Лс макс
VN-300	3,00	1,56	2,00	0,70	0,43	3+1	410	48	10
VN-320	3,20	1,56	2,20	0,70	0,43	3+1	440	53	15
VN-340	3,40	1,56	2,40	0,70	0,43	3+1	480	58	18
VN-360	3,60	1,63	2,60	0,75	0,43	3+1	530	65	25

* Значения могут варьироваться: габариты $\pm 2\%$, вес $\pm 5\%$



	Длина М	Ширина М	Глубина М	Высота М	Диаметр М	Чел	Вес кг	Вес кг	Лс макс
SM-270	2,70	1,38	1,80	0,60	0,38	3	360	25	5
SM-290	2,90	1,38	2,00	0,60	0,38	3	380	34	6
SM-310	3,10	1,38	2,20	0,60	0,38	3	400	38	8
SMK-290**	2,90	1,38	2,00	0,60	0,38	3+1	380	34,5	6
SMK-310**	3,10	1,38	2,20	0,60	0,38	3+1	400	38,5	8

* Значения могут варьироваться: габариты $\pm 2\%$, вес $\pm 5\%$
** SMK - килевой



РОТАН

Надувные лодки от 3.3 до 3.99 м

Марка	Модель	Длина, м	Ширина, м	Диаметр баллона, м	Пайол*	Вес, кг	Габариты упаковки, см	Полезная нагрузка, кг/чел.	Рек. мощность мотора, л.с.
Ротан	380Э (Эконом)	3.80	1.57	0.47	НД	30	80×55×50	400/4	18
Ротан	380К (Катамаран)	3.80	1.90	0.47	НД/фанера	50/78	120×55×50	800/6	25
Ротан	380	3.80	1.90	0.54	НД	40	125×60×30	800/5	25

*фанера, алюминий, аирдек, НД низкого давления

Ротан 380 Эконом



Ротан 380



Надувные лодки от 4.0 м до 5.5 м

Марка	Модель	Длина, м	Ширина, м	Диаметр баллона, м	Пайол*	Вес, кг	Габариты упаковки, см	Полезная нагрузка, кг/чел.	Рек. мощность мотора, л.с.
Ротан	420 (катамаран)	4.20	2.18	0.54	НД	60	150×70×40	900/6	30
Ротан	520 (катамаран)	5.20	2.18	0.54	НД	80	150×80×40	1100/7	50

*фанера, алюминий, аирдек, НД низкого давления

Ротан 380 Катамаран



Ротан 420

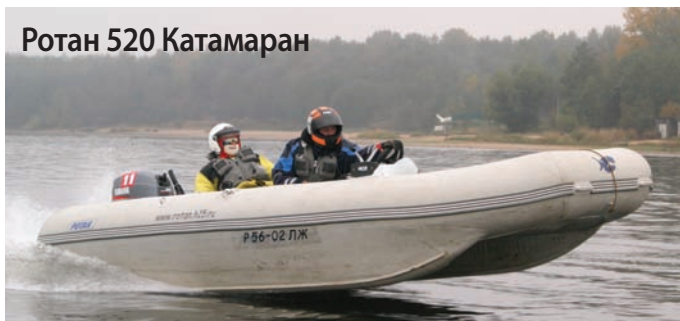


Моторные лодки и катера длиной 7.50 м и более

Марка	Модель	Материал корпуса*	Длина, м	Ширина, м	Высота борта, м	Вес, кг	Полезная нагрузка, кг/чел.	Рек. мощность мотора, л.с.
Ротан	8.40	Пластик + надувные скеги	8.40	3.50	0.95	650	1500/10	150-175

*пластик, АМГ-3, АМГ-5, пластик+АМГ-5 и т.д.

Ротан 520 Катамаран



Ротан 840



«Ротан»

тел.: +7 (911) 270-77-80, +7 (921) 588-05-04

Магазин: Санкт-Петербург, Ленинский пр., д. 67

тел./факс: +7 (812) 751-08-06; www.rotan.spb.ru



www.flinc.ru

СОВРЕМЕННЫЕ НАДУВНЫЕ ЛОДКИ

info@flinc.ru



FT360L/360LA



3,6	1,43	0,42	420	33/28	3	3+1	10	

FT290L / F290LA



2,9	1,38	0,39	220	26/22	3	2+1	5	

F280/F280L



2,8	1,3	0,36	220	15	2	2	2	

FT320L / FT320LA



3,2	1,38	0,39	320	28/24	3	3	6	

F280TLA



2,8	1,3	0,36	220	16	2	2	3,5	

F260



2,6	1,24	0,34	170	14	2	1+1		

F300TL / F300TLA



3,0	1,3	0,37	220	19/18	2	2+1	3,5	

F280T / F280TL



2,8	1,3	0,36	220	16	2	2	3,5	

F240L



2,4	1,24	0,34	170	8	2	1		

BOATMASTER 300



3,0	1,37	0,4	220	21	2	2+1	3,5	

BOATMASTER 310 TR



3,1	1,36	0,4	220	25	3	2+1	6,5	

Серия современных гребных и моторных лодок компании **FLINC** обладает репутацией удобных и качественных и пользуется большой популярностью на рынке маломерных судов.

Характерные особенности лодок: легкий ход на веслах, прекрасная маневренность, легкость, простота сборки и удобство транспортировки.

Лодки **FLINC** предназначены для рыбалки, охоты, туризма и отдыха. В их конструкции и комплектации были учтены пожелания опытных охотников и рыбаков.

Широкий модельный ряд лодок длиной от 2.4 до 3.6 метра, а также разнообразная комплектация позволяют подобрать оптимальный вариант для каждого покупателя. Корпус лодок выполнен из немецкой лодочной ПВХ-ткани HEUTEX плотностью от 650 г/см² и выше в особо ответственных зонах.

Различные варианты конструкции «палубы»: слани из «морской» фанеры, фанерный пол-книжка, вкладная надувная палуба высокого давления, айрдек (модели с индексом А).

В зависимости от модели, лодки комплектуются фиксированными банками (сидениями) или подвижными (модели с индексом L), а также навесным транцем (индекс Т).

В комплект каждой лодки входят разборные весла, ножная помпа 5 или 6.5 литров (в зависимости от модели), ремкомплект и удобный функциональный рюкзак. Грузоподъемность всех гребных моделей лодок – до 250 кг (не требуется регистрация).

Транцевые лодки – модели FT320L/LA и FT290L/LA – позволяют уверенно глиссировать на моторах 4–5 л.с., что особенно удобно, если учесть, что такие моторы достаточно недороги и не требуют удостоверения на управление маломерными судами.

Применение в производстве лодок **FLINC** самых современных материалов и компонентов позволило сделать их максимально легкими и компактными в свернутом состоянии, без потери эксплуатационных качеств.

Компания **FLINC** предоставляет расширенную (до 5 лет) гарантию на ПВХ ткани и швы корпуса лодки.

Дополнительная информация и контакты на сайте www.flinc-shop.ru



Упаковка лодок FLINC удобна и компактна

Airdeck

Для моделей лодок F280 - F300 - FT290 - FT320 - FT360 предусмотрено надувное днище Airdeck легкое и компактное, которое можно использовать и в качестве туристского коврика.

www.flinc.ru



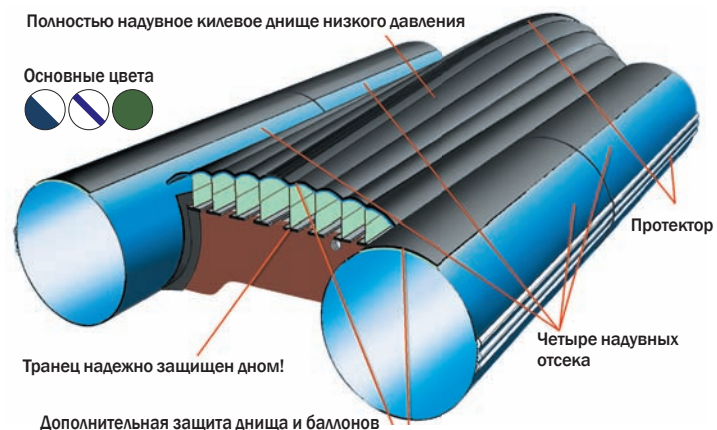
+7 (812) 369 5970

СОЛАР

Компания Solar в 2002 году начала производить лодки с килевым полностью надувным днищем низкого давления. Конструкция является собственной разработкой компании и была запатентована в 2005 году. Для любителей активного скоростного отдыха на воде лодка Solar открывает великолепные возможности! Благодаря уникальной конструкции на ней не требуется тяжелый пайол из водостойкой фанеры или алюминия. Лодка Solar легче лодок аналогичного класса и размера примерно на 30% – когда нужна динамика, лишний вес ни к чему!

Мобильность. Лодка Solar упаковывается в один мешок с ручками для переноски. Взяв с собой лодку, вы можете не вспоминать, взяли ли пайолы и весла, которые на других лодках упаковываются отдельно. Владельцам моторных надувных лодок с фанерной стлянью известна проблема их сборки-разборки. При попадании грязи в крепления пайолов (стрингеры) их бывает сложно вытащить или вставить на свое законное место. Данная процедура для человека неподготовленного может превратиться в настоящую пытку. Кроме того, постоянно существует риск того, что при больших волнах или наезде на препятствия данные фанерные детали могут просто выскочить из своих креплений. Для лодок нашей конструкции этой проблемы не существует. Лодка Solar не требует утомительной сборки-разборки и чистки пазов пайола и стрингеров. Сборка судна сводится только к его надуванию, и при наличии пневмокомпрессора вся процедура не превышает 10 мин. **ВЫ ПРОСТО РАЗВОРАЧИВАЕТЕ И НАКАЧИВАЕТЕ ЛОДКУ!**

Надежность. Создана единая устойчивая форма надувного днища с заданным килем. В результате лодка Solar хорошо переносит падение с гребня волны или, например, прыжок стокилограммового пилота на палубу с полуметровой высоты. Лодка Solar не боится ни мелководья, ни каменистых горных рек. Надувную (собранную) лодку можно просто волочить по берегу. Снаружи дно лодок Solar имеет дополнительный (дублирующий) слой материала, толщина и вид



которого могут определяться заказчиком. Лодки имеют практичный и привлекательный внешний вид. Палуба имеет ровную, жесткую и нескользящую поверхность. Дополнительно сверху палуба проклеивается слоем противоскользящей ткани. Вероятность её повреждения при эксплуатации сведена к минимуму, так как толщина пакета материалов в этом месте достигает 4 мм. Стоя в лодке, вы можете спокойно забрасывать спиннинг или стрелять из ружья, не рискуя оступиться.

Дополнительное оборудование. При поставке лодок учитывается максимум пожеланий клиента. Мы устанавливаем комплекты оборудования для дистанционного управления. Тент, имеющий окна из прозрачной пленки, поможет в непогоду и защитит от ветра.

Гарантия. На швы, узлы и детали лодок Solar – 24 месяца, на ПВХ-материал – 5 лет.

Стандартный комплект поставки: Лодка, ремкомплект (клей, ПВХ-ткань), помпа ножная 5 л, ключ для клапана, руководство по эксплуатации, сидения – 2 шт., весла – 2 шт.

Лодки Solar прошли многолетние испытания на бурных горных реках Хакасии и Горного Алтая, показали свои мореходные качества на Японском море и озере Байкал, их качество защищено сертификатом Госстандарта России (выдано НИИ «Лот» г. Санкт-Петербург).

По сравнению с прошлым годом, модельный ряд лодок, продающихся под брендом Solar, расширился за счет двух новых моделей – 450 К и 555 К. В отличие от моделей с индексами МК, т. е. «малокилевыми», новинки имеют килеватые обводы, что облегчает управление лодкой и обеспечивает более комфортное движение по волне. Модель 450 в разных версиях подверглась существенным конструктивным изменениям: у нее другой крой материала, более плавные «обводы» и присутствует кормовой интерцептор. Также в сезоне 2012 года должна появиться модель 380 Jet, рассчитанная на установку водометного подвесного мотора мощностью до 30 л.с.

Модель	Габариты лодки, м.	Размер кокпита, м	Диаметр баллона, м	Грузоподъемность, кг	Пассажиро-местность, чел.	тип/рекоменд./макс мощность мотора, л.с.	Максимальный вес мотора, кг	Снаряженная масса лодки, кг	Размер упаковки, м
Солар – 310	3.1x1.55	1.95x0.73x0.30	0.42	400	2	6/9.8/15	40	44	1.10x0.50x0.40
Солар – 330	3.3x1.66	2.10x0.74x0.30	0.45	450	3	6/9.8/15	45	47	1.10x0.50x0.40
Солар – 350	3.5x1.70	2.23x0.80x0.30	0.45	500	3	9.8/15/15	50	49	1.10x0.50x0.40
Солар – 380	3.8x1.75	2.53x0.81x0.37	0.45	600	4	9.8/15/20	60	59	1.15x0.55x0.45
Солар – 400	4.0x1.85	2.75x0.75 x 0.39	0.50	700	5	15/20/40	80	65	1.25x0.55x0.50
Солар – 420	4.2x2.00	2.82x0.90x0.37	0.50	800	6	15/25/40	80	69	1.30x0.60x0.50
Солар – 450 К	4.5x1.85	3.25x0.75x0.39	0.50	800	6	15/30/40	80	75	1.20x0.55x0.50
Солар – 450 МК	4.5x1.85	3.25x0.75x0.39	0.50	800	6	15/30/40	80	75	1.20x0.55x0.50
Солар – 555 К	5.5x1.95	3.80x0.85x0.34	0.50	1000	8	15/30/40	80	88	1.30x0.60x0.55
Солар – 555 МК	5.5x1.95	3.80x0.85x0.34	0.50	1000	8	15/40/50	80	88	1.30x0.60x0.55

СОЛАР

**Солар 310**

Лодка очень удобна для рыбалки или охоты. В новой модификации лодка имеет плавное скругление баллонов, а также расширенный и углубленный кокпит. Полностью надувное килевое днище в надутом виде дополнительно усиливается слоем ПВХ-ткани по всей поверхности. Пол внутри лодки проклеен защитным слоем прочной нескользящей ткани по всей площади.

**Солар 330**

Лодка разработана в самом распространенном сегодня формате – для рыбалки вдвоем. Это вовсе не означает, что ее тяжело переносить в одиночку. Вес лодки всего 39 кг. Оптимально сочетается с мотором мощностью 6–8 л.с. Максимальные показатели лодки проявляются с мотором 15 л.с.

**Солар 350**

Укороченная версия модели Солар-380 М. Достоинства: малый вес, широкий кокпит и удобная сборка/разборка. Макс. скорость с 2-мя пассажирами с мотором Тохатсу 9.8 – 35 км/ч. В данной модели нашло свое применение новое решение – кормовой интерцептор, благодаря чему лодка без критичных дифферентов выходит на глиссирование, хорошо управляется и имеет минимальную килеватость.

**Солар 380**

Оптимальна для рыбалки, походов или туризма. Нам удалось создать максимально эргономичное судно для отдыха на природе. Лодка может комплектоваться тентом или маскировочной накидкой, для нее также есть стояночные тенты с окнами из ПВХ-пленки и дугами из нержавеющей стали. Рекомендуем установить на лодку фальшборт с брызгозащитным фартуком.

**Солар 400**

Незаменима в условиях мелководья. Укороченная версия модели Солар-450 МК. Идеально подходит для семейных путешествий, сплавов и рыбалки, на данную модель также возможна установка комплектов рулевого управления. Для нее есть тенты, накидки, багажные сумки и фальшборты. Мощность подвесного водомета – до 40 л.с.

**Солар 420 Нерюнгри**

Широкий кокпит, минимальная килеватость и кормовой интерцептор сделали эту лодку хитом продаж в «мелководном» сегменте. С подвесным водометом мощностью 30–40 л.с. лодка имеет превосходные ходовые качества и обладает отличной проходимостью по мелководью. Благодаря этому лодка незаменима на сплавах и рыбалке на отдаленных мелководных горных реках.

**Солар 450 МК**

«Малокилевой» вариант исполнения Солар-450. Это «старшая» лодка из серии и предназначена для путешествий по мелководным горным рекам. Лодка имеет малый вес. Мы предлагаем к этой модели рулевое управление, тенты, накидки, фальшборты, багажные сумки двух видов, брызгозащитные фартуки. Мощность водомета – до 40 л.с.

**Солар 555 МК**

Лодка предназначена для эксплуатации с подвесным водометным двигателем в условиях мелководья и горной местности. Отлично подходит для сплавов, дальних походов и работы. Допускается установка мотора мощностью до 50 л.с.

STINGRAY



Лодки Stingray производятся на заводе Sun Selections в Кумае. Оснащенный новейшим оборудованием, он на сегодняшний день является одним из самых современных в мире. Исключительное качество и надежность надувных лодок Sun Selection позволили им стать лидером продаж в Европе. С 2004 года продукция завода под торговой маркой Stingray представлена и в России.

Модельный ряд лодок, адаптированный к российским условиям эксплуатации, рассчитан на установку подвесных моторов мощностью до 50 л.с. Он включает прогулочные, спортивные и семейные модели длиной от 2 до 4.5 м в белом и зеленом исполнении.

Баллоны лодок изготовлены из высокопрочного материала DURATEX 1100 – пятислойной ткани на основе ПВХ. Этот материал, плотность которого составляет 1100 г/м², считается одним из лучших, поскольку имеет не только высокую прочность, но и устойчивость к порезам и проколам.

Модели с дном из дюралюминиевого сплава оптимальны для тех, кому важна долговечность и максимальная надежность.

Инженеры завода находятся в постоянном поиске и в контакте с потребителем, именно по их заказу была выпущена экспериментальная модель лодки с алюминиевыми сланями и особо прочным дном, ныне успешно продающаяся на российском рынке.

Хочется напомнить, что некоторые модели лодок также выпускаются с деревянными сланями.

Тем, кто ценит компактность и легкость сборки, оптимально подойдут лодки с надувным дном AirDeck. Его жесткость достигается за счет технологии Aerotech: два слоя синтетического полотна, прочно соединенные тысячами тонких капроновых нитей.

Лодки Stingray сочетают в себе все то, что делает ваш отдых на воде действительно комфортным и безопасным: надежность конструкции, скорость, грузоподъемность и умеренный вес.



Серия SL/IB. Несмотря на небольшие размеры, эти лодки ни по качеству материала, ни по качеству изготовления не уступают большим моделям. Легкие, простые в сборке, они идеально подойдут для прогулки или рыбалки на озере или реке. Навесной транец, поставляемый в комплекте, позволяет установить мотор мощностью не более 2.5 л.с.

Модель	Длина × ширина наиб., м	Диаметр баллона, м	Кол-во отсеков, шт.	Надувной киль	Вес лодки, кг	Грузоподъемность, кг	Пассажиров, чел.	Макс. мощн. мотора, л.с.	Макс. вес мотора, кг	Ориентиров. цена, долл.
200 SL*	2.05×1.20	0.33	2	–	20	250	2	2.5	24	510
200 IB**	2.05×1.20	0.33	2+1	–	22.4	250	2	2.5	24	630
230 IB**	2.32×1.34	0.345	2+1	–	24.9	320	3	3.3	24	760

* Наборное днище, навесной транец высотой 381 мм; ** Днище – AirDeck, навесной транец – 381 мм

STINGRAY



Серия IBK. Модели этой серии одинаково хорошо подойдут как для рыбалки, так и для семейной прогулки. Плоское надувное дно и надувной киль обеспечивают им хорошие гидродинамические и скоростные характеристики, а также комфорт. Кроме того, эти лодки считаются одними из самых безопасных. Даже если вы повредите несколько надувных отсеков, остальные позволят вам удержаться на воде.

Модель	Длина × ширина наиб., м	Диаметр баллона, м	Кол-во отсеков, шт.	Надувной киль	Вес лодки, кг	Грузоподъемность, кг	Пассажиров, чел.	Макс. мощн. мотора, л.с.	Макс. вес мотора, кг	Ориентиров. цена, долл.
230 IBK*	2.28 × 1.34	0.365	3+2	+	25.6	400	2	5	40	840
265 IBK*	2.71 × 1.53	0.425	3+2	+	31.6	550	4	8	50	960
320 IBK*	3.19 × 1.54	0.42	3+2	+	43	620	5	9.9	50	1190

* Днище – AirDeck



Серия VIB. Отличительными чертами лодок этого типа являются V-образное надувное дно и надувной киль. Накачивать такое дно рекомендуется до давления 0.80 бар насосом высокого давления – только это обеспечит необходимую жесткость. В этом году в модельном ряду VIB появилась лодка длиной 4.2 м. Она выпускается в двух модификациях: с нормальным и высоким транцем. На нее может быть установлен мотор до 50 л.с. с ручным и дистанционным управлением.

Модель	Длина × ширина наиб., м	Диаметр баллона, м	Кол-во отсеков, шт.	Надувной киль	Вес лодки, кг	Грузоподъемность, кг	Пассажиров, чел.	Макс. мощн. мотора, л.с.	Макс. вес мотора, кг	Ориентиров. цена, долл.
310 VIB*	3.10 × 1.56	0.435	3+2	+	42.0	620	5	15	50	1190
350 VIB*	3.56 × 1.72	0.45	3+2	+	57.0	900	5	15	50	1430
420 VIB*	4.18 × 2.01	0.53	3+2	+	84.0	1316	7	50	110	2100

* Днище – V-образный AirDeck



Серия AL. Модели этой серии с наборным дном из алюминиевых сланей славятся прежде всего своей надежностью и долговечностью. В такой лодке вы будете чувствовать себя одинаково комфортно при длительном путешествии, на рыбалке, прогулке с друзьями. При любом скоростном режиме эта лодка поразит вас маневренностью, устойчивостью на воде и легкостью в управлении.

Лодки 420AL, 430AL, 455AL – на сегодня самые большие в модельном ряду Stingray. Предназначены для дальних переходов с большим количеством пассажиров и груза. Комфорт и безопасность в таких путешествиях обеспечат баллоны увеличенного диаметра, усиленные алюминиевые слани и большее количество отсеков.

Модель	Длина × ширина наиб., м	Диаметр баллона, м	Кол-во отсеков, шт.	Надувной киль	Вес лодки, кг	Грузоподъемность, кг	Пассажиров, чел.	Макс. мощн. мотора, л.с.	Макс. вес мотора, кг	Ориентиров. цена, долл.
320 AL*	3.18 × 1.53	0.43	3+1	+	51.7	620	5	15	50	1150
360 AL*	3.56 × 1.73	0.45	3+1	+	66.9	700	6	20	55	1380
390 AL*	3.79 × 1.73	0.45	3+1	+	68.6	780	6	25	57	1520
420 AL*	4.20 × 1.89	0.485	3+1	+	79.5	1100	8	30	67	1770
430 AL*	4.29 × 2.02	0.52	5+1	+	92.4	1250	8	30	72	1770
455 AL*	4.56 × 2.00	0.525	5+1	+	93.3	1400	8	40	108	1870

* Днище – алюминиевое разборное



Компания «Stingray»
www.suzuki.spb.ru

ФЛАГМАН

Компания «Флагман» осуществляет проектирование и серийное изготовление надувных моторных лодок из тканей ПВХ с надувным килеватым днищем низкого давления по уникальной технологии.

Лодки «Флагман» имеют жесткую упругую единую конструкцию корпуса и днища, благодаря чему амортизируются удары волн, они устойчивы на курсе и в поворотах.

В конструкцию наших лодок внедрено разработанное фирмой и запатентованное устройство **Fast Sliding** («быстрое сколь-

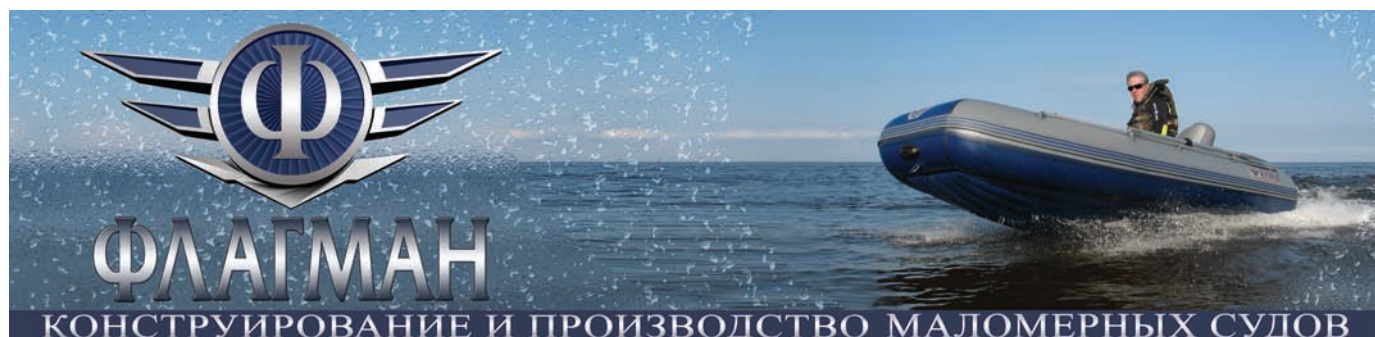
жение»), в результате чего они обладают беспрецедентными ходовыми характеристиками:

- легким выходом в глиссирующий режим,
- необходимым устойчивым дифферентом на корму без проявлений дельфинирования,
- а также развивают большую скорость.

Благодаря надувному днищу лодки «Флагман» имеют особую всхожесть на волну, легко преодолевают бурные потоки и мелкие каменистые реки.

Модели	Длина габаритная, м	Длина кокпита, м	Ширина габаритная, м	Ширина кокпита, м	Диаметр баллона, м	Глубина кокпита, м	Кол-во независим. отсеков	Рекомендуемое давление в отсеках, атм	Максимальная грузоподъемность, кг	Пассажи ровместимость, чел.	Мощн. мотора рекомендуемая/ макс. (при загрузке 2 и более человек), л.с.	Вес лодки без комплектовки, кг	Габариты упакованной лодки, мм	Применяемая ткань, плотность, г/см ²
Ф 280	2.80	1.84	1.50	0.62	0.46	0.34	3+днище	0.28	220	2	5/6	20	880×430×300	850
Ф 280 L	2.80	1.84	1.50	0.62	0.46	0.34	3+днище	0.28	220	2	5/6	16	880×430×300	750
Ф 320	3.20	2.22	1.50	0.62	0.46	0.34	3+днище	0.28	400	3	5/10	24	800×300×300	850
Ф 320 L	3.20	2.22	1.50	0.62	0.46	0.34	3+днище	0.28	400	2	5/10	21	750×250×250	750
Ф 350	3.50	2.50	1.64	0.72	0.48	0.38	3+днище	0.28	500	4	10/18	38	1000×530×320	1050
Ф 350 L	3.50	2.50	1.64	0.72	0.48	0.38	3+днище	0.28	500	4	10/18	34	950×500×300	850
Ф 350 FB	3.50	2.50	1.64	0.72	0.48	0.38	3+днище	0.28	500	4	10/18	48	1000×530×340*	1050
Ф 380	3.80	2.68	1.77	0.78	0.48	0.38	3+днище	0.28	750	5	15/25	42	1100×550×340	1050
Ф 380 L	3.80	2.68	1.77	0.78	0.48	0.38	3+днище	0.28	750	5	15/25	36	1050×500×300	850
Ф 380 FB	3.80	2.68	1.77	0.78	0.48	0.38	3+днище	0.28	750	5	15/25	52	1100×550×340 **	1050
Ф 380 Игла	3.80	2.68	1.50	0.62	0.46	0.34	3+днище	0.28	750	4	10/15	36	750×500×340	1050
Ф 420	4.20	3.16	2.02	0.92	0.50	0.42	3+днище	0.28	900	6	15/25	57	1200×500×400	1200
Ф 420 FB	4.20	3.16	2.02	0.92	0.50	0.42	3+днище	0.28	900	6	15/25	68	1200×500×400***	1200
Ф 420 Игла	4.20	3.18	1.50	0.62	0.46	0.34	3+днище	0.28	750	6	15/25	39	750×500×400	1050
Ф 450	4.50	3.26	2.02	0.92	0.50	0.42	4+днище	0.28	900	7	15/30	60	1300×650×400	1200
Ф 450 FB	4.50	3.36	2.02	0.92	0.50	0.42	4+днище	0.28	1200	7	15/30	72	1200×500×400****	1200

* – вторая упаковка – днище 800×250×200; ** – вторая упаковка – днище 850×300×250; *** – вторая упаковка – днище 900×350×300; **** – вторая упаковка – днище 950×370×350



Компания «Флагман»

193230, г. Санкт-Петербург, Октябрьская наб., д. 50, тел. +7 (911) 141-94-24, +7 (812) 336-93-80,
info@flagman-spb.ru; www.flagman-spb.ru

МОТО-СЕРВИС

Вся линейка подвесных лодочных моторов и запчастей Suzuki-Marine от официального дилера. Наши квалифицированные специалисты проконсультируют и помогут выбрать подвесной лодочный мотор, а также запчасти, расходные материалы, аксессуары.

Вся техника имеет заводскую гарантию.

Магазин Мото-Сервис является официальным дилером производителей лодок Suzumar, Stingray, Prof-Marine

Проконсультируем и поможем выбрать надувную лодку (катер), а также запчасти, расходные материалы, аксессуары.

Все надувные лодки ПВХ продаваемые в нашем магазине имеют заводскую гарантию.



Наряду с моторной продукцией Suzuki-Marine, мы предлагаем надувные лодки из ПВХ.

Лодки Stingray производятся на заводе Sun Selections. Оснащенный новейшим оборудованием, на сегодняшний день он является одним из самых современных в мире. Исключительное качество и надежность позволило надувным лодкам Sun Selection стать лидерами продаж в Европе. С 2004 года продукция завода представлена в России торговой маркой Stingray.

Модельный ряд, адаптированный к российским условиям эксплуатации, рассчитан на установку подвесных моторов мощностью до 40 л.с. Баллоны лодок изготовлены из высокопрочного материала Duratech 1100.

Модели с дном из дюралюминиевого сплава оптимальны для тех, кому важна надежность и максимальная долговечность. Тем, кто ценит компактность и легкость сборки, оптимально подойдут лодки с надувным дном Air Deck. Его жесткость достигается за счет технологии Aerotech — два слоя синтетического полотна прочно соединенные тысячами тонких капроновых нитей.

Лодки Stingray сочетают в себе все то, что делает Ваш отдых на воде действительно комфортным и безопасным: надежность конструкции, скорость, грузоподъемность и умеренный вес.

Модельный ряд, рассчитанный на установку подвесных моторов

мощностью до 30 л. с., включает лодки длиной от 2,3 до 3,9 метра в белом и зеленом исполнении.

Баллоны лодок изготовлены из высокопрочного материала Duratech 1100. Тем, кто ценит компактность и легкость сборки, оптимально подойдут лодки с надувным дном Air Deck. Его жесткость достигается за счет технологии Aerotech — два слоя синтетического полотна прочно соединенные тысячами тонких капроновых нитей. Модели с дном из дюралюминиевого сплава оптимальны для тех, кому важна надежность конструкции и максимальная долговечность.

Сегодня официально в Россию поставляются моторы следующих серий:

Двухтактные:
DT 9.9/15, DT30, DT 40

Четырехтактные:
DF2.5 (новый), DF4/5/6, DF8A, 9,9A, DF15, DF25/25E/25R, DF40A/50A/60A, DF70A/80A/90A, DF100/115, DF140, DF150/175, DF200/225/250, DF300

Модельный ряд лодок Suzumar:
230KIB/265KIB, 320AL/360AL, 390AL

Модельный ряд Stingray:
200SL/200IB/230IB, 230IBK/265IBK/320IBK, 310VIB/350VIB, 320AL/360AL/390AL/420AL/430AL/455AL

Компания «МОТО-СЕРВИС»

Санкт-Петербург, Кондратьевский пр., д. 32,

тел.: +7 (812) 542-37-11, +7 (812) 540-86-26, с 10.00 до 19.00, без обеда и вы.

info@moto-service.ru; www.moto-service.ru





Торговый Дом
Царь®

www.czar.ru

Москва, Кастанаевская ул., 42 к.2; тел.: +7 (499) 730-55-00

TRAVEL 503/1003

Вне зависимости от того, планируете ли вы приобрести лодку, надувную шлюпку или маленькую парусную яхту, мотор Travel идеально подходит для этих целей. Встроенная литиево-марганцевая батарея и высокая производительность трансмиссии — единственная альтернатива мотору, работающему на бензине и предназначенному для небольших судов.

Дисплей на румпеле для вывода информации

85	Уровень заряда батареи
13	Запас хода
45	Скорость относительно земли
273	Входная мощность

Travel 503 1,5 л.с.
Travel 1003 3,0 л.с.

Travel 503 29,6 В (встроенный)
Travel 1003 29,6 В (встроенный)

Travel 503 12,7 кг (S)/13,3 кг (L)
Travel 1003 13,4 кг (S)/14,0 кг (L)

2-year limited warranty
Гарантия 2 года

Travel 503 со встроенной батареей (29,6 В/11 А-ч). Для надувных лодок, небольших моторных лодок и парусных шлюпок до 750 кг

	Скорость в узлах	Запас хода в морских милях	Время пробега в часах
Малый ход	1,5 – 2,0	9,6 – 12,8	6:20
Средний ход	2,5 – 3,0	5,3 – 6,4	2:08
Полный ход	3,6 – 4,0	2,6 – 2,8	0:42

Travel 1003 со встроенной батареей (29,6 В/18 А-ч). Для надувных лодок, небольших моторных лодок или парусных шлюпок до 1,5 т.

	Скорость в узлах	Запас хода в морских милях	Время пробега в часах
Малый ход	1,5 – 2,0	15,0 – 20,0	10:30
Средний ход	2,5 – 3,0	8,5 – 10,5	3:30
Полный ход	4,5 – 5,0	2,5 – 2,8	0:35



Электрические подвесные моторы Torqeedo задают новые стандарты эффективности и качества. Это результат тщательной и бескомпромиссной оптимизации отдельных компонентов наряду с использованием последних достижений в технологии производства.

TORQUEEDO
STARNBERG.GERMANY

CRUISE 2.0 R/4.0 R

Как и все двигатели Torqeedo, эти двигатели являются самыми мощными в своём классе. Это значит, что они получают больше мощности и хода от данного источника электропитания, чем любые другие электромоторы, представленные на рынке.

Кроме того, на дисплее, который расположен на дистанционном управлении, отображается важная информация: заряд батареи, информация о скорости судна и запасе хода, полученная посредством GPS.

Информация на дисплее дистанционного управления



Cruiсе 2.0 R – 5-6 л.с.
Cruiсе 4.0 R – 8-9, 9 л.с.

Cruiсе 2.0 R – 24 В
Cruiсе 4.0 R – 48 В

Cruiсе 2.0 R – 16, 8 кг (S)/17, 2 кг (L)
Cruiсе 4.0 R – 17, 1 кг (S)/17, 5 кг (L)

2-year limited warranty
Гарантия 2 года

Cruiсе 2.0 R

2 x 12 В / 200 А-ч свинцовая батарея (вес батареи около 120 кг). Небольшие моторные лодки, парусные шлюпки до 3 тонн

	Скорость в узлах	Запас хода в морских милях	Время пробега в часах
Малый ход	1,5	165,0	110:00
Средний ход	2,6	43,0	16:30
Полный ход	5,0 – 6,5	10,0 – 13,0	2:00

Cruiсе 4.0 R

2 x 24 В Torqeedo Power 26-104 (вес батареи около 40 кг). Небольшие моторные лодки, парусные шлюпки до 4 тонн

	Скорость в узлах	Запас хода в морских милях	Время пробега в часах
Малый ход	3,0	24,0	8:00
Средний ход	4,5	13,5	3:00
Полный ход	6,0 – 11,0*	7,0 – 13,0*	1:10

*Максимальная скорость – для небольших лёгких моторных лодок



85	Уровень заряда батареи
13	Запас хода
45	Скорость относительно земли
273	Входная мощность

FISH N HUNT

	FH 8.6 RIB	FH 11	FH 11 AERO	FH 12.6	FH 14	
	длина общая, м	2.68	3.35	3.35	3.80	4.20
	длина внутренняя, м	1.67	2.36	2.36	2.60	2.94
	ширина общая, м	1.44	1.50	1.50	1.60	1.71
	ширина внутренняя, м	0.70	0.70	0.70	0.74	0.85
	диаметр баллона, м	0.40	0.40	0.40	0.45	0.45
	грузоподъёмность, кг	380	500	500	580	750
	вес лодки, кг	36	33	27	45	53
	количество отсеков	2	3+1	3+1+1	3+1	3+1
	мощность ПЛМ max, Л.С.	10	15	10	20	25
	вес ПЛМ, кг	45	45	45	55	70

«Торговый дом «Царь» в ТЦ «Спорт-Хит» Москва, Сколковское ш., д.31; тел.: 8 (495) 937-63-46

«Торговый дом «Царь» в ТЦ «Экстрим» Москва, ул. Смольная, д.63 Б; тел.: 8 (495) 788-95-73

FISH N HUNT by ZODIAC

Лодки Fish&Hunt изготавливаются из материала 1100 Decitex, который является собственной разработкой Zodiac. Этот материал значительно прочнее и легче своих аналогов. 1100 Decitex также является совершенным, с точки зрения сохранения первоначальных свойств лодочного материала, даже спустя годы воздействия ультрафиолета. Этот материал обладает уникальной воздухонепроницаемостью и разработан для использования в морских условиях. Zodiac создает лодки с поистине неразрушимыми швами, благодаря технологии термосоединения. Эта технология позволяет сваривать материал с помощью внутренних и внешних соединительных лент. Процесс происходит в автоматическом режиме и абсолютно превосходит уже устаревший метод склеивания, который до сих пор используют многие производители.



FH 11 FH 12.6 FH 14



FH 11 AERO



FH 8.6 RIB



Сумки для лодок

Компания ПЛАНЕТА ЛОДОК представляет новинку 2012 г.

Надувные моторно-гребные лодки DINGO

Учитывая специфику лодочного рынка и изменяющегося спроса, специалисты компании «Планета Лодок» разработали к сезону 2012 года новую серию надувных моторно-гребных лодок DINGO.

Это лодки с хорошим качеством материалов и уровнем изготовления, но по более привлекательной цене.

При разработке этой линейки лодок были оптимизированы многие процессы, влияющие на цену и качество лодок. Лодки серии DINGO изготовлены из ткани ПВХ 850 г/м.кв. Цвет корпуса – фирменный темно – зеленый цвет.

Лодки DINGO представлены в двух вариантах исполнения палубы: речный настил (буквенный индекс – R) и пайолы (буквенный индекс – F). Стремительные обводы корпуса, высоко приподнятый нос и оптимальная килеватость днища – все это в целом образ современной разборной надувной лодки.



Основные характеристики лодок серии DINGO*

Модель	27F	29F	32F	27R	29R	32R
Общая длина, см	270	290	320	270	290	320
Общая ширина, см	152	152	152	152	152	152
Диаметр баллона, см	42	42	42	42	42	42
Количество гермоотсеков	3	3	3	3	3	3
Грузоподъемность, кг	484	510	566	462	486	530
Количество пассажиров	3	3+1	4+1	3	3+1	4+1
Макс. мощность мотора (2-х такт.)	5	6	10	3	5	6

* характеристики могут меняться в процессе производства продукции

- на борту установлены красивые современные комплектующие
- в носовой части установлена ручка для более удобного перемещения лодки
- жесткая разборная палуба изготовлена из водостойкой фанеры 12мм и анодированного алюминиевого профиля
- высокотехнологичные сливной и воздушный клапаны
- надежная упаковочная сумка
- руководство по эксплуатации на русском языке.

www.dingolodka.ru

www.planetalodok.ru

www.petroset.ru

розничные продажи:
(812) 64-703-64, 703-52-50

оптовые поставки:
(812) 647-03-17

DINGO

Надувные спасательные жилеты

цены ориентировочные



1555 WINNER 150 ZIP AUTO / ЖИЛЕТ WINNER с автоматическим механизмом наполнения газом черный 40-150 кг
ЦЕНА 5890



1585 WINNER 150 ZIP MAN / ЖИЛЕТ WINNER с ручным механизмом наполнения газом красный 40-150 кг
ЦЕНА 5690



1582 FLYFISHER 150 ZIP MAN / ЖИЛЕТ FLYFISHER с ручным механизмом наполнения газом зеленый 40-150 кг
ЦЕНА 5590



1583 FLYFISHER 150 ZIP AUTO / ЖИЛЕТ FLYFISHER с автоматическим механизмом наполнения газом зеленый 40-150 кг
ЦЕНА 6490



1553 150 Delta auto / Жилет Delta с автоматическим механизмом наполнения газом зеленый 40-150 кг
ЦЕНА 5890

Детские спасательные жилеты



1251 ЖИЛЕТ ДЕТСКИЙ С ВОРОТНИКОМ TODDLER оранжевый
ЦЕНА 1690



1254 SPLIT FRONT / ЖИЛЕТ Baby оранжевый
ЦЕНА 1990



1255 ЖИЛЕТ ДЕТСКИЙ С ВОРОТНИКОМ PRINT Toddler / Child/Junior ультра-желтый
ЦЕНА 2190



1257 TUFF TUFF / ЖИЛЕТ ДЕТСКИЙ С ВОРОТНИКОМ Toddler / Child/Junior ультра-желтый
ЦЕНА 1890



1240 ЖИЛЕТ Child/Junior оранжевый
ЦЕНА 1590



410 PET BUOYANCY AID / ЖИЛЕТ ДЛЯ СОБАК XS-XXL оранжевый
ЦЕНА 890-1390

LifeGuard

СТРАХОВОЧНЫЕ ЖИЛЕТЫ

цены ориентировочные



ЦЕНА 690

LIFEGUARD LIGHT

ЖИЛЕТ СТРАХОВОЧНЫЙ МНОГОЦЕЛЕВОЙ

- ▶ Плавучесть 50N
- ▶ Сигнальный оранжевый цвет
- ▶ Поддерживающий воротник
- ▶ Светоотражатели на поддерживающем воротнике
- ▶ Свисток сигнальный
- ▶ Широкие боковины с возможностью регулировки размера
- ▶ D - образное кольцо для крепления троса аварийной остановки
- ▶ Наполнитель: пенополиэтилен
- ▶ Индивидуальная упаковка: полиэтилен



ЦЕНА 990

LIFEGUARD SPORT

ЖИЛЕТ СТРАХОВОЧНЫЙ СПОРТИВНЫЙ

- ▶ Плавучесть 50N
- ▶ Полностью регулируемые 4 ремня для надежной фиксации
- ▶ D - образное кольцо для крепления троса аварийной остановки
- ▶ Наполнитель: мягкий и ударопоглощающий PVC FOAM
- ▶ Индивидуальная упаковка: полиэтилен

LIFEGUARD STANDARD

ЖИЛЕТ СТРАХОВОЧНЫЙ МНОГОЦЕЛЕВОЙ ДВУХСТОРОННИЙ

- ▶ Плавучесть 100N
- ▶ Двухсторонний с сигнальной оранжевой стороной
- ▶ Ткань: Oxford 210D
- ▶ Поддерживающий воротник
- ▶ Эластичные шнурки для фиксации положения поддерж. воротника
- ▶ Молния-трактор с двухсторонним замком
- ▶ Светоотражатели на поддерживающем воротнике
- ▶ Свисток сигнальный

- ▶ Широкие боковины с возможностью регулировки размера
- ▶ D - образное кольцо для крепления троса аварийной остановки
- ▶ Паховая стропа предотвращающая выскальзывание из жилета
- ▶ Юбка-фартук защитная с эластичным шнуром регулировки
- ▶ Наполнитель: пенополиэтилен
- ▶ 2 наружных + 2 внутренних кармана, на молнии
- ▶ Индивидуальная упаковка: полиэтилен



ЦЕНА 1390



ЦЕНА 1690

LIFEGUARD SPORT

ЖИЛЕТ СТРАХОВОЧНЫЙ РАЗГРУЗКА

- ▶ Плавучесть 50N
- ▶ Ткань: Нейлон 420D
- ▶ Съемный воротник на молнии
- ▶ Капюшон, складывающийся в съемный воротник
- ▶ Молния-трактор
- ▶ Светоотражатели в верхней части жилета
- ▶ Широкие боковины с возможностью регулировки размера
- ▶ D - образное кольцо для крепления троса аварийной остановки
- ▶ Паховая стропа, складывающаяся в специальный карман

- ▶ Наполнитель: пенополиэтилен
- ▶ Полностью съемный наполнитель
- ▶ 4 наружных + 2 внутренних кармана
- ▶ Карманы для лески + лескодержатели FISHING LINE HOLDERS
- ▶ Дренажные отверстия в нижней части жилета
- ▶ Приспособления для крепления различных снастей и устройств
- ▶ Хорошо вентилируемый за счет сетчатых вставок
- ▶ Индивидуальная упаковка: полиэтилен

LIFEGUARD PREMIUM

ЖИЛЕТ СТРАХОВОЧНЫЙ МНОГОЦЕЛЕВОЙ ДВУХСТОРОННИЙ

- ▶ Плавучесть 100N
- ▶ Ткань: Oxford 600D
- ▶ Двухсторонний с сигнальной оранжевой стороной
- ▶ Поддерживающий воротник
- ▶ Молния-трактор с двухсторонним замком
- ▶ Светоотражатели на поддерживающем воротнике и боковинах
- ▶ Свисток сигнальный
- ▶ Широкие боковины с возможностью регулировки размера

- ▶ D - образное кольцо для крепления троса аварийной остановки
- ▶ Паховая стропа, соединенная с петлей подъема пострадавшего
- ▶ Наполнитель: пенополиэтилен
- ▶ 2 наружных + 2 внутренних кармана, на молнии
- ▶ Эластичный шнур регулировки с ограничит. в нижней части жилета
- ▶ Индивидуальная упаковка: полиэтилен



ЦЕНА 1890

МОТОРЫ

Подвесные моторы зарубежного производства в России, несмотря на кризисы и обещания политологов о неизбежных крахах финансовых систем, продолжают пользоваться спросом. И немудрено – многие отечественные «подвесники» уже выходили свой ресурс или близки к этому. Производство подвесных моторов в России, судя по всему, если и теплится, то очень плохо. Основные производители уже практически не присутствуют на рынке и не могут создать конкуренцию моторам из-за рубежа, даже несмотря на, казалось бы, небольшие цены.

В разделе «Моторы» мы разместили информацию о наиболее распространенных на нашем рынке производителях из США и Японии. Не забыли и про стационары, хотя спрос на них не так велик.



MOTORGUIDE

Электрические подвесные моторы, продающиеся сегодня практически по всему миру под брендом MotorGuide, ведут свою историю с 1961 года. Несмотря на то, что к этому времени в продаже уже были электромоторы для лодок, MotorGuide отличались от всех механизмом управления, который создал Г. Х. Харрис. Он решил освободить руки для более важных дел и отдал право на управление ногам. В итоге к середине 60-х механизм управления был запатентован и представлял собой устройство напоминающее систему управления автомобилем «rack and pinion», т.е. «шестерня-рейка».

Сегодня MotorGuide предлагает большое разнообразие подвесных электрических моторов, которые имеют различные способы крепления и управления. В Россию поставляется 11 моделей, из которых 2 предназначены для жизни в соленой воде, а остальные модели «пресноводные».

В сезоне 2012 года у нас появится новая серия MotorGuide с общим названием R3. Моторы этой серии относятся к бюджетным (т.е. недорогим), но при этом имеют высокую надежность и просты в эксплуатации. Всего в серии 4 модели с длиной штанги от 76 до 91 см и тягой от 13.6 до 25 кг. У моторов этой серии шаговое управление режимами движения – 5 «передатч» вперед и 2 назад. Дополнительную надежность мотору дает жесткий алюминиевый транцевый кронштейн с болтами из нержавеющей стали. Корпус («торпеда») самого мотора выполнен из алюминия и стали с порошко-

вым напылением краски. Моторы комплектуются двухлопастными (13.6 кг тяги) и трехлопастными винтами Machete. Гребной вал выполнен из нержавеющей стали.

Также в Россию поставляются моторы серии VariMAX, имеющие плавную регулировку оборотов электрического мотора, которые в силу своей конструкции и благодаря применению новейших технологий являются очень экономичными и потребляют меньше тока, чем моторы такой же мощности, но с аналоговым управлением. Эти моторы пригодятся тем, кому нужна определенная скорость для ловли рыбы в разных водоемах с разным течением и ветровой обстановкой.



Модель	Напряжение, В	Высота штанги, см	Кол-во скоростей (вперед/назад)	Управление	Крепление	Кол-во лопастей винта	Область применения
R3-30 HT 30	12	76	5/2	Румпель	Транцевое	3	Пресная вода
R3-40 HT 36	12	91	5/2			3	Пресная вода
R3-45 HT 36	12	91	5/2			3	Пресная вода
R3-55 HT 36	12	91	5/2			3	Пресная вода
V 40 HT 30	12	76	Плавная регулировка			3	Пресная вода
V 40 HT 36	12	91	Плавная регулировка			3	Пресная вода
V 45 HT 36	12	91	Плавная регулировка			3	Пресная вода
V 55 HT 36	12	91	Плавная регулировка			3	Пресная вода
V 55 HT 42	12	107	Плавная регулировка			3	Пресная вода
V 45SW HT 36	12	91	Плавная регулировка			3	Соленая вода
V 55SW HT 36	12	91	Плавная регулировка			3	Соленая вода

Московское представительство компании
«БРАНСВИК МАРИН ИН ИМЕА, ИНК.»

Глава представительства Татьяна Ершова тел.: + 7 (495) 730 59 26,
 Tatiana.Ershova@brunswick.com

MotorGuide
 NEVER STOP.

MERCURY

Новый 150-сильный 4-тактный мотор компании Mercury Marine – это современный подвесной лодочный мотор с электронным впрыском топлива. Он отличается надежностью, выносливостью, малым весом, экономичностью и первоклассными рабочими характеристиками.



Несмотря на свои удивительно малые размеры и вес, этот двигатель может похвастаться 3-литровым рабочим объемом, а его 4 цилиндровая рядная компоновка обеспечивает великолепные ходовые показатели при одно- и двухмоторной установке на любых типах корпусов.

3 литра – самый большой рабочий объем среди 150-сильных четырехтактников, однако на крейсерской скорости ни один мотор прочих производителей не демонстрирует такой низкий расход топлива.

«Мы прислушались к пожеланиям владельцев катеров и создали абсолютно новый современный 150-сильный четырехтактник, – говорит Николас Бодуан, директор Mercury Marine по подвесным моторам на рынках Европы, Ближнего Востока и Африки, – он более выносливый и при этом самый легкий среди одноклассников. Он также отличается топливной экономичностью и непревзойденными ходовыми характеристиками.

Я считаю, что мы получили то, к чему стремились – этот двигатель прекрасно дополняет наш широкий ассортимент 4-тактных подвесных лодочных моторов».

Mercury F150, несомненно, станет самым надежным подвесником в своем классе. Мотор тестировался несколько тысяч часов и в суровом холодном климате западного побережья Канады, и в тропических водах близ Багамских островов и о. Гваделупа французской Вест-Индии. Испытания прошли успешно, подтвердив, что двигатель превосходно подходит для

эксплуатации как в соленой, так и в пресной воде.

Высокий крутящий момент F150 позволяет легко вывести на глиссирование даже самые тяжелые корпуса. Благодаря продуманной компоновке и небольшим размерам, мотор универсален в установке на различных катерах. Это также идеальный вариант для тех, кто давно мечтал установить более мощный мотор, но не мог этого позволить из-за конструкции транца. Новый 150-сильный Mercury является самым легким – всего на 12 кг тяжелее популярной модели 2-тактного мотора с прямым впрыском – Mercury 150 OptiMax. Новая конструкция с использованием меньшего количества деталей позволила снизить вес и размер установки, но при этом никак не отразилась на надежности и ходовых характеристиках.

«Новый мотор безупречен во всем, но первостепенное значение мы уделили тому, что действительно важно для покупателей – надежности и качеству, ровной работе и высокому крутящему моменту, малому весу и компактности, превосходной топливной экономичности и простоте обслуживания, – говорит Дэвид Фулкс, вице-президент и главный инженер компании Mercury Marine. – Мы приступили к разработке этого мотора, опираясь в первую очередь на нужды потребителей».

Помимо вышеперечисленных достоинств F150, предлагается по весьма доступной цене. Мотор поступит в продажу в начале 2012 года.

Особенности и преимущества

Большой редуктор. 4.9-дюймовый корпус редуктора, столь же надежный как блок цилиндров, отвечает прочностным требованиям, предъявляемым к 300-сильным подвесным моторам. Благодаря этому Mercury F150, бесспорно, станет самым выносливым подвесным мотором в своем классе.

Обтекаемый корпус редуктора. Увеличенные шестерени и внутренние компоненты редуктора нового четырехтактника Mercury потребовали и увеличенного корпуса. Как правило, увеличение корпуса редуктора приводит к снижению ходовых характеристик катера из-за возрастающего гидродинамического

сопротивления, однако редуктор этого двигателя бросил вызов законам физики. Благодаря модному обтекаемому профилю, гидродинамические характеристики F150 значительно лучше, чем у редукторов подвесных моторов класса 90–115 л.с.

Особая система подвески. Расположенные в удалении от блока цилиндров опоры не нагреваются и, следовательно, обладают значительно большим сроком службы. Для сравнения, верхние опоры двигателей конкурентов находятся непосредственно под блоком цилиндров, а значит постоянно испытывают температурное воздействие.

Подвеска Mercury F150 превосходно гасит вибрации, передающиеся на корпус катера во всем диапазоне рабочих оборотов, особенно в переходном режиме движения. В дополнение, такое расположение подвески упрощает ее обслуживание. Для этого нет необходимости демонтировать блок цилиндров, что требуется при традиционной системе подвески.

Легкий верхний обтекатель. Высокопрочный верхний обтекатель изготовлен из композитных материалов, и это позволило создать самый легкий подвесной мотор в своем классе. Внутренние стабилизаторы обеспечивают герметичное уплотнение, защищая подкапотное

MERCURY

4 Stroke Engines Line

Модель	Рабочий объем, см ³	Кол-во цилиндров	Макс. об/мин	Вес, кг	Высота транца, мм	Передаточное число	Генератор
F2.5 M	85	1	4500–5500	17	381	2.15:1	-
F3.5 M	85	1	5000–6000	17	381	2.15:1	-
F4 M	123	1	4500–5500	25	381	2.15:1	опция 4A или 2A
F5 M/ML Sailpower	123	1	4500–5500	25	381/508	2.15:1	опция 4A или 2A, Sailpower: стандарт
F6 M/ML	123	1	5000–6000	25	381/508	2.15:1	опция 4A или 2A
F8 M/ML	209	2	5000–6000	38	381/508	2.08:1	опция 6A
F9.9 M	209	2	5000–6000	38	381	2.08:1	опция 6A
F9.9 BigFoot ML/EL/ELPT	209	2	5000–6000	44	508	2.42:1	ML: опция 6A, EL/ELPT: 6A
F15 M/ML/E/EL	351	2	5400–5600	52	381/508	2.15:1	M/ML: опция 6A, E/EL: 12A
F20 M/ML/E/EL/ELPT	351	2	5400–6100	52	381/508	2.15:1	M/ML: опция 6A, E/EL/ELPT: 12A
F25 EFI M/E/EL/ELPT	526	3	5000–6000	71	381/508	1.92:1	M: опция 15A, E/EL/ELPT: 15A
F30 EFI M/ML/ELPT	526	3	5250–6250	78	381/508	1.92:1	M/ML: опция 15A, ELPT: 15A
F40 E/EPT/ELPT EFI	747	3	5500–6000	112	381/508	2.00:1	18A
F50/F60 ELPT EFI	995	4	5500–6000	112	508	1.83:1	18A
F60 ELPT EFI BigFoot	995	4	5500–6000	118	508	2.33:1	18A
F80/F100 ELPT EFI	1732	4	5000–6000	181	508	2.33:1	50A
F115 ELPT/EXLPT EFI	1732	4	5800–6400	181	508/635	2.33:1	50A
F150 EFI L/XL/CXL	2999	4	5000–5800	206	508/635	1.92:1	60A
150 Verado L/XL/CXL, 200 Verado L/XL/CXL	1732	4	5800–6400	231	508/635	2.08:1	70A
225 Verado L/XL/XXL/CXL/CXXL, 250 Verado L/XL/XXL/CXL/CXXL, 300 Verado L/XL/XXL/CXL/CXXL	2598	6	5800–6400	288	508/635/762	1.85:1	70A

пространство от попадания воды, предохраняют они от повреждений и нижние кромки снятого обтекателя, при их контакте с жесткой поверхностью. Специальные направляющие коллекторов блока цилиндров позволяют установить обтекатель, не повреждая электрические компоненты двигателя. Обтекатель надежно фиксируется всего одной защелкой в задней части. Компоненты защелки выполнены из высококачественной нержавеющей стали, обеспечивая ее безотказную работу и защиту от коррозии.

Стальные шестерни балансировочных валов. Для производства шестерен балансировочных валов Mercury F150 используется высокопрочная сталь.

Усиленные транцевые кронштейны. Высококачественные кронштейны нового двигателя на 22% тяжелее, чем у конкурентов,

хотя подвесной мотор Mercury F150 самый легкий среди всех четырехтактников мощностью 150 л.с.

Многообразие вариантов оснащения.

Mercury F150 не имеет равных по возможностям оснащения. Мотор совместим как с одно- и двухтросовым механическим, так и с гидравлическим рулевым управлением, в том числе с усилителем. Он позволяет использовать и стандартные аналоговые приборы, и полную линейку цифровых приборов Smartcraft. Все соединения тросов и электрожгутов под обтекателем легко доступны для быстрой, интуитивно понятной сборки. Инновационная система румпельного управления Big Tiller также совместима с этим мотором.

Установка Mercury 150 взамен старого мотора не вызовет затруднений. К нему подойдут различные типы рулевого управления, оснастка прежнего мотора Mercury и приборное

оснащение катера.

Система промывки двигателя. Промывка двигателя может осуществляться как на воде, так и на суше. Для этого достаточно снять крышку коннектора промывочного шланга мотора и подсоединить стандартный садовый шланг. Длинный промывочный шланг дает возможность удобно подключиться с любой стороны мотора. Подвижный коннектор позволяет избежать пережатия шлангов, а его крышка закреплена на шланге. Двигатель можно промыть в любом положении (поднят или опущен) и состоянии (заведен или заглушен). Крепление шланга позволяет надежно зафиксировать и спрятать его под обтекателем.

Генератор 60A. Морской генератор автомобильного типа с ремённым приводом от коленвала. Такая система значительно легче, чем у конкурентов, является полностью регулируемой

MERCURY

Стартер	Управление	Примечание
Ручной	Румпель (360°)	Встроенный топливный бак 0.95 л
Ручной	Румпель (360°)	Встроенный топливный бак 0.95 л
Ручной	Румпель	Встроенный топливный бак 1.1 л
Ручной	Румпель	Встроенный топливный бак 1.1 л
Ручной	Румпель	Встроенный топливный бак 1.1 л
Ручной	Румпель	ДУ опция
Ручной	Румпель	ДУ опция
ML: Ручной, EL/ELPT: Электр.	ML: румпель, EL/ELPT: ДУ	ML: ДУ опция, ELPT: система гидроподъема
M/ML: Ручной, E/EL: Электр.	M/ML: румпель, E/EL: ДУ	M/ML: ДУ опция
M/ML: Ручной, E/EL/ELPT: Электр.	M/ML: румпель, E/EL/ELPT: ДУ	M/ML: ДУ опция, ELPT: система гидроподъема
M: Ручной, E/EL/ELPT: Электр.	M: румпель, E/EL/ELPT: ДУ	M/ML: ДУ опция, ELPT: система гидроподъема
M/ML: Ручной, ELPT: Электр.	M/ML: румпель, ELPT: ДУ	M/ML: ДУ опция, ELPT: система гидроподъема
Электр.	ДУ	EPT/ELPT: система гидроподъема
Электр.	ДУ	Система гидроподъема
Электр.	ДУ	Система гидроподъема
Электр.	ДУ	Система гидроподъема
Электр.	ДУ	Система гидроподъема
Электр.	ДУ	Система гидроподъема, CXL: обратное вращение винта
Электр.	Электронный ПДУ, опция: рулевой гидроусилитель	Система гидроподъема, CXL: обратное вращение винта
Электр.	Электронный ПДУ, Рулевой гидроусилитель	Система гидроподъема, CXL, CXXL: обратное вращение винта



и автоматически обеспечивает зарядкой аккумулятор при падении напряжения ниже 14.2В. Генератор выдает более 67% максимального зарядного тока при частоте вращения коленвала всего 1000 об/мин. При отсутствии потребности в зарядке аккумулятора, генератор работает вхолостую, снижая нагрузку на двигатель.

Легкий запуск SmartStart. Вместо того чтобы удерживать ключ зажигания до момента запуска двигателя, достаточно просто повернуть ключ и сразу отпустить его. Система SmartStart продолжит запускать двигатель, пока он не заведется. Данная система будет работать также и при запуске мотора от кнопки. К тому же, здесь исключена возможность включения привода стартера и повреждения шестерни, при случайном повторном запуске уже работающего двигателя.

Система глушения выхлопа на холостом ходу. Mercury F150 обладает особой

системой глушения выхлопа. Использование акустического фильтра с низким сопротивлением позволяет подавить высокочастотный шум на холостых оборотах.

Гарантия. Завод-изготовитель предоставляет стандартные условия гарантии на мотор с возможностью продления гарантийного периода до 5 лет.

Mercury F150 содержит почти на 20% меньше деталей, чем ближайший конкурентный мотор – достижение инженеров Mercury, путь к которому начался еще с создания высокотехнологичных моторов Verado.

Mercury Marine никогда не изменяет своим традициям. Компания продолжает создавать передовые, высококлассные моторы, поднимающие водно-моторную индустрию на новую ступень развития.

MERCURY

2 Stroke & Optimax Engines Line

Модель	Рабочий объем, см ³	Кол-во цилиндров	Макс. об/мин	Вес, кг	Высота транца, мм	Передаточное число	Генератор	
2.5 M	74.6	1	4200–5200	13	381	1.85:1	–	
3.3 M	74.6	1	4500–5500	13	381	2.15:1	–	
4 M	102	1	4500–5500	20	381	2.15:1	опция 4A или 2A	
5 M/ML	102	1	4000–5000	20	381/508	2.15:1	опция 4A или 2A	
9.9 M	262	2	5000–6000	35	381	2.00:1	опция 6A	
15 M	262	2	5000–6000	35	381	2.00:1	опция 6A	
30 M/ML/E/EL	429	2	4800–5500	51	435/562	1.92:1	M/ML: опция 6A, E/EL: 6A	
40 E0/ELPTO	644	2	4500–5000	78	381/508	2.00:1	18A	
50 E0/ELPTO	967	3	5000–5500	93	381/508	1.83:1	16A	
60 E0/ELPTO	967	3	5000–5500	100	381/508	1.64:1	16A	
60 ELPTO BigFoot	967	3	5000–5500	109	508	2.33:1	16A	
75 ELPTO	1386	3	4750–5250	137	508	2.33:1	18A	
90 ELPTO	1386	3	5000–5500	137	508	2.33:1	18A	
90 OptiMax ELPT	1526	3	5000–5750	170	508	2.33:1	60A	
115 OptiMax ELPT/EXLPT	1526	3	5000–5750	170	508/635	2.07:1	60A	
150 PRO XS OptiMax L/XL/CXL	2507	V6	5250–5750	195	508/635	1.87:1	60A	
200 OptiMax L/XL/CXL	3032	V6	5000–5750	225	508/635	1.75:1	60A	
225 OptiMax L/XL/CXL	3032	V6	5000–5750	225	508/635	1.75:1	60A	
250 OptiMax XL/XXL/CXL/CXXL	3032	V6	5500–6000	229	635/762	1.75:1	60A	

Seapro & Jet Lines

15 M/ML SeaPro	294	2	5200–5800	42	381/508	1.85:1	Опция 6A	
25 M/ML SeaPro	429	2	5000–5850	48	381/508	1.92:1	Опция 6A	
40 M/ML SeaPro	645	2	5000–5500	74	381/508	2.00:1	Опция 18A	
55 M/ML SeaPro	967	3	5000–5500	98	381/508	1.64:1	Опция 18A	
60 ML SeaPro BigFoot	967	3	5000–5500	108	508	2.3:1	Опция 18A	
Jet 25 ML	430	2	5150–5850	57.5	508	–	Опция 6A	
Jet 25 MLH GA EFI	526	3	5000–5500	84	508	–	15A	
Jet 25 ELPT EFI	526	3	5000–5500	84	508	–	15A	
Jet 40 ELPT EFI	995	4	5500–6000	121	508	–	18A	

MERCURY

Стартер	Управление	Примечание
Ручной	Румпель (360°)	
Ручной	Румпель (360°)	
Ручной	Румпель (360°)	ДУ опция
Ручной	Румпель (360°)	ДУ опция
Ручной	Румпель	ДУ опция
Ручной	Румпель	ДУ опция
M/ML: Ручной, E/EL: Электр.	M/ML: румпель, E/EL: ДУ	
Электр.	ДУ	Автоматич. смешивание масла, ELPTO: система гидроподъема
Электр.	ДУ	Автоматич. смешивание масла, ELPTO: система гидроподъема
Электр.	ДУ	Автоматич. смешивание масла, ELPTO: система гидроподъема
Электр.	ДУ	Автоматич. смешивание масла, система гидроподъема
Электр.	ДУ	Автоматич. смешивание масла, система гидроподъема
Электр.	ДУ	Автоматич. смешивание масла, система гидроподъема
Электр.	ДУ	Автоматич. смешивание масла, система гидроподъема
Электр.	ДУ	Автоматич. смешивание масла, система гидроподъема
Электр.	ДУ	Автоматич. смешивание масла, система гидроподъема, CXL: обратное вращение винта
Электр.	ДУ	Автоматич. смешивание масла, система гидроподъема, CXL: обратное вращение винта
Электр.	ДУ	Автоматич. смешивание масла, система гидроподъема, CXL: обратное вращение винта
Электр.	ДУ	Автоматич. смешивание масла, система гидроподъема; CXL, CXXL: обратное вращение винта

Ручной	Румпель	ДУ опция
Ручной	Румпель	ДУ опция
Ручной	Румпель	ДУ опция
Ручной	Румпель	ДУ опция
Ручной	Румпель	ДУ опция
Ручной	Румпель	ДУ опция
Ручной	Румпель	ДУ опция
Ручной	Румпель	ДУ опция
Электр.	ДУ	Система гидроподъема
Электр.	ДУ	Система гидроподъема



MERCURY

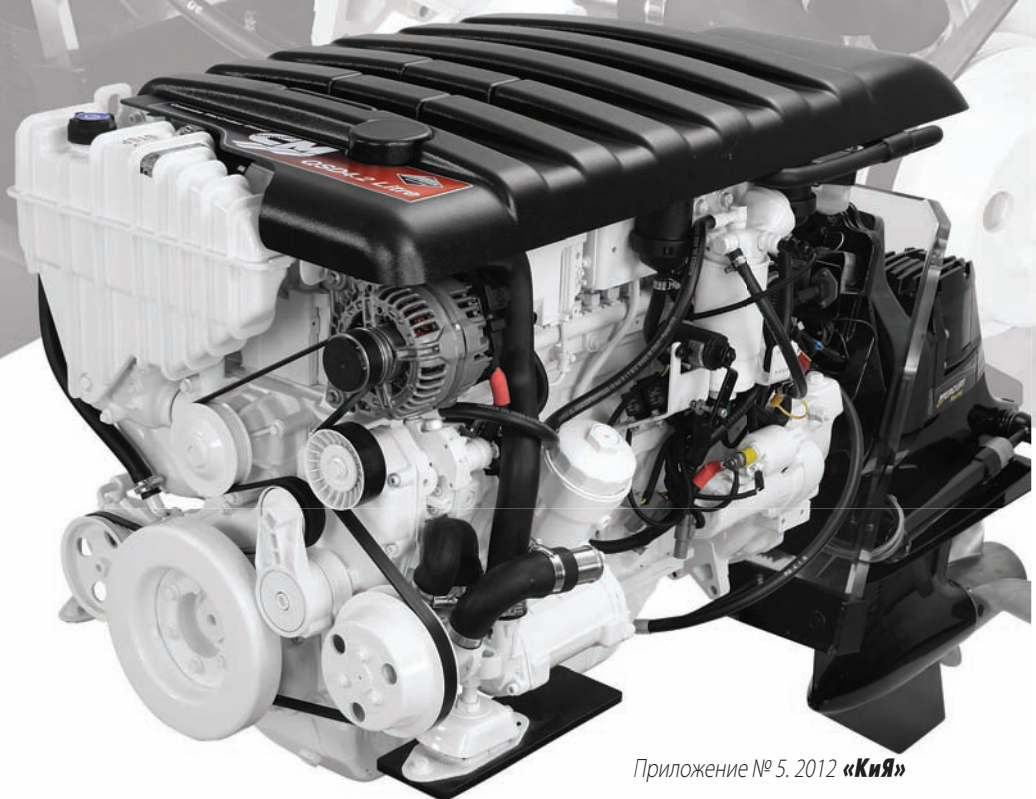
Mercury Diesel

Модель	Рабочий объем, л	Конфигурация	Мощность, л.с. (об/мин)	Макс. крутящий момент, Н-м(об/мин)	Максимальный расход топлива, л/ч
QSD 2.0-115i	2.0	L4	115(3000)	310(2200)	21.8
QSD 2.0-130s/130i	2.0	L4	130(4000)	301(2600)	29.5
QSD 2.0-150s/150i	2.0	L4	150(4000)	308(2600)	34.1
QSD 2.0-170s/170i	2.0	L4	170(4000)	310(3000)	37.4
QSD 2.8-220s/220i	2.8	L4	220(3800)	485(2600)	50
QSD 4.2-270s/270i	4.2	L6	270(3800)	603(2700)	60.6
QSD 4.2-320s/320i	4.2	L6	320(3800)	703(2600)	71.9
QSD 4.2-350s/350i	4.2	L6	350(3800)	704(2600)	81.4
SDI 1.9-40i	1.9	L4	40(2600)	126(2000)	7.8
SDI 1.9-50i	1.9	L4	50(3000)	130(2000)	10.7
SDI 1.9-60i	1.9	L4	60(3600)	129(2000)	12.6
TDI 1.9-75i	1.9	L4	75(3600)	159(2000)	16.5
TDI 3.0-225s/225i	3.0	V6	225(4200)	450(2000)	50.8
TDI 3.0-265s/265i	3.0	V6	265(4200)	550(2000)	58.9
TDI 4.2-350s/350i	4.2	V8	350(4200)	7000(1900)	76.4



MERCURY

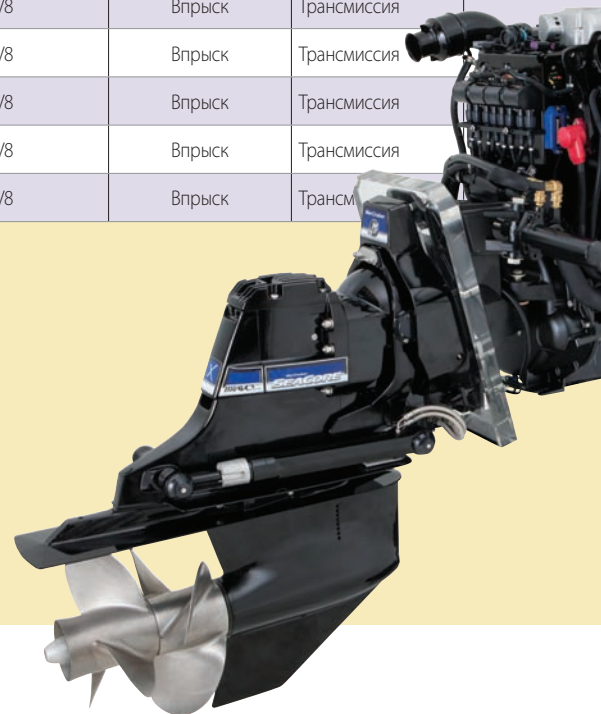
Топливная система	Система подачи воздуха	Генератор, В/А	Система бестросового управления
Common Rail	Турбонаддув с промежуточным охлаждением	12/110	нет
Common Rail	Турбонаддув с промежуточным охлаждением	12/110	s: нет, i: опция
Common Rail	Турбонаддув с промежуточным охлаждением	12/110	s: нет, i: опция
Common Rail	Турбонаддув с промежуточным охлаждением	12/110	опция
Common Rail	Турбонаддув с промежуточным охлаждением и перепуском	12/110	стандарт
Common Rail	Турбонаддув с промежуточным охлаждением и перепуском	12/110	стандарт
Common Rail	Турбонаддув с промежуточным охлаждением и перепуском	12/110	стандарт
Common Rail	Турбонаддув с промежуточным охлаждением и перепуском	12/110	стандарт
ТНВД распределительного типа	Без наддува	12/90	нет
ТНВД распределительного типа	Без наддува	12/90	нет
ТНВД распределительного типа	Без наддува	12/90	нет
ТНВД распределительного типа	Турбонаддув с промежуточным охлаждением, регулируемый сопловой аппарат	12/90	нет
Common Rail	Турбонаддув с промежуточным охлаждением, регулируемый сопловой аппарат	12/180	нет
Common Rail	Турбонаддув с промежуточным охлаждением, регулируемый сопловой аппарат	12/180	нет
Common Rail	Турбонаддув с промежуточным охлаждением, регулируемый сопловой аппарат	12/120	стандарт



MERCURY

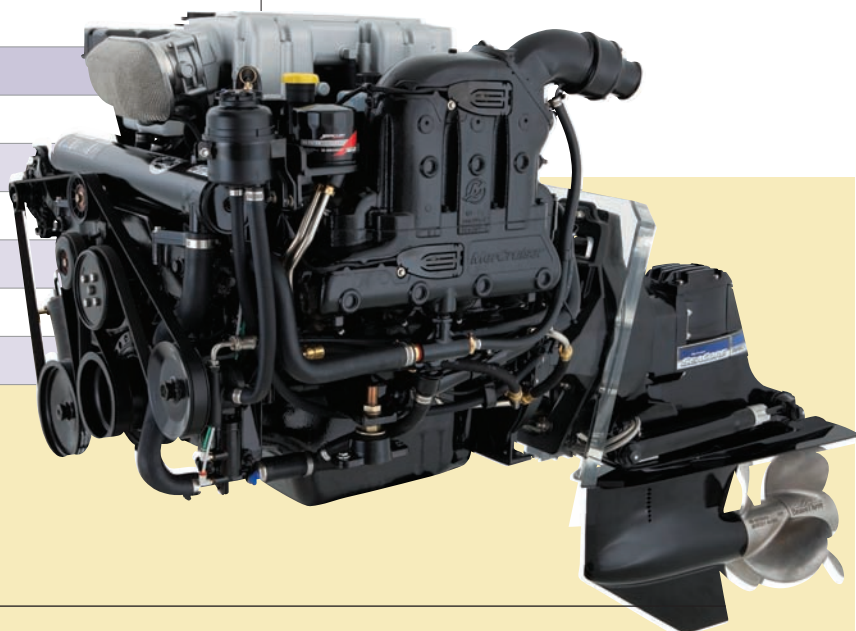
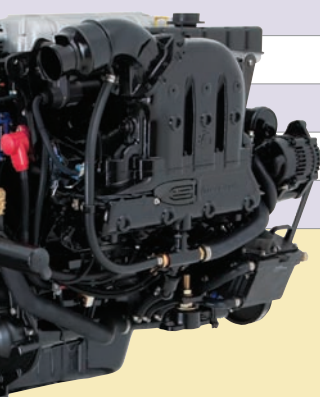
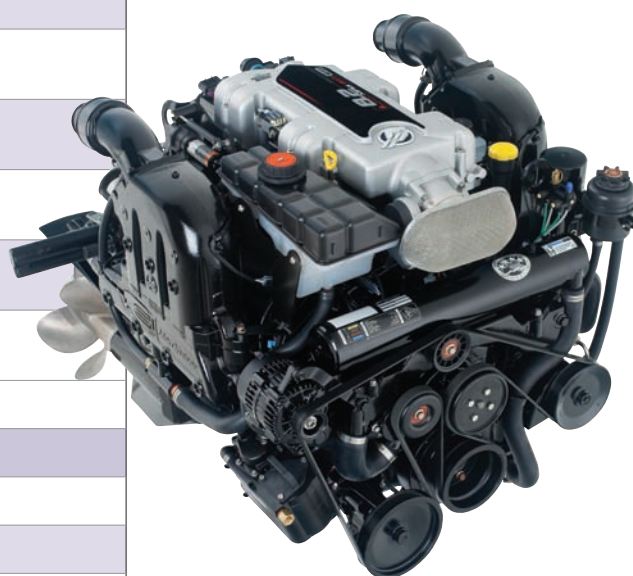
Mercury Mercruiser Sterndrive

Модель	Мощность, кВт (л.с.)	Рабочий объем, л	Макс. об/мин	Конфигурация	Топливная система	Привод	
3.0 TKS	135 (101)	3.0	4400–4800	L4	Карбюратор	Alpha	
3.0 MPI	135(101)	3.0	4400–4800	L4	Впрыск	Alpha	
4.3 TKS	190(142)	4.3	4400–4800	V6	Карбюратор	Alpha, Bravo	
4.3 MPI	220(164)	4.3	4400–4800	V6	Впрыск	Alpha, Bravo	
5.0 MPI	260(194)	5.0	4600–5000	V8	Впрыск	Alpha, Bravo	
350 MAG	300(224)	5.7	4800–5200	V8	Впрыск	Alpha, Bravo	
350 MAG SeaCore	300(224)	5.7	4800–5200	V8	Впрыск	Bravo	
377 MAG	320(239)	6.2	4800–5200	V8	Впрыск	Bravo	
377 MAG SeaCore	320(239)	6.2	4800–5200	V8	Впрыск	Bravo	
8.2 MAG	380(283)	8.2	4400–4800	V8	Впрыск	Bravo	
8.2 MAG SeaCore	380(283)	8.2	4400–4800	V8	Впрыск	Bravo	
Tow sports							
5.7 MPI	315(235)	5.7	4600–5000	V8	Впрыск	Трансмиссия	
Scorpion 350	330(246)	5.7	4800–5200	V8	Впрыск	Трансмиссия	
Scorpion 377	340(254)	6.2	4800–5200	V8	Впрыск	Трансмиссия	
Inboard							
5.7 MPI DTS	300(224)	5.7	4600–5000	V8	Впрыск	Трансмиссия	
5.7 Horizon DTS	300(224)	5.7	4600–5000	V8	Впрыск	Трансмиссия	
6.2 MPI DTS	320(239)	6.2	4600–5000	V8	Впрыск	Трансмиссия	
6.2 Horizon DTS	320(239)	6.2	4600–5000	V8	Впрыск	Трансмиссия	
8.2 HO DTS	425(317)	8.2	4400–4800	V8	Впрыск	Трансмиссия	
8.2 Horizon DTS	375(280)	8.2	4200–4600	V8	Впрыск	Трансм	



MERCURY

Вес с приводом, кг	Двухконтурная система охлаждения	Система бестросового управления
288	Опция	Нет
288	Опция	Нет
Alpha: 385, Bravo Two: 405, Bravo Three: 410	Опция	Нет
Alpha: 393, Bravo Two: 414, Bravo Three: 419	Опция	Нет
Alpha: 433, Bravo One: 451, Bravo Two: 459, Bravo Three: 463	Опция	Опция
Alpha: 430, Bravo One: 449, Bravo Two: 456, Bravo Three: 460	Доп. комплект	Опция
Bravo One: 449, Bravo Two: 456, Bravo Three: 461	Стандарт	Опция
Bravo One: 449, Bravo Two: 456, Bravo Three: 461	Доп. комплект	Опция
Bravo One: 449, Bravo Two: 456, Bravo Three: 461	Стандарт	Опция
Bravo OneX/XR: 453, Bravo TwoX: 461, Bravo ThreeX/XR: 467	Стандарт	Опция
Bravo OneX/XR: 453, Bravo TwoX: 461, Bravo ThreeX/XR: 467	Стандарт	Опция
369	Нет	Нет
373	Нет	Опция
373	Нет	Нет
390	Нет	Стандарт
431	Стандарт	Стандарт
390	Нет	Стандарт
431	Стандарт	Стандарт
513	Стандарт	Стандарт
513	Стандарт	Стандарт



Московское представительство компании
«БРАНСВИК МАРИН ИН ИМЕА, ИНК.»

Глава представительства Татьяна Ершова тел.: + 7 (495) 730 59 26
Tatiana.Ershova@brunswick.com



SUZUKI

Первый подвесной двухтактный лодочный мотор DT5.5 сошел с конвейера японской фирмы SUZUKI в 1965 году.

С 60-х годов XX века начинается стремительный рост влияния SUZUKI во всем мире. В 1967 году в Таиланде был построен завод по сборке лодочных моторов Thai Suzuki Motor Co. Открываются совместные компании и представительства по продажам.

В 1977 году American Suzuki Motor Co. открывает подразделение Suzuki Marine, специализирующееся на подвесных лодочных моторах. В 1980 году это подразделение представляет на рынок новую модель подвесного мотора – DT85.

Три года спустя SUZUKI разрабатывает первый подвесной мотор с двумя отверстиями для выброса воды и, как результат, появляются модели DT25/30 и DT75/85.

В 1985 году компания представляет модель DT115, в которой впервые используются магнитное зажигание и парная установка свечей зажигания для одного цилиндра.

В 1989 году на рынок выходит модель DT225 с революционной системой цифрового электрического впрыска топлива, стенками цилиндров, выполненными с примесью бора, и металлическими поршнями, усиленными керамическими волокнами. В этом же году Suzuki Marine получает престижную награду NMMA за инновационные разработки, а в 1990 году – статус международной корпорации.

Это первая компания, которая дала трехлетнюю ограниченную гарантию – самую продолжительную, когда-либо предлагаемую для морских двигателей.

В 1998 году компания награждается еще одной премией NMMA за технологии, примененные при производстве серии четырехтактных моторов DF60/70 с системой впрыска EFI, а год спустя этой же премии были удостоены двигатели DF40/50.

Прилагая немало усилий для того, чтобы

создать полноценный ряд подвесных лодочных моторов, корпорация SUZUKI сумела стать лидером в этой отрасли, представив доведенную до совершенства четырехтактную технологию. Мощност, экономичность, экологичность, низкий уровень шума, безотказная работа и высокое качество сборки – это те характеристики, благодаря которым моторы под логотипом SUZUKI стали известны не только среди любителей, но и среди профессионалов.

В 2003 году корпорация буквально произвела революцию в индустрии, разработав самый мощный на тот момент четырехтактный подвесной лодочный мотор – DF250.

И вот, три года спустя, SUZUKI снова подтверждает свое беспорное лидерство. Новинка 2007 года – DF300 первый в мире четырехтактный мотор мощностью 300 л.с.

Инженеры компании находятся в постоянном творческом поиске, 2008 год отмечен появлением на рынке новых четырехтактных двигателей.

Летом выпускается новый мотор DF100, легкий, компактный, а осенью появляются DF70A/80A/90A с электронным впрыском топлива, с эффективным передаточным числом главной передачи 2.59:1, с самонастраивающейся цепью привода. Разработана и внедрена система регулирования подачи обедненной смеси, которая предугадывает потребности в топливе в зависимости от рабочих условий и обеспечивает дополнительную экономию топлива за счет уменьшения насосных



Модель	Высота транца, мм	Стартер	Вес, кг
DF300*	635/762	электр.	274/279
DF250*	635/762	электр.	263/268
DF225*	635/762	электр.	263/268
DF200*	508/635	электр.	257/263
DF175*/150*	508/635	электр.	215/220
DF140*	508/635	электр.	186/191
DF115*/100	508/635	электр.	189/194
DF90A/80A/70A	510/637	электр.	155/158
DF60A/50A/40A	381/508	электр.	102/104
DF25R	381/508	электр.	70/73
DF25	381/508	электр./ручной	73/76 69/72
DF20AS/DF15AS	381/508	электр./ручной	44
DF15R	381/508	электр.	46.5/47.5
DF9.9A/8A	381/508	электр./ручной	43/45.5 39.5/42
DF6/5/4	381/508	ручной	25/26
DF2.5	381	ручной	13
DT40	381/508	электр./ручной	75/76
DT30	381	электр./ручной	56.5
DT15/9.9	381	ручной	38.5

* Есть модели с обратным вращением

потерь. Редуктор на всех трех моторах выполнен в гидродинамическом дизайне, который впервые был применен на флагманском моторе DF300. Переделана система трансмиссии и переключения передач, внедрена новая система легкого запуска...

Начало 2009 года преподнесло фанатам этой фирмы подарок в виде компактных легких моторов DF8A/9.9A, представленных на выставке в Дюссельдорфе. Объем – 208 см³. Переключение скоростей на рукоятке газа, есть специальное устройство для троллинга и выносной бак 12 л.

Модели DF60A/50A/40A являются новинкой сезона 2009–2010 годов. Они наглядно демонстрируют, что самые передовые разработки

SUZUKI

Тип мотора	Способ подачи топлива	Количество цилиндров	Объем двигателя, см ³	Максимальная мощность, кВт	Максимальные обороты в минуту	Тип управления	Емкость картера, л	Емкость топливного бака, л	Генератор	Гидравлический подъем	Передаточное число	Шаг винта, дюймы
DOHC 24 клапана	Многопоточный впрыск топлива с электронным управлением	V6 (55°)	4028	220.7	5700–6300	Дистанц. управл.	8	—	12V 54A	+	2.08:1	17"–27.5"
DOHC 24 клапана		V6 (55°)	3614	184	5500–6100	Дистанц. управл.	8	—	12V 54A	+	2.29:1	17"–27.5"
DOHC 24 клапана		V6 (55°)	3614	165	5000–6000	Дистанц. управл.	8	—	12V 54A	+	2.29:1	17"–27.5"
DOHC 24 клапана		V6 (55°)	3614	147	5000–6000	Дистанц. управл.	8	—	12V 54A	+	2.29:1	17"–27.5"
DOHC 16 клапанов		4	2867	DF150: 110.0 DF175: 129.0	DF150: 5000–6000 DF175: 5500–6100	Дистанц. управл.	8	—	12V 44A	+	2.50:1	17"–27"
DOHC 16 клапанов		4	2044	103	5600–6200	Дистанц. управл.	5.5	—	12V 40A	+	2.59:1	15"–23"
DOHC 16 клапанов		4	1950	DF100: 73.5 DF115: 84.6	5000–6000	Дистанц. управл.	5.5	—	12V 40A	+	2.59:1	15"–23"
DOHC 16 клапанов		4	1502	DF70A: 51.5 DF80A: 58.8 DF90A: 66.2	DF70A: 5000–6000 DF80A: 5000–6000 DF90A: 5300–6300	Дистанц. управл.	4	25 (DF70A)	12V 27A	+	2.59:1	13"–23"
DOHC 12 клапанов		3	941	DF40A: 29.4 DF50A: 36.8 DF60A: 44.1	DF40A: 5000–6000 DF50A: 5300–6300 DF60A: 5300–6300	Дистанц. управл.	2.7	25	12V 19A	+	2.27:1	9"–17"
OHV 4 клапана		Карбюратор	V2 (70°)	538	18.4	4700–5300	Дистанц. управл.	1.5	25	12V 15A	—	2.09:1
OHV 4 клапана	V2 (70°)		538	18.4	4700–5300	Румпель	1.5	25	12V 15A 12V 6A	—	2.09:1	10"–14"
OHV 4 клапана	2		327	11.0	5300–6300 5000–6000	Румпель	3	12	12V 14A 12V 7A	—	—	7"–11"
ОНС 4 клапана	2		302	11.0	DF15: 5400–6000	Румпель/ ДУ (опц.)	1	12	12V 12A	—	2.08:1	7"–11"
ОНС 4 клапана	2		208	DF9.9: 7.3	DF8: 4700–5700 DF9.9: 5200–6200	Румпель	0.8	12	12V 12A 12V 6A	—	2.08:1	8"–9"
OHV	1		138	DF4: 2.9 DF5: 3.7 DF6: 4.4	DF4: 4000–5000 DF5: 4500–5500 DF6: 4750–5750	Румпель	0.7	Встроенный 1.5	12V 6A (опция)	—	1.92:1	6"–7"
OHV	1		68	1.8	5250–5750	Румпель	0.3	Встроенный 1.0	—	—	2.15:1	5"–8"
—	2		696	29.4	5000–5600	Румпель/ ДУ	—	25	12V 80A	—	2.09:1	9"–16"
—	2		499	22.1	5000–5600	Румпель/ ДУ	—	25	12V 80A	—	2.09:1	10"–14"
—	2		284	DT9.9: 7.3 DT15: 11.0	DT9.9: 4500–5500 DT15: 4800–5600	Румпель	—	25	—	—	1.92:1	7"–11"

SUZUKI, такие как работа на обедненной смеси, система легкого запуска и переключения скоростей, четыре клапана на цилиндр, могут быть перенесены и на класс моторов меньшей мощности! При этом модели стали более легкими и компактными.

SUZUKI демонстрируют приверженность к постоянному совершенствованию и применению инновационных технологий. Они нужны современным потребителям и способны обеспечить впечатляющие эксплуатационные

характеристики в сочетании с топливной экономичностью. Так, в 2010–2011 гг. модификации подверглись как самый маленький мотор DF2.5, так и самый мощный DF300, а именно, DF300 с лета 2010 начинает работать на обедненной смеси и появляется система контроля воды в топливном фильтре. Весна 2011 года ознаменована появлением новой функции – перепрограммирования мотора на работу с прямым или обратным вращением винта!

Новые характеристики появились и у DF2.5,

как то выхлоп через винт, цифровое зажигание и усиленный редуктор!

В 2012 году начнется выпуск новых четырехтактных инжекторных моделей DF15A/20A, которые будут самыми легкими в своем классе!

Надо отметить, что гибкая политика SUZUKI позволяет идти навстречу России, сохраняя производство части двухтактных моделей подвесных лодочных моторов, которые являются легкими, надежными, очень неприхотливы в обслуживании и доступны по цене.

SUZUKI в России: www.suzuki.spb.ru



TOHATSU



История фирмы уходит в 1922 год. В 1932 году этой фирмой в Японии стали разрабатываться и продаваться бензиновые 4-тактные моторы небольшой мощности. С 1950 года Tohatsu на волне моды стала производить мотоциклы, которые выпускались до середины 60-х годов. Моторы же для мотоциклов этот производитель поставлял на рынок вплоть до середины 70-х, причем не только на Дальний Восток, но и в Европу. Многие мотоциклы в Европе и США оснащались двигателями Tohatsu с рабочим объемом 50 и 125 см³. При этом большинство из них имело двухцилиндровую конструкцию. До начала 60-х годов Tohatsu считался самым крупным производителем мотоциклов в Японии.

Первый подвесной мотор для лодок был создан в 1956 году «OB-2», имел мощность 1.5 л.с. и считается первым серийным подвесным мотором в Японии. На первых порах мотор предназначался только для государственных организаций, однако через пару лет стал доступен в свободной продаже.

Сегодня Tohatsu – это крупный концерн со значительным капиталом, производящий в основном металлообрабатывающие станки, двигатели внутреннего сгорания и специализированную технику.

В 2005 году в городе Камаганае был построен новый завод по производству подвесных лодочных моторов. Общие мощности позволяют производить до 350 000 моторов в год. Прежний завод, построенный в 1943 году в области Окая, был закрыт.

В России популярность подвесных моторов производства Tohatsu растет год от года благодаря их надежности и хорошему соотношению «цена-качество». Также благодаря современному подходу к обеспечению поставок запасных и расходных материалов обслуживание подвесных моторов становится для их владельцев все быстрее и проще.

Несмотря на достаточную консервативность, которая является неотъемлемой частью бизнеса компании, к потребителю регулярно отправляются партии моторов, изготовленных по самым последним технологиям и с самыми современными системами подачи топлива, охлаждения и т.д. К примеру, система подачи топлива низкого давления в 2-тактных моторах TLDI уже завоевала достойное признание во многих странах, где вошли в силу запреты на использование «классических» 2-тактных моторов. Применение систем впрыска на 4-тактных моторах серии MFS малой мощности до 30 л.с. позволило не только снизить расход топлива, но и создать благоприятные условия для уверенного запуска двигателя в сложных климатических условиях.

РАСШИФРОВКА ОБОЗНАЧЕНИЙ МОТОРОВ, ПРОИЗВЕДЕННЫХ ТОHATSU:

MFS – 4-тактный, M – 2-тактный, S – короткий дейдвуд, L – длинный дейдвуд, EF – электростарт с ручным управлением,

EP – электростарт с дистанционным управлением, T – гидроподъемник, O – впрыск масла.

Модель	Мощность, л.с.	Количество цилиндров	Объем двигателя, см ³	Диаметр×ход поршня, мм	Макс. обороты в минуту	Стартер
M 2.5	2.5	1	74.6	47×43	3800–5200	Ручной
M 3.5B	3.5	1	74.6	47×43	4200–5300	Ручной
M 5	5	1	102	55×43	4500–5500	Ручной
M 8	8	2	169	50×43	4500–5500	Ручной/электр.
M 9.8	9.8	2	169	50×43	5000–6000	Ручной/электр.
M 15	15	2	247	55×52	5200–05800	Ручной/электр.
M 18	18	2	294	60×52	5200–5800	Ручной/электр.
M 25	25	2	429	68×59	5000–6000	Ручной/электр.
M25 Jet	25	2	429	68×59	5000–6000	Ручной
M 30	30	2	429	68×59	5150–5850	Ручной/электр.
M 40C	40	2	493	70×64	5200–5800	Ручной/электр.
M 40D	40	3	697	68×64	5000–5700	Ручной/электр.
M 50	50	3	697	68×64	5150–5850	Ручной/электр.
MW 50	50	3	697	68×64	5150–5850	Ручной/электр.
M 70	70	3	938	74×72.7	5150–5850	Электр.
M 90	90	3	1267	86×72.7	5000–5500	Электр.



TOHATSU

Тип управления	Передачи	Передаточное число	Шаг винта, дюймы	Высота транца, мм	Топливо	Масло	Вес, кг	Генератор	Автоматич. смеш. масла	Автомат. trim & tilt
Румпель	Вперед	1.85:1	4.5–7	381, 508	Неэтилиров. Аи95	TCW3 или рекоменд.	12.5	–	–	–
Румпель	Вперед (вперед/назад)	1.85:1 (2.15:1)	4.5–7	381, 508	Неэтилиров. Аи95	TCW3 или рекоменд.	12.5 (13)	–	–	–
Румпель	Вперед/нейтр./реверс	2.15:1	7–9	381, 508	Неэтилиров. Аи95	TCW3 или рекоменд.	19	12V, 60W 5A (опция)	–	–
Румпель/ДУ	Вперед/нейтр./реверс	2.08:1	6.5–9.5	381, 508, 635	Неэтилиров. Аи95	TCW3 или рекоменд.	26	12V, 80W 6.7A	–	–
Румпель/ДУ	Вперед/нейтр./реверс	2.08:1	6.5–9.5	381, 508, 635	Неэтилиров. Аи95	TCW3 или рекомендов.	26	12V, 80W 6.7A	–	–
Румпель/ДУ	Вперед/нейтр./реверс	1.85:1	6–10	381, 508, 635	Неэтилиров. Аи95	TCW3 или рекомендов.	41	12V, 80W 6.7A	–	–
Румпель/ДУ	Вперед/нейтр./реверс	1.85:1	6–10	381, 508, 635	Неэтилиров. Аи95	TCW3 или рекомендов.	41	12V, 80W 6.7A	–	–
Румпель/ДУ	Вперед/нейтр./реверс	1.92:1	8–14	381, 508, 635	Неэтилиров. Аи95	TCW3 или рекоменд.	52	12V, 80W 6.7A	–	–
Румпель	Вперед/нейтр./реверс	–	–	508	Неэтилиров. Аи95	TCW3 или рекоменд.	–	12V, 80W 6.7A	–	–
Румпель/ДУ	Вперед/нейтр./реверс	1.92:1	8–14	381, 508, 635	Неэтилиров. Аи95	TCW3 или рекоменд.	52	12V, 80W 6.7A	–	–
Румпель/ДУ	Вперед/нейтр./реверс	1.92:1	7–13	381, 508	Неэтилиров. Аи95	TCW3 или рекоменд.	59	12V, 80W 6.7A	–	–
Румпель/ДУ	Вперед/нейтр./реверс	1.85:1	7–15	381, 508, 635	Неэтилиров. Аи95	TCW3 или рекоменд.	72	12V, 130W 11A	опция	опция
Румпель/ДУ	Вперед/нейтр./реверс	1.85:1	7–15	381, 508, 635	Неэтилиров. Аи95	TCW3 или рекоменд.	72	12V, 130W 11A	опция	опция
Румпель/ДУ	Вперед/нейтр./реверс	1.92:1	–	508	Неэтилиров. Аи95	TCW3 или рекоменд.	–	12V, 130W 11A	–/+	–
ДУ	Вперед/нейтр./реверс	2.3:1	11–21	508, 635	Неэтилиров. Аи95	TCW3 или рекоменд.	115	12V, 130W 11A	+	опция
ДУ	Вперед/нейтр./реверс	2.0:1	11 21	381, 508	Неэтилиров. Аи95	TCW3 или рекоменд.	135	12V, 130W 11A	+	+



TOHATSU

Модель	Мощность, л.с.	Количество цилиндров	Объем двигателя, см ³	Диаметр × ход поршня, мм	Макс обороты в минуту	Стартер	Тип управления	Передачи	Передаточное число	Шаг винта, дюймы	Высота транца, мм	Топливо
TLDI												
MD 50	50	3	697	68×64	5150–5850	Электр.	Румпель/ДУ	Вперед/нейтр./реверс	1.85:1	7–15	508, 635	Неэтилиров. Аи95
MD 75	75	3	1267	86×72.7	5150–5850	Электр.	ДУ	Вперед/нейтр./реверс	2,33:1	11–21	508, 635	Неэтилиров. Аи-95
MD 90	90	3	1267	86×72.7	5150–5850	Электр.	ДУ	Вперед/нейтр./реверс	2.33:1	11–21	508, 635	Неэтилиров. Аи-95
MD 115	115	4	1768	88×72.7	5150–5850	Электр.	ДУ	Вперед/нейтр./реверс	2.0:1	11–21	508, 635	Неэтилиров. Аи95

Моторы серии MD оснащаются оригинальной разработкой Tohatsu – системой впрыска низкого давления TLDI.

Модель	Мощность, л.с.	Количество цилиндров	Объем двигателя, см ³	Диаметр × ход поршня, мм	Макс обороты в минуту	Стартер	Тип управления	Передачи	Передаточное число	Шаг винта	Высота транца, мм
ЧЕТЫРЕХТАКТНЫЕ											
MFS 2.5	2.5	1	85.5	55×36	4500–5500	Ручной	Румпель	Вперед/нейтр.	2.15:1	4.5–7	381, 508
MFS 3.5	3.5	1	85.5	55×36	5000–6000	Ручной	Румпель	Вперед/нейтр.	2.15:1	4.5–7	381, 508
MFS 5	5	1	123	59×45	4500–5500	Ручной	Румпель	Вперед/нейтр./реверс	2.15:1	7–9	381, 508
MFS 6*	6	1	123	59×45	5000–6000	Ручной	Румпель	Вперед/нейтр./реверс	2.15:1	7–9	381, 508, 635
MFS 9.8	9.8	2	209	55×44	5000–6000	Ручной/электр.	Румпель/ДУ	Вперед/нейтр./реверс	2.08:1	6.5–9.5	381, 508, 635
MFS 15	15	2	328	59×60	5000–6000	Ручной/электр.	Румпель/ДУ	Вперед/нейтр./реверс	2.15:1	6–10	381, 508
MFS 20	20	2	328	59×60	5000–6000	Ручной/электр.	Румпель/ДУ	Вперед/нейтр./реверс	2.15:1	6–10	381, 508
MFS 25	25	3	526	61×60	5000–6000	Ручной/электр.	Румпель/ДУ	Вперед/нейтр./реверс	1.95:1	8–14	381, 508
MFS 30	30	3	526	61×60	5250–6250	Ручной/электр.	Румпель/ДУ	Вперед/нейтр./реверс	1.95:1	8–14	381, 508

*В Россию поставляется специальная версия MFS6, которая называется Sail Pro. На нее штатно установлен генератор электрического тока мощностью 60Вт (5А), длина дейдвуда соответствует высоте транца 635 мм, и предназначена она в первую очередь для использования на парусных яхтах.

РАШИФРОВКА ОБОЗНАЧЕНИЙ МОТОРОВ, ПРОИЗВЕДЕННЫХ TOHATSU:

MFS – 4-тактный, M – 2-тактный, S – короткий дейдвуд, L – длинный дейдвуд, EF – электростарт с ручным управлением, EP – электростарт с дистанционным управлением, T – гидроподъемник, O – впрыск масла.

ООО СУМЕКО.192236, Санкт-Петербург, ул.Софийская, д. 14, а/я 53,
 тел. +7 (812) 448-70-88,
 tohatsu@sumeko.ru, www.sumeko.ru

TOHATSU

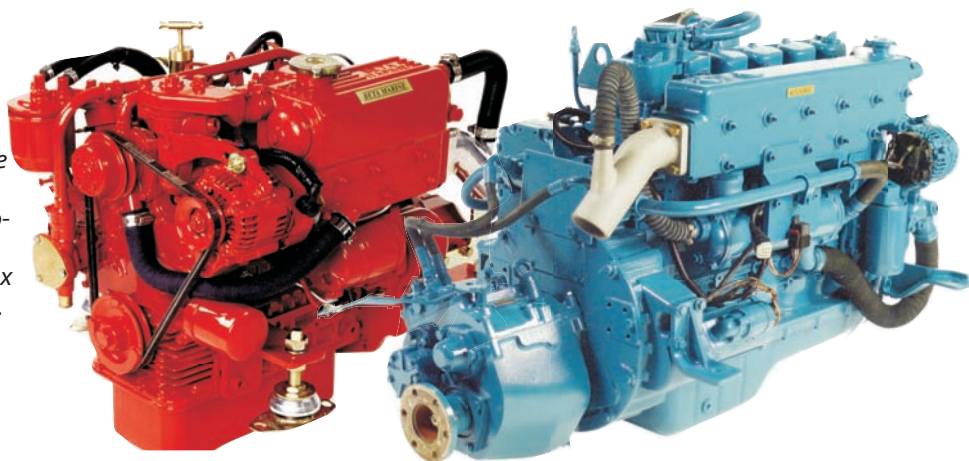
Масло	Вес, кг	Генератор	Автом. смешивание масла	Автом. trim & tilt
TCW3 или рекоменд.	93.5	12V, 280W, 23A	+	+
TCW-3 или рекоменд.	153	12V, 490W, 40 A	+	+
TCW-3 или рекоменд.	153	12V, 490W, 40 A	+	+
TCW3 или рекоменд.	173	12V, 445W, 37A	+	+

Масло	Вес, кг	Генератор	Автом. trim & tilt	Примечания
SAE 10W-30/40 (SF, SG, SH, SJ)	17.5	-	-	
SAE 10W-30/40 (SF, SG, SH, SJ)	17.5	-	-	
SAE 10W-30/40 (SF, SG, SH, SJ)	25	12V, 60W 5A (опция)	-	
SAE 10W-30/40 (SF, SG, SH, SJ)	25	12V, 60W 5A (опция)	-	
SAE 10W-30/40 (SF, SG, SH, SJ)	37	12V, 80W 6A	-	
SAE 10W-30/40 (SF, SG, SH, SJ)	52	12V, 130W 11A	-	
SAE 10W-30/40 (SF, SG, SH, SJ)	52	12V, 130W 11A	-	
SAE 10W-30/40 (SF, SG, SH, SJ)	71.5	12V, 180W 15A	-	
SAE 10W-30/40 (SF, SG, SH, SJ)	71.5	12V, 180W 15A	-	



BETA MARINE

Фирма организована в 1987 году. Место расположения – на юго-западе Англии, в городе Глостер. Основная специализация – морские стационарные дизельные двигатели для лодок, катеров и яхт и дизель-генераторы. С 1991 года Beta Marine использует для производства базовые моторы фирмы Kubota и Iveco. Многие годы сотрудничества разработчиков Beta Marine и Kubota позволили создать ряд уникальных судовых двигателей и дизель-генераторов. В августе 2006 года было построено новое производственное помещение общей площадью 1800 м². В модельном ряде стационарных двигателей фирмы есть силовые установки мощностью от 10 до 150 л.с.



Модель	Тип двигателя	Система подачи топлива	Система питания	Система подачи воздуха	Конструкция мотора	Рабочий объем, см ³	Ход поршня, мм	Диаметр цилиндра, мм	Степень сжатия	Номинал. мощность, л.с./об/мин	Макс. крутящий момент, Н·м/об/мин	Вес (сухой с редуктором), кг	Генератор, А	Напряжение, В	Система охлаждения	Цена, руб.
Beta 10	2-цилиндр. дизель	ТНВД	распред. впрыск	Без наддува	Рядный	479	68	67	23:01	10/3000	28/ 2400	89	45	12	2-контур. с термостатом	от 195 000
Beta 14	2-цилиндр. дизель	ТНВД	распред. впрыск	Без наддува	Рядный	479	68	67	23:01	13.5/3600	28/ 2400	89	45	12	2-контур. с термостатом	от 209 000
Beta 16	2-цилиндр. дизель	ТНВД	распред. впрыск	Без наддува	Рядный	599	73.6	72	23:01	16/ 3600	34/ 2400	94	45	12	2-контур. с термостатом	от 223 000
Beta 20	3-цилиндр. дизель	ТНВД	распред. впрыск	Без наддува	Рядный	719	68	67	23:01	20/ 3600	44/ 2400	106	45	12	2-контур. с термостатом	от 241 000
Beta 25	3-цилиндр. дизель	ТНВД	распред. впрыск	Без наддува	Рядный	898	73.6	72	23:01	25/ 3600	54/ 2400	110	40	12	2-контур. с термостатом	от 260 000
Beta 30	3-цилиндр. дизель	ТНВД	распред. впрыск	Без наддува	Рядный	1123	73.6	76	23:01	30/ 3600	66/ 2600	139	65	12	2-контур. с термостатом	от 280 000
Beta 35	4-цилиндр. дизель	ТНВД	распред. впрыск	Без наддува	Рядный	1335	73.6	76	23:01	35/ 3600	82/ 2400	170	65	12	2-контур. с термостатом	от 310 000
Beta 38	4-цилиндр. дизель	ТНВД	распред. впрыск	Без наддува	Рядный	1335	78.4	78	23:01	37.5/ 3000	100/ 2200	170	65	12	2-контур. с термостатом	от 323 000
Beta 43	4-цилиндр. дизель	ТНВД	распред. впрыск	Без наддува	Рядный	1857	92.4	80	23:01	43/ 2800	128/ 1800	243	65	12	2-контур. с термостатом	от 361 000
Beta 50	4-цилиндр. дизель	ТНВД	распред. впрыск	Без наддува	Рядный	2197	92.4	87	23:01	50/ 2800	148/ 1700	249	65	12	2-контур. с термостатом	от 411 000
Beta 60	4-цилиндр. дизель	ТНВД	распред. впрыск	Без наддува	Рядный	2434	95	87	23:01	60/ 2800	171/ 1700	250	65	12	2-контур. с термостатом	от 456 000
Beta 75	4-цилиндр. дизель	ТНВД	распред. впрыск	Без наддува	Рядный	3318	110	98	23:01	75/ 2600	250/ 1400	390	65	12	2-контур. с термостатом	от 549 000
Beta 90	4-цилиндр. дизель	ТНВД	распред. впрыск	Без наддува	Рядный	3769	120	100	23:01	90/ 2600	285/ 1400	425	65	12	2-контур. с термостатом	от 595 000
Beta 105	4-цилиндр. дизель	ТНВД	распред. впрыск	Турбо-наддув	Рядный	3769	120	100	23:01	99/ 2600	325/ 1600	425	65	12	2-контур. с термостатом	от 627 000
Beta 150	6-цилиндр. дизель	ТНВД	распред. впрыск	Турбо-наддув	Рядный	6700	–	–	23:01	147/ 2800	450/ 1700	680	90	12	2-контур. с термостатом	от 930 000

Все цены действительны при курсе 1 английского фунта стерлингов равном 50 руб.

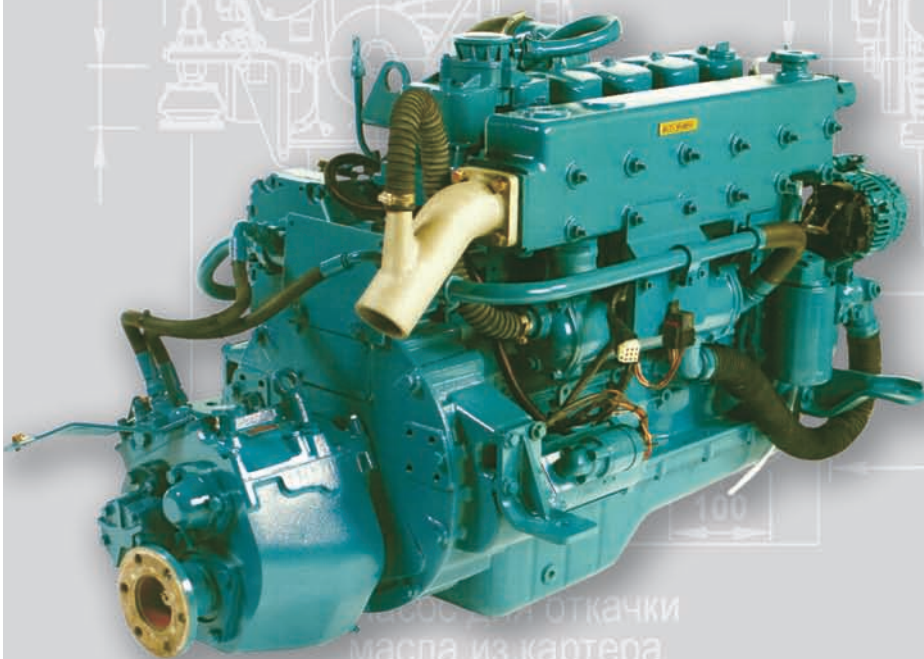
Насос для откачки
масла из картера

BETA MARINE

Компактная мощность:

ливный
льтр

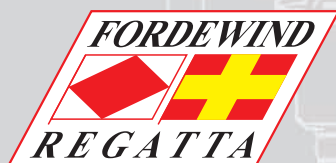
90 МИН.
65 МАКС.



- ▶ Конструкция, обеспечивающая отличное соотношение мощность/масса.
- ▶ Компактные размеры, плавная и малошумная работа.
- ▶ Малотоксичный выхлоп.
- ▶ Двухконтурная система охлаждения.
- ▶ Мощность 10 – 150 л. с.
- ▶ Дизель-генераторы до 500 кВт, в том числе сертифицированные регистром Ллойда.



*Превосходное качество
при разумной цене!*



«Фордевинд-Регата», официальный дистрибьютор двигателей Beta Marine в России
197110, Санкт-Петербург, Петровская коса, 7, тел.: (812) 320 1853, 327 4580
факс: (812) 323 9563, www.fordewind-regatta.ru

Подвесные лодочные моторы EVINRUDE БОЛЬШЕ ВРЕМЕНИ НА ВОДЕ!

	МОЩНОСТЬ В ЛОШАДИНЫХ СИЛАХ	ТИП ДВИГАТЕЛЯ	ДИАМЕТР И ХОД ПОРШНЯ, мм (дюймы)	РАБОЧИЙ ОБЪЕМ, см³ (куб. дюймы)	ПЕРЕДАЧНОЕ ОТНОШЕНИЕ ГЛАВНОЙ ПЕРЕДАЧИ (ПРИ ВЫСОТЕ)	ДИАПАЗОН РАБОЧИХ ОБОРОТОВ ПРИ ПОЛНОСТЬЮ ОТКРЫТОЙ ДРОССЕЛЬНОЙ ЗАСЛОНКЕ	ВЕС, кг (фунты) ²	СТАРТЕР ¹	СОВМЕСТИМОСТЬ С ЦИФРОВОЙ СИСТЕМОЙ КОНТРОЛЯ ISON	СИСТЕМА ПОДАЧИ ТОПЛИВА	МАГНЕТО ³	РУЛЕВОЕ УПРАВЛЕНИЕ ⁴	СПОСОБ РЕГУЛИРОВКИ УГЛА НАКЛОНА ДВИГАТЕЛЯ ⁵	ДЛИНА ВАЛА, мм (дюймы) ЦВЕТ ⁶
ВЫСОКОПРОИЗВОДИТЕЛЬНЫЕ МОТОРЫ Н.О.	250 Н.О.	V6 90° E-TEC, прямой впрыск	98 x 76 (3,854 x 3,000)	3441 (210) 3,4 л	1,85:1	5000-6000 об/мин.	231 (503)	Электрический	Да	E-TEC	Общая сила тока 133 А / батарея для электроснабжения локальной сети на 50 А ⁷	Дистанционное	Система автоматического подъема и трима FasTrak™	508 (20) Синий или Белый 635 (25) Синий
	225 Н.О.	V6 90° E-TEC, прямой впрыск	98 x 73 (3,854 x 2,858)	3279 (200,1) 3,3 л	1,85:1 (25 дюймов) 1,86:1 Скоростной редуктор (20 дюймов)	4500-5800 об/мин.	231 (503)	Электрический	Да	E-TEC	Общая сила тока 133 А / батарея для электроснабжения локальной сети на 50 А ⁷	Дистанционное	Система автоматического подъема и трима FasTrak™	508 (20) Синий или Белый 635 (25) Синий
	150 Н.О.	V6 90° E-TEC, прямой впрыск	91 x 66 (3,601 x 2,588)	2589 (158,2) 2,6 л	1,86:1 Скоростной редуктор	4850-5850 об/мин.	190 (418)	Электрический	Да	E-TEC	Общая сила тока 133 А / батарея для электроснабжения локальной сети на 50 А ⁷	Дистанционное	Система автоматического подъема и трима FasTrak™	508 (20) Синий или Белый
	150 Н.О.	V6 90° E-TEC, прямой впрыск	91 x 66 (3,601 x 2,588)	1726 (105,4) 1,7 л	2,0:1 (20 дюймов) 2,25:1 (25 дюймов)	5500-6000 об/мин.	177 (390)	Электрический	Нет	E-TEC	Общая сила тока 133 А / батарея для электроснабжения локальной сети на 50 А ⁷	Дистанционное	Система автоматического подъема и трима FasTrak™	508 (20) Синий или Белый 635 (25) Синий или Белый
	300	V6 90° E-TEC, прямой впрыск	98 x 76 (3,854 x 3,000)	3441 (210) 3,4 л	1,85:1	5000-6000 об/мин.	233 (514)	Электрический	Да	E-TEC	Общая сила тока 133 А / батарея для электроснабжения локальной сети на 50 А ⁷	Дистанционное	Система автоматического подъема и трима FasTrak™	508 (20) Белый 635 (25) Белый 762 (30) Белый
	250, 225	V6 90° E-TEC, прямой впрыск	98 x 76 (3,854 x 3,000)	3279 (200,1) 3,3 л	1,85:1	4500-5800 об/мин.	235 (518)	Электрический	Да	E-TEC	Общая сила тока 133 А / батарея для электроснабжения локальной сети на 50 А ⁷	Дистанционное	Система автоматического подъема и трима FasTrak™	508 (20) Белый 635 (25) Белый 762 (30) Белый
	200, 175, 150	V6 90° E-TEC, прямой впрыск	91 x 66 (3,601 x 2,588)	2589 (158,2) 2,6 л	1,85:1 (20 дюймов) 1,86:1 (25 дюймов)	4850-5850 об/мин.	190 (418)	Электрический	Да	E-TEC	Общая сила тока 133 А / батарея для электроснабжения локальной сети на 50 А ⁷	Дистанционное	Система автоматического подъема и трима FasTrak™	508 (20) Синий или Белый 635 (25) Белый (только 150 V6)
	130, 115	V4 60° E-TEC, прямой впрыск	91 x 66 (3,601 x 2,588)	1726 (105,4) 1,7 л	2,00:1 2,25:1	5500-6000 об/мин.	177 (390) (130 V4) 170 (375) (115 V4)	Электрический	Нет	E-TEC	Общая сила тока 133 А / батарея для электроснабжения локальной сети на 50 А ⁷	Дистанционное	Система автоматического подъема и трима FasTrak™	508 (20) Синий или Белый 635 (25) Белый 635 (25) Синий (только 115 V4)
	90, 75	Рядный 3-цилиндровый E-TEC, прямой впрыск	91 x 66 (3,601 x 2,588)	1295 (79,1)	2,00:1(20 дюймов) 2,25:1(25 дюймов)	4500-5500 об/мин.	145 (320)	Электрический	Нет	E-TEC	Общая сила тока 81 А / батарея для электроснабжения локальной сети на 25 А ⁷	Дистанционное (румпельное - опция)	Система автоматического подъема и трима FasTrak™	508 (20) Синий или Белый 635 (25) Белый (только 90)
	60, 50, 40	Рядный 2-цилиндровый E-TEC, прямой впрыск	91 x 66 (3,601 x 2,588)	863 (52,7)	2,67:1	5500-6000 об/мин.	109 (240) (60, 40) 113 (250) (50)	Электрический или ручной ³	Нет	E-TEC	Общая сила тока 81 А / батарея для электроснабжения локальной сети на 25 А ⁷	Дистанционное или румпельное	Система автоматического подъема и трима или ручной подъем (только 40)	508 (20) Синий или Белый
МУЛЬТИПОЛИВНЫЕ	30, 25	Рядный 2-цилиндровый E-TEC, прямой впрыск	76 x 64 (2,992 x 2,500)	577 (35,2)	2,15:1	5500-6100 об/мин.	66 (146)	Электрический или ручной ³	Нет	E-TEC	Общая сила тока 56 А / батарея для электроснабжения локальной сети на 15 А ⁷	Дистанционное или румпельное	Система автоматического подъема и трима или ручной подъем	381 (15) Синий или Белый 508 (20) Синий или Белый
	55	Рядный 2-цилиндровый E-TEC, прямой впрыск	91 x 66 (3,601 x 2,588)	863 (52,7)	2,67:1	5500-6000 об/мин.	113 (250)	Ручной ³	Нет	E-TEC	Общая сила тока 81 А / батарея для электроснабжения локальной сети на 25 А ⁷	Румпельное	Система ручного подъема с вспомогательным цилиндром подъема	508 (20) Черный Tactical Black

Моторы EVINRUDE E-TEC

- 5 лет (750 моточасов) гарантии от производителя.*
- Легкие: на 45 кг легче других моторов того же класса.**
- Экономичные: потребляют на 44% меньше топлива и на 50% меньше масла, чем классические моторы.**



1 Может варьироваться в зависимости от модели двигателя.
 2 Указан фактический вес (включая вес жидкостей) для самой легкой модели мотора данного класса (по мощности в л.с.)
 3 Модели с ручным стартером требуют дополнительный комплект для зарядки.
 4 Модели с гребным винтом и топливным баком.
 5 Сила тока 133 А рассчитана при напряжении 13,5 В. Зарядный ток, подаваемый на батарею, выделенную для электроснабжения локальной сети, составляет 50 А.
 6 Сила тока 81 А рассчитана при напряжении 13,5 В. Зарядный ток, подаваемый на батарею, выделенную для электроснабжения локальной сети, составляет 25 А.
 7 Сила тока 56 А рассчитана при напряжении 13,5 В. Зарядный ток, подаваемый на батарею, выделенную для электроснабжения локальной сети, составляет 15 А.

Примечание: Комплект редуктора с обратным вращением и система автоматического подъема и трима доступны на моторах с мощностью 300, 250, 225, 200, 175, 150, 130 и 115 л.с. (исключая высокопроизводительные моторы Н.О.)

Новинки EVINRUDE 2012 года

EVINRUDE®



ЧЕТЫРЕХТАКТНЫЕ МОТОРЫ

МОЩНОСТЬ В ЛОШАДИНЫХ СИЛАХ	ТИП ДВИГАТЕЛЯ	ДИАМЕТР И ХОД ПОРШНЯ, ММ (ДЮЙМЫ)	РАБОЧИЙ ОБЪЕМ, СМ ³ (КУБ. ДЮЙМЫ)	ПЕРЕДАТОЧНОЕ ОТНОШЕНИЕ ГЛАВНОЙ ПЕРЕДАЧИ* (ПРИ ВЫСОТЕ)	ДИАПАЗОН РАБОЧИХ ОБОРОТОВ ПРИ ПОЛНОСТЬЮ ОТКРЫТОЙ ДРОССЕЛЬНОЙ ЗАПОНКЕ	ВЕС, КГ (ФУНТЫ) ²	СТАРТЕР ¹	СОВМЕСТИМОСТЬ С ЦИФРОВОЙ СИСТЕМОЙ КОНТРОЛЯ ISON	СИСТЕМА ПОДАЧИ ТОПЛИВА	МАГНЕТО ³	РУЛЕВОЕ УПРАВЛЕНИЕ ⁴	СПОСОБ РЕГУЛИРОВКИ УГЛА НАКЛОНА ДВИГАТЕЛЯ ⁵	ДЛИНА ВАЛА, ММ (ДЮЙМЫ) ЦВЕТ ¹
3,5	1-цилиндровый	55,12x36,07 (2,17x1,42)	85,21 5,2 л	2,15:1	5000-6000 об/мин.	18,6 (41)	Ручной	Нет	Карбюратор	Нет	Румпель	Вручную	(15), (20) Синий
4	1-цилиндровый	58,93x44,96 (2,32x1,77)	122,9 7,5 л	2,15:1	4500-5500 об/мин.	25,85 (57)	Ручной	Нет	Карбюратор	опция: 12В, 60Вт, 5А	Румпель	Вручную	(15), (20) Синий
6	1-цилиндровый	58,93x44,96 (2,32x1,77)	122,9 7,5 л	2,15:1	5000-6000 об/мин.	24,95 (55)	Ручной	Нет	Карбюратор	опция: 12В, 60Вт, 5А в базе для моделей (25)	Румпель	Вручную	(15), (20), (25) Синий
9,8	2-цилиндровый	55,12x43,94 (2,17x1,73)	209,74 12,8 л	2,08:1	5000-6000 об/мин.	36,97 (81,5)	Электрический или ручной	Нет	Карбюратор	опция: 12В, 80Вт, 6А. В базе для моделей с электростартом	Румпель или дистанционное	Вручную или привод	(15), (20), (25) Синий
15	2-цилиндровый	60,96x59,94 (2,4x2,36)	350,84 21,41 л	2,15:1	5000-6000 об/мин.	51,89 (114,4)	Электрический или ручной	Нет	Карбюратор	опция: 12В, 145Вт, 12А. В базе для моделей с электростартом	Румпель или дистанционное	Вручную или привод	(15), (20) Синий



товар сертифицирован реклама

По вопросам предоставления статуса дилера по продукции Evinrude обращайтесь по адресу evinrude@rosan.com или по телефонам 8 (812) 702-40-41/42, доб. 623.

Горячая линия BRP в России
8-800-200-22-90

Информация о дилерах на сайте
www.rosan.com

№9

Судовые дизельные двигатели



YANMAR

marine



Надежность и экономичность всегда будут самыми важными параметрами при выборе судового двигателя. Именно этими характеристиками японские дизели Yanmar уже давно зарекомендовали себя как лидеры мирового двигателестроения. Двигатели Yanmar обеспечивают максимальную производительность на протяжении всего длительного срока службы, а их компактность и малый вес в сочетании с непревзойденной плавностью работы не оставляют выбора у искушенных судовладельцев.

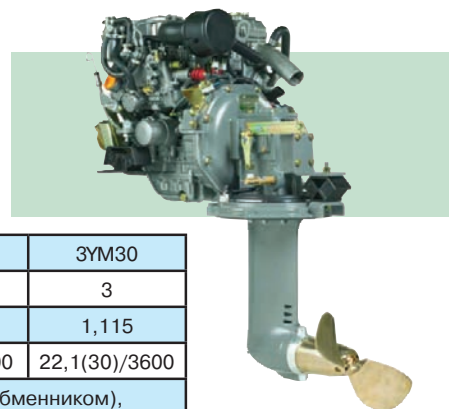
Для парусных яхт двигатели серий GM, YM и JH станут не только надежной силовой установкой, обеспечивающей движение в штиль и облегчающей заход на сложную стоянку, но также могут служить источником электроэнергии и приводом различных гидромеханических устройств. Кроме того, применение колонок Sail Drive позволит значительно упростить установку двигателя и снизить потери скорости при хождении под парусом.

Для моторных катеров и яхт Yanmar предлагает широкий модельный ряд дизелей мощностью до 662 кВт (900 л.с.). Двигатели могут применяться с различными реверс-редукторными передачами, колонками SternDrive, а также с системами POD. Постоянно ведущаяся модернизация позволяет всем дизелям Yanmar отвечать самым строгим мировым экологическим нормативам.

Почувствуйте воплощение новейших технологий в движении!

СЕРИЯ GM / YM 9-30 л.с.

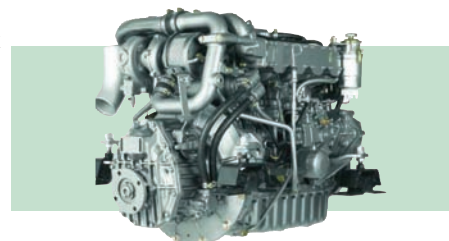
- Компактное исполнение
- Возможность самостоятельной установки
- Простота обслуживания и ремонта



Модель двигателя	1GM10	2YM15	3YM20	3YM30
Количество цилиндров	1	2	3	3
Рабочий объем, л	0,318	0,570	0,854	1,115
Макс. мощность, кВт (л.с.) / об/мин	6,7(9)/3600	10,3(14)/3600	16,2(22)/3600	22,1(30)/3600
Система охлаждения	Одноконтурная, заборной водой	Двухконтурная (с теплообменником), заборной водой		
Применяемая РПП	Механический редуктор или колонка SD20			
Сухой вес двигателя, кг	71	103	120	123

СЕРИЯ JH 40-125 л.с.

- Рядное расположение цилиндров, прямой впрыск топлива, механический регулятор оборотов
- Применение различных модификаций турбонаддува и охладителей надвучного воздуха
- Возможность установки генератора KMG65E (3-6 кВт 230 В) на двигатели 3JH4E и 4JH4AE с РПП или SD50



Модель двигателя	3JH4E	4JH4AE	4JH4-TE	4JH4-HTE	4JH3-DTE
Количество цилиндров	3	4			
Рабочий объем, л	1,640	2,19			1,995
Макс. мощность, кВт (л.с.) / об/мин	29,4(40)/3000	39,6(53)/3000	55,2(75)/3200	80,9(110)/3200	91,9(125)/3800
Применяемая РПП	Механический редуктор или колонка SD50		Мех. или гидр. редуктор, колонка SD50T	Мех. или гидр. редуктор	Гидравлический редуктор
Сухой вес двигателя, кг	173	201	207	217	229

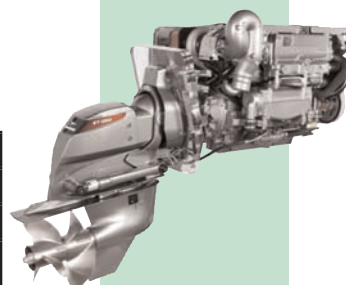
YAMAHA

Модель	Мощность, л.с.	Кол-во цилиндров	Объем двигателя, см ³	Макс. об./мин	Стартер	Тип управления	Передаточное число	Вес, кг	Генератор	Автоматич. смеш. масла
Двухтактные										
2СМН	2	1	50	4000-5000	Ручной	Румпель	27:13	10	-	-
3АМН	3	1	70	4500-5500	Ручной	Румпель	27:13	16,5	-	-
4АСМН	4	1	83	4500-5500	Ручной	Румпель	27:13	21	-	-
5СМН	5	1	103	4500-5500	Ручной	Румпель	27:13	21	-	-
6СМН	6	2	165	4000-5000	Ручной	Румпель	27:13	27	12V, 6A	-
8СМН	8	2	165	4500-5500	Ручной	Румпель	27:13	27	12V, 6A	-
9.9FMH	9.9	2	246	4500-5500	Ручной	Румпель	27:13	36	12V, 6A	-
15FMH	15	2	246	4500-5500	Ручной	Румпель	27:13	36 (L:37)	12V, 6A	-
25BMH	25	2	496	4500-5500	Ручной	Румпель	27:13	S:53 (L:54)	12V, 6A	-
25BWCS	25	2	496	4500-5500	Ручной/электр.	Румпель/ДУ	27:13	55	12V, 6A	-
25NMHO	25	2	395	5000-6000	Ручной	Румпель	27:13	49	12V, 6A	+
30НМН	30	2	496	4500-5500	Ручной	Румпель	27:13	S:53 (L:54)	12V, 6A	-
30НW	30	2	496	4500-5500	Ручной/электр.	Румпель/ДУ	27:13	55	12V, 6A	-
30НWC	30	2	496	4500-5500	Ручной/электр.	Румпель/ДУ	27:13	53	12V, 6A	-
40VEO	40	3	698	4500-5500	Электр.	ДУ	24:13	74	12V, 6A	+
40XМН	40	2	703	4500-5500	Ручной	Румпель	26:13	S: 66 (L:68)	12V, 6,7A	-
40XW	40	2	703	4500-5500	Ручной/электр.	ДУ	26:13	S: 68 (L:70)	12V, 6A	-
E40XW	40	2	703	4500-5500	Ручной/электр.	ДУ	26:13	74	12V, 6A	-
40XWT	40	2	703	4500-5500	Ручной/электр.	ДУ	26:13	L:70	12V, 6A	-
E40XМН	40	2	703	4500-5500	Ручной	Румпель	26:13	X:76	12V, 6A	-
50НМНО	50	3	698	4500-5500	Ручной	Румпель	24:13	75	12V, 6A	+
50НЕТО	50	3	698	4500-5500	Электр.	ДУ	24:13	88	12V, 6A	+
55BED	55	2	760	4500-5500	Электр.	ДУ	24:13	S:90 (L:96)	12V, 6A	-
55BET	55	2	760	4500-5500	Электр.	ДУ	24:13	L:94	12V, 6A	-
60FETO	60	3	849	4500-5500	Электр.	ДУ	12:28	105	12V, 6A	+
85AET	85	3	1140	4500-5500	Электр.	ДУ	26:13	L:119	12V, 10A	-
90AETO	90	3	1140	4500-5500	Электр.	ДУ	26:13	L:120	12V, 10A	-
E115AET	115	4	1730	4500-5500	Электр.	ДУ	26:13	L:154	12V, 10A	+
200AET	200	6	2596	4500-5500	Электр.	ДУ	14:26	X:184	12V, 14A	+
(L)250GETO	250	6	3130	4500-5500	Электр.	ДУ	16:29	X:240	12V, 35A	+

Примечание: Yamaha рекомендует использовать масло Yamalube для подвесных моторов

**СЕРИЯ
BY2
150-260 л.с.**

- Система топливоподачи Common Rail, прямой впрыск топлива
- Электронная система управления
- Применение колонок Sterndrive Mercruiser Bravo или Yanmar ZT350



Модель двигателя	4BY2-150 (Z)	4BY2-180 (Z)	6BY2-220 (Z)	6BY2-260 (Z)
Количество цилиндров	4		6	
Рабочий объем, л	1,995		2,993	
Макс. мощность, кВт (л.с.) / об/мин	110(150) / 4000	132(180) / 4000	162(220) / 4000	191(260) / 4000
Применяемая РРП	Гидравлический редуктор или колонка Sterndrive			
Сухой вес двигателя, кг	258		315	

**СЕРИЯ
LHA/LPA/LYA
160-440 л.с.**

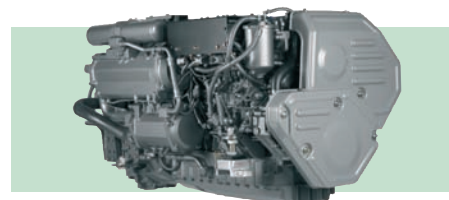
- Механический регулятор оборотов, прямой впрыск топлива
- Применение различных модификаций турбонаддува и охладителей надувочного воздуха
- Применение колонок Sterndrive Mercruiser Bravo или Yanmar ZT350



Модель двигателя	4LHA-HT(Z)P	4LHA-DT(Z)P	4LHA-ST(Z)P	6LPA-ST(Z)P2	6LYA-STP	6LY2A-STP
Количество цилиндров	4			6		
Рабочий объем, л	3,445			4,164	5,184	5,813
Макс. мощность, кВт (л.с.) / об/мин	118(160) / 3300	147(200) / 3300	177(240) / 3300	232(315) / 3800	272(370) / 3300	324(440) / 3300
Применяемая РРП	Гидравлический редуктор или Sterndrive				Гидравлический редуктор	
Сухой вес двигателя, кг	342	365	365	408	530	535

**СЕРИЯ
LY3
380-480 л.с.**

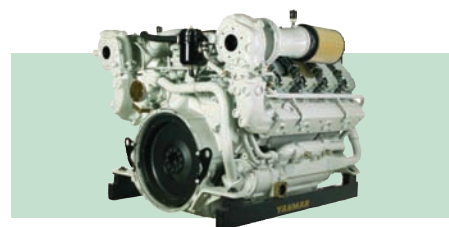
- Рядное расположение цилиндров, прямой впрыск топлива
- Электронная система управления



Модель двигателя	6LY3-UTP	6LY3-STP	6LY3-ETP
Количество цилиндров	6		
Рабочий объем, л	5,813		
Макс. мощность, кВт (л.с.) / об/мин	279(380)/3300	324(440)/3300	353(480)/3300
Применяемая РРП	Гидравлический редуктор или система ZF POD		
Сухой вес двигателя, кг	640		

**СЕРИЯ
CX/SY
530-900 л.с.**

- Прямой впрыск топлива
- Электронная система управления



Модель двигателя	6CX-530	6SY-STP	8SY-STP
Количество цилиндров	6	6	8
Рабочий объем, л	7,413	11,7	15,6
Макс. мощность, кВт (л.с.) / об/мин	390(530)/2900	530(720)/2300	662(900)/2300
Применяемая РРП	Гидравлический редуктор или система ZF POD		
Сухой вес двигателя, кг	837	1150	1650

YAMAHA

Модель	Мощность, л.с.	Кол-во цилиндров	Объем двигателя, см ³	Макс. об./мин	Стартер	Тип управления	Передачное число	Вес, кг
Четырехтактные								
F4BMHS	4	1	139	4000-5000	Ручной	Румпель	27:13	27
F5AMHS	5	1	139	4500-5500	Ручной	Румпель	27:13	28
F6CMHS	6	1	139	4500-5500	Ручной	Румпель	27:13	28
F8CMH	8	2	197	5000-6000	Ручной	Румпель	27:13	38
F9.9FMH	9.9	2	212	5000-6000	Ручной	Румпель	27:13	39
F15CMH	15	2	362	4500-5500	Ручной	Румпель/ДУ	27:13	52
F15CEH	15	2	362	4500-5500	Электр.	Румпель/ДУ	27:13	53
F20BMH	20	2	362	5000-6000	Ручной	Румпель/ДУ	27:13	54
F20BE	20	2	362	5000-6000	Электр.	Румпель/ДУ	27:13	52
F25DMH	25	2	498	5000-6000	Ручной	Румпель/ДУ	27:13	77
F25DE	25	2	498	5000-6000	Электр.	Румпель/ДУ	27:13	78
F40FET*	40	3	747	5000-6000	Ручной	ДУ	26:13	94
F40FED*	40	3	747	5000-6000	Электр.	ДУ	26:13	93
F50DET	50	4	935	5000-6000	Электр.	ДУ	24:13	110
F50FET	50	4	996	5000-6000	Электр.	ДУ	24:13	113
F60CET	60	4	996	5000-6000	Электр.	ДУ	24:13	113
F70AETL	70	4	996	5300-6300	Электр.	ДУ	28:12	119
F80BET	80	4	1596	5000-6000	Электр.	ДУ	25:11	170
F100DET	100	4	1596	5000-6000	Электр.	ДУ	25:11	172
F115AET	115	4	1741	5000-6000	Электр.	ДУ	28:13	192
F150AET**	150	4	2670	5000-6000	Электр.	ДУ	28:14	223
F(L)200AET	200	6	3352	5000-6000	Электр.	ДУ	30:15	278
F(L)225AET	225	6	3352	5000-6000	Электр.	ДУ	30:15	278
F225FETX	225	6	4169	5000-6000	Электр.	ДУ	21:12	260
F(L)250AET	250	6	3352	5000-6000	Электр.	ДУ	30:15	278
F250DET	250	6	4169	5000-6000	Электр.	ДУ	21:12	260
F300BETX	300	6	4169	5000-6000	Электр.	ДУ	21:12	260
F(L)350AET	350	8	5330	5000-6000	Электр.	ДУ	15:26	370.0

* - Два размера ноги - S и L; ** - Два размера ноги - L и X. Примечание: «Yamaha» рекомендует использовать масло «Yamalube» для подвесных моторов



Производство, продажа – Лодок и Катеров. Моторы и Прицепы...
Оборудование и сервисное обслуживание для лодок, катеров и яхт...
Доставка в любой регион России!!!

ЛКМ®

ПРОИЗВОДИТЕЛЬ КАТЕРОВ
Ермак и ЛКМ

Санкт-Петербург, Дорога на Петрославянку 7А
по будням с 09:30 до 18:30; сб., вс. – выходной

Отдел продаж: +7 (962) 697-70-72
Комплектующие: +7 (960) 240-73-29
Сервис: +7 (965) 024-75-05





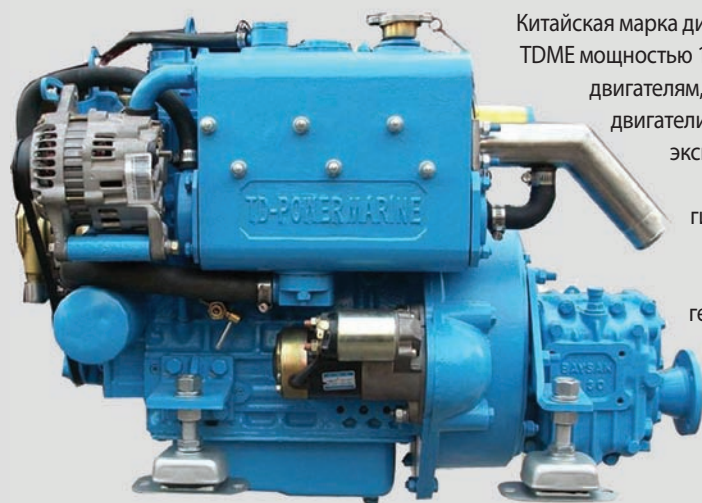


sale@lkmpius.ru

HONDA

Модель	Тип	Номинальная мощность, л.с.	Кол-во цилиндров	Рабочий объем, см ³	Система охлаждения	Система запуска	Система подачи топлива	Генератор, А	Тип рулевого управления	Длина вала	Сухой вес, кг
BF2.3D6	SCHU	2.3	1	57	возд.	ручная	карб.	–	румпель	S	12,4
BF5A4	SU	5	1	127	вод.	ручная	карб.	–	румпель	S	27,5
BF5A4	SBU	5	1	127	вод.	ручная	карб.	3	румпель	S	27,5
BF10D4	SHU	10	2	222	вод.	ручная	карб.	6	румпель	S	42
BF15D3	SHU	15	2	350	вод.	ручная	карб.	6	румпель	S	46,5
BF20D3	SHU	20	2	350	вод.	ручная	карб.	6	румпель	S	46,5
BF20D3	SHSU	20	2	350	вод.	электр.	карб.	12	румпель	S	49,5
BF20D3	SRTU	20	2	350	вод.	электр.	карб.	12	дистанц.	S	57
BF30D4	SHGU	30	3	552	вод.	электр.	карб.	10	румпель	S	72
BF30D4	SRTU	30	3	552	вод.	электр.	карб.	10	дистанц.	S	79
BF40D	SRTU	40	3	808	вод.	электр.	«электр. впрыск»	17	дистанц.	S	96
BF50D	SRTU	50	3	808	вод.	электр.	«электр. впрыск»	17	дистанц.	S	96
BF50D	LRTU	50	3	808	вод.	электр.	«электр. впрыск»	17	дистанц.	L	98
BF60A	LRTU	60	3	998	вод.	электр.	«электр. впрыск»	22	дистанц.	L	110
BF90DK0	LRTU	90	4	1496	вод.	электр.	«электр. впрыск»	44	дистанц.	L	163
BF115D	LU	115	4	2354	вод.	электр.	«электр. впрыск»	40	дистанц.	L	217
BF135A4	LU	135	4	2354	вод.	электр.	«электр. впрыск»	51	дистанц.	L	217
BF150A4	LU	150	4	2354	вод.	электр.	«электр. впрыск»	51	дистанц.	L	217
BF150A4	XU	150	4	2354	вод.	электр.	«электр. впрыск»	51	дистанц.	X	220
BF225AK1	LU	225	V6	3471	вод.	электр.	«электр. впрыск»	90	дистанц.	L	267
BF225AK1	XU	225	V6	3471	вод.	электр.	«электр. впрыск»	90	дистанц.	X	272

Доминатор – Сервис



Китайская марка дизельных двигателей TD-POWER создала линейку судовых моторов TDME мощностью 10-90 л.с., которые являются хорошей альтернативой европейским двигателям, для установки на катер или замены устаревшего мотора. Судовые двигатели поставляются не только на внутренний рынок Китая, но и идут на экспорт. Дизельные двигатели TDME продаются в Голландии, Швеции, Польше и Норвегии. Двигатели комплектуются механическими и гидравлическими трансмиссиями. В комплект поставки дизельного двигателя входит приборная панель с кабелем длиной 4 метра, амортизационные опоры двигателя, комплект фильтров, ремень генератора. На все дизельные двигатели распространяется годовая гарантия производителя. Если Вы хотите заменить свой устаревший двигатель или установить новый – дизельные двигатели серии TDME - крепкие и очень надежные судовые дизеля.

(499) 408 4567; www.td-power.ru

Электродвигатель на яхте

Виктор Кустиков

Приобретя в 2007 году крейсерский швертбот проекта «Алекстар 25Е», укомплектованный вспомогательным подвесным двигателем Tohatsu 6, я столкнулся с одной очень неприятной особенностью эксплуатации яхты под мотором. Наличие кормовой балки с погоном гикашкота делает процесс управления двигателем малоприятным для рулевого и опасным для окружающих. При подходе к пирсу в ветреную погоду швартовка в одиночку превращается в настоящую лотерею, когда в самый ответственный момент приходится бросать румпель и свешиваться вниз головой за корму, переключая скорость или управляя газом. Дистанционное управление для маломощных подвесников теоретически возможно, но в продаже не встречал, да и другие «достоинства», такие как шумность, вибрация, неустойчивость работы на низких оборотах, оно не устраняет.

Захотелось решить проблему кардинально. Рассматривались различные варианты: стационарный дизель, гидропривод, электрический подвесной или стационарный двигатель. Приемлемых вариантов в силу небольших размеров яхты осталось всего два: стационарный или подвесной электрический двигатель. Подходящие по мощности стационарные двигатели были, но их установка требовала значительной переделки корпуса яхты, подвесные же, выпускаемые в большом количестве различными фирмами, имели слишком малую мощность и тягу и предназначались, в первую очередь, для троллинга и передвижения на «пузырях». Мечта начала превращаться в реальность, когда я наткнулся на сайт немецкой фирмы Torqeedo, производящей широкий ряд подвесных электродвигателей. Самый мощный в то время двухкиловаттный обещал тягу, сравнимую с подвесным ДВС мощностью 6 л.с. Это уже было что-то, но, как говорится, терзали смутные сомнения, все-таки – реклама. Через некоторое время на сайте появилась модель мощностью 4 кВт как перспективная разработка. Осталось дожидаться появления этой модели в продаже, что и произошло осенью 2010 года.

Вторая и, наверное, главная половина проблемы – аккумуляторы. Исходя из технического задания, которое я себе поставил, а именно: максимальная скорость должна быть не менее 6 уз и пробег до подзарядки – более 40 км – качественный тяговый свинец будет весить около 250 кг, а размещать его особо негде. После изучения всех возможных источников тока понял, что единственный вариант – литий, и то в перспективе. В 2007 году передовая китайская и американская промышленность только осваивала производство батарей требуемой емкости, и цены были космические. Оставалось только ждать и верить.

Спасибо Интернету, есть возможность, гуляя постоянно по сайтам и общаясь на форумах, быть в курсе всех технических новинок. В конце 2010 года на сайте китайской фирмы Thunder Sky появились сообщения о литий-железо-фосфатных аккумуляторах емкостью от 40 до 900 А·ч. Эти аккумуляторы отличаются огромными токами отдачи, низким саморазрядом, наработкой на отказ до 5000 циклов. В отличие от литий-полимерных не взрываются и не горят. Не хотелось бы возить в трюме приличную бомбу.

По размерам мне идеально подходили банки емкостью 160 А·ч, они с минимальным зазором вставали на место штатных свинцовых. Для нужного напряжения требовалось не менее 16 банок. Они дают максимальное напряжение при полностью заряженном аккумуляторе 54 В. Так как двигатель работает при напряжениях до 60 В, можно было бы поставить 17 банок, но места не нашлось. Аккумуляторы очень эргономично разместились в штатные отсеки вдоль шверта, закрытые лестни-



цей. Так как все остальное оборудование работает от 12 В, установил мощный DC-DC преобразователь с 48 на 12 В.

К моему большому удивлению, все встало на места и заработало с первого раза. Впечатления передать словами трудно. Вода за кормой журчит намного громче, чем работает двигатель. Максимальная скорость на пустой яхте – 13 км/ч. По ощущениям, винт немного легковат, но, может быть, это особенность работы электрического двигателя. При большой нагрузке, например во время старта или работе на швартовах, потребляемая мощность возрастает до 5.2 кВт. Когда идешь один, и яхта разгоняется, потребляемая мощность падает до 3.6 кВт. Во время резкого старта чувствуются перегрузки, как на автомобиле, что, согласитесь, для яхты не характерно. При снижении потребляемой мощности до 17–18 кВт скорость падает до 10 км/ч, но компьютер на двигателе показывает, что заряда батарей в таком режиме хватит более чем на 50 км.

В мае во время паводка решил провести испытания – максимально разрядить батареи. Вышел из яхт-клуба «Зеленая роща» и пошел вверх против сильного течения и встречного ветра на максимальной мощности. Временами скорость снижалась до 7.5 км/ч относительно грунта. Поставщик батарей заверил, что их безболезненно можно разряжать до 43 В. За 2.5 часа дошел до Гавриловой Поляны, это около 20 км, а напряжение на батареях все не опускалось ниже 48 В. В состоянии некоторой эйфории я поднялся выше на пару километров, потом вовремя вспомнил вид разрядной кривой аккумуляторов. Путем перемножения двух чисел понял, что электричества в аккумуляторах у меня уже не может быть в принципе. Развернулся, сбросил мощность до 1.5 кВт. Минут через пять заметил, что напряжение начало падать со все возрастающей скоростью. Убавил мощность до 400 Вт, хорошо, что возвращаться пришлось по течению. Перспектива ночевать не радовала, так как самонадеянно пошел испытывать на яхте без одеял, провизии, парусов. Да и гик остался в каюте. Когда входил в яхт-клуб, до 43 В, при которой происходит отсечка электродвигателя, оставалась одна десятая. При потребляемой мощности 350 Вт по спокойной воде яхта идет со скоростью 5.5–6 км/ч, компьютер при этом показывает возможную дальность хода более 120 км. ■

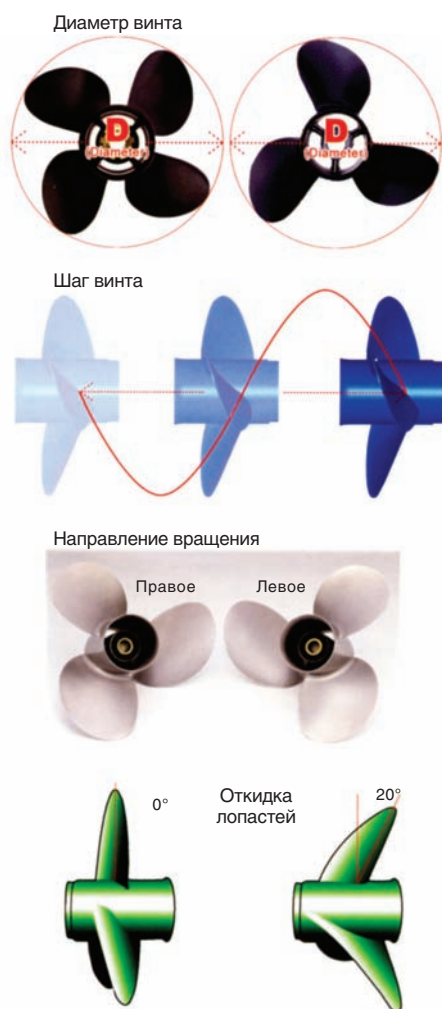
SOLAS

Как правильно подобрать винт для своей лодки? Он должен соответствовать вашему подвесному мотору по посадочным размерам и обеспечивать наивысшую скорость хода при типичной нагрузке на лодку и оборотах двигателя в пределах паспортных.

При подборе винта необходимо знать некоторые связанные с ним основные понятия.



Геометрия винта



- **Диаметр винта** – это диаметр окружности, проходящей через наиболее удаленные от центра вращения точки лопастей. Чем больше диаметр, тем больше развиваемый винтом упор и существенно выше требуемая для вращения мощность. Обычно он задается размерами подводной части подвесного мотора.
- **Шаг винта** – это теоретическое расстояние, проходимое винтом за один полный оборот, если бы он вращался в неподатливой среде. Чем больше шаг, тем более «скоростным» может быть винт, при условии достаточной мощности мотора и способности корпуса судна достигать соответствующей скорости. В типоразмерной таблице (стр. 70) диаметр и шаг указаны через наклонную черту в виде диапазона для поставляемых винтов, в дюймах (1 дюйм = 25.4 мм).
- **Число лопастей** – большее их количество обеспечивает винту лучшие тяговые характеристики при более ровной его работе, ценой незначительного снижения общей эффективности, особенно на высоких скоростях.
- **Дискосое отношение** – отношение общей площади развернутых на плоскость лопастей к площади круга с диаметром винта. Чем оно выше, тем более эффективным может быть винт при высоких скоростях хода.
- **Направление вращения** – для подвесных моторов обычно правое, т.е. по часовой стрелке, если смотреть на винт со стороны кормы судна. «Левый» винт может потребоваться для специально заказанного мотора в составе двухмоторной установки.
- **Профиль лопасти** – это форма сечения лопасти вдоль линии вращения. Обычно она плоско-выпуклая, но у некоторых серий винтов повышенного упора имеет выпукло-вогнутую форму.
- **Угол откидки лопастей** – это угол отклонения лопастей от вертикали на виде сбоку. Для повышения прочности лопастей высокоскоростные винты выполняют с увеличенной откидкой лопастей в сторону кормы.

Для правильного выбора винта необходимо сделать следующие шаги:

1. Точно выяснить модель, год выпуска и мощность вашего мотора. Эти данные потребуются при заказе винта у поставщика, они также задают возможный диаметр винта (если он неизвестен).
2. Определиться с материалом винта. Винты для подвесных моторов обычно выполняются из алюминия либо нержавеющей стали. Стальные винты имеют более высокую эффективность, особенно при высоких скоростях, и более прочны, чем алюминиевые, но и существенно дороже их.
3. Эффективность винта существенно зависит от условий работы мотора на вашем судне. В первом приближении надо подобрать серию винта, подходящую назначению

судна; серия задает основные параметры – материал, конструкцию ступицы, форму и число лопастей. Для винтов марки Solas, широко применяемых для замены «фирменных», соответствие серий основным типам судов отражено в таблице 1.

4. Зная мощность и тип мотора и определившись с серией, в типоразмерной таблице вы найдете геометрические характеристики выпускаемых винтов – диапазон их диаметров и шагов. Одна из комбинаций этих значений наилучшим образом соответствует вашему случаю.

5. Подбор винта с наилучшим соотношением шага и диаметра – задача скорее практическая, поскольку все усло-

SOLAS

вия эксплуатации заранее предусмотреть трудно. Однако чтобы не приобретать заведомо неподходящих вам винтов, для глиссирующих моторлодок и катеров можно провести несложный приблизительный расчет шага. Он заключается в следующем:

а) оцените достижимую скорость вашей лодки (в км/ч), зная ее ширину *B* (в метрах), полную снаряженную массу *D* (в килограммах) и мощность мотора (в л.с.):

$$v = \frac{185\sqrt{B}}{(D/N)^{0.6}} ;$$

б) по таблице, зная скорость и загрузку вашей лодки, найдите ориентировочное значение шага винта (в дюймах).

Таблица 1*.
Соответствие винтов марки Solas основным типам судов

Серия винта	Надувные	Легкие алюминиевые	Лыжные буксировщики	Быстроходные рыболовные	Быстроходные для закрытых вод	Мореходные	Тяжелые рабочие	Служебные	Парусные	Обычные прогулочные	Материал	Число лопастей	Тип втулки
Amita3	+	+	-	+	-	+	+	+	-	+	A	3	P
Amita4	+	-	+	-	-	+	+	-	-	+	A	4	P
Alcup3	+	+	-	-	-	+	+	+	-	+	A	3	П
Alcup4	+	-	+	-	-	+	+	-	-	+	A	4	П
Saturn	+	+	-	+	+	+	-	+	-	+	C	3	P
New Saturn	+	+	-	+	+	+	+	-	-	+	C	3	P
Titan	+	+	+	-	-	+	+	-	-	+	C	3	P
HR Titan 3	-	-	-	-	+	+	-	-	-	-	C	3	P
HR Titan 4	-	-	+	+	+	+	+	-	-	+	C	4	P
Scorpion	-	-	-	+	+	+	-	-	-	-	C	3	P
Lexor	-	-	+	-	+	+	+	-	-	-	C	3	P
High Thrust	-	-	-	-	-	-	-	-	+	-	A	4	P

* Представлены обобщенные типы судов, характерные для отечественного рынка. Более детальная таблица имеется в каталоге винтов Solas.
A – алюминиевый винт, C – винт из нержавеющей стали, P – резиновая втулка, П – сменная втулка

Таблица 2. Ориентировочные значения* шага винта, в дюймах, в зависимости от достижимой скорости и загрузки лодки

Скорость, км/ч	Малонагруженные и спортивные моторлодки	Легкие моторлодки под средней нагрузкой	Груженые открытые и средненагруженные каютные моторлодки
30	8	7	7
40	10	10	9
50	13	12	12
60	16	15	14
70	18	17	16
80	21	19	18

*Это значение шага получено по статистическим данным, и, скорее всего, будет на ступень отличаться в большую либо меньшую сторону от наилучшего. Поэтому всегда полезно приобрести 2–3 винта различного размера, наверняка, они пригодятся вам в случаях, когда нагрузка на лодку будет значительно отличаться от расчетной. К тому же запасной винт всегда стоит иметь при себе, на всякий непредвиденный случай.

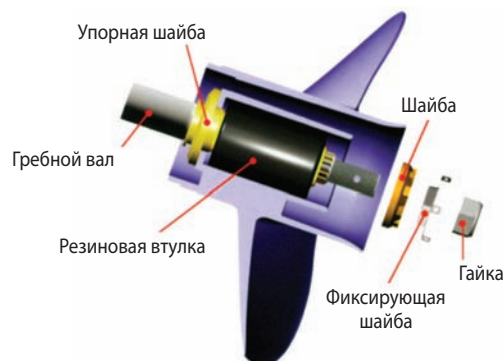
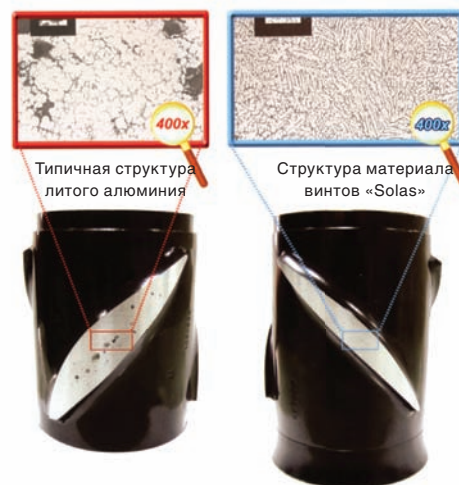


Схема установки винта Solas

Стандартные алюминиевые винты Solas отличаются высокой эффективностью при умеренной стоимости. Технология литья под давлением обеспечивает высокопрочную мелкозернистую структуру материала лопастей и ступицы. Серия Amita снабжена резиновой, а серия Alcup – сменной пластиковой втулкой ступицы. Исполнения «C plus» и «E plus» имеют повышенное дисковое отношение и увеличенную эффективность при высоких скоростях хода.

Серии винтов из нержавеющей стали имеют полированную поверхность и высокое качество обработки кромок лопастей. Серия Saturn подходит для большинства стандартных применений; серия New Saturn обладает увеличенным дисковым отношением и слегка вогнутым профилем лопастей, что повышает приемистость и эффективность на высоких скоростях. Серия Titan разработана для использования с моторами высокой мощности, а HR Titan имеет увеличенный угол откидки лопастей. Наконец, наиболее современные серии Lexor и Scorpion используются на высокоскоростных лодках с мощными моторами, обеспечивая высокие ходовые качества и надежность работы.

Структура материала в сечении лопасти алюминиевых винтов





	Saturn	New Saturn	Titan	HR Titan3	HR Titan4	Scorpion
Мощность	Ø/ шаг	Ø/ шаг	Ø/ шаг	Ø/ шаг	Ø/ шаг	Ø/ шаг
Mercury, Mariner						
6-15	9.25 / 7-11					
9.9-25		10.75-10 / 10-15				
25-70	11.75-11 / 11-15	12-11 / 8-15				
40-60 Bigfoot	13.75 / 11	14-13 / 11-21	13.75 / 13-19		13.5-13 / 13-21	
60-140						
135-300		14.5-14 / 15-25	15.5-14.5 / 15-23	15-14 / 14-24	14.5-14 / 15-25	
Evinrude, Johnson, OMC						
6-8						
9.9-15	9.25 / 7-11					
20-35		10.75-10 / 10-15				
40-75*		12.5-12 / 13-17				
45-140**		14-13 / 11-21	13.75-13.25 / 13-19	13.875 / 17-25	13.5-13 / 13-21	
90-300		14.5-14 / 15-25*	15.5-14.5 / 15-23	15-14 / 14-24	14.5-14 / 15-25	15.125 / 23-28
* Малый редуктор ** Большой редуктор						
Yamaha						
6-8						
9.9-15	9.25 / 7-11					
20-30		10.75-10 / 9-15				
40-60	11.75-11 / 16-17	12-11 / 8-15				
60-130	13.75-13.25 / 13-19	14-13 / 11-21	13.75-13.25 / 13-15		13.5-13 / 13-21	
150-300		14.5-14 / 15-25*	15.5-14.5 / 17-23	15-14 / 14-24	14.5-14 / 15-25	15.125 / 23-28
Suzuki						
9.9-15	9.25 / 7-11					
20-30		10.75-10 / 10-15				
40-65	10.8-11 / 16-17	12-11 / 8-15				
75-140		14-13 / 11-21	13.25 / 19	13.875 / 15-25	13.5-13 / 13-21	
150-250		14.5-14 / 15-25*		15-14 / 14-24	14.5-14 / 15-25	
Tohatsu, Nissan						
8-9.8						
9.9-18	9.25 / 9-11					
25-30	10 / 9-13	10 / 9-10				
35-55		12-11 / 8-15				
35-70						
60-140	13.75-13.25 / 13-19	14-13 / 11-21	13.75-13.25 / 13-19		13.5-13 / 13-21	
Honda						
8-20	9.25 / 7-11					
25-30	10 / 8-13					
35-50	11.75-11 / 11-17	12-11 / 8-15				
75-130	13.75 / 13-19	14-13 / 11-21	13.75-13.25 / 13-19		13.5-13 / 13-21	
135-225		14.5-14 / 15-25*	15.5-14.5 / 15-23	15-14 / 14-24	14.5-14 / 15-25	15.125 / 23-28

* Для тяжелых судов: 15.625 / 11-13

Схема кодирования каталожного номера винта:

ABCD – XXX – YY – Z

A – Марка двигателя: 1 – Mercury, Mariner; 2 – Johnson, Evinrude; 3 – Yamaha; 4 – Suzuki; 5 – Tohatsu; 8 – Volvo Penta
B – Мощностной ряд (0-8, зависит от марки двигателя)

C – Серия винта: 1 – Алюминиевый (все серии); 2 – Saturn; 3 – New Saturn; 4 – Titan; 5 – HRTitan; 6 – Scorpion; 7 – Lexor

D – Конструктивное исполнение винта: 1 – 3-лопастной правый с резиновой втулкой; 2 – 3-лопастной левый с резиновой втулкой; 3 – 4-лопастной правый с резиновой втулкой; 4 – 4-лопастной левый с резиновой втулкой; 5 – 3-лопастной правый со сменной втулкой (Alcup); 6 – 3-лопастной левый со сменной втулкой; 7 – 4-лопастной правый со сменной втулкой; 8 – 4-лопастной левый со сменной втулкой
XXX – диаметр в дюймах, без десятичной точки (например для 13.75* – 138, для 13.25 – 133)
YY – шаг в дюймах

Z – конструктивный признак: P – крепление шплинтом – 1, 2, 5 – обозначение деталей в комплекте втулки

Например: 1231-108-10 означает: винт для моторов «Mercury» мощностного диапазона 9.9-25 л.с., стальной серии New Saturn, 3-лопастной правый с резиновой втулкой, размером (диаметр/шаг) 10¾ / 10 дюймов



Lexor	Amita 3	Amita 4	Alcup 3	Alcup 4	Rubex 3 и Rubex NS3
Ø/ шаг	Ø/ шаг	Ø/ шаг	Ø/ шаг	Ø/ шаг	Ø/ шаг

	9.25 / 7-11	9.25 / 7-11			
	11-10 / 9-15	10.2-10 / 11-15			
	12.2-11 / 7-15*	11.8-10.5 / 9-14			
	14-13 / 9-21	13.25-12.5 / 13-21			13-13.75 / 13-21
15.75-14.5 / 15-27	15.5-14.2 / 13-23**	14.75-14 / 15-23	15.5-14.2 / 13-23	14.75-14 / 15-23	14-15 / 15-23

	8-8.5 / 7-9				
	9.25 / 7-11	9.25 / 7-11 *		9.25 / 7-11	
	11-10 / 9-15	10.2-10 / 11-15		10.1 / 12-15	
	13-12 / 11-17*			11.7-12 / 13-17	
	14-13 / 9-21	13.25-12.5 / 13-21		13.25-12.5 / 13-21	13-13.75 / 13-21
15.75-14.5 / 15-27	15.5-14.2 / 13-23**	14.75-14 / 15-23	15.5-14.2 / 13-23*	14.75-14 / 15-21	14-15 / 15-23

	8.5 / 7-9				
	9.25 / 7-11	9.25 / 7-11 **			
	9.9 / 9-13	10.2-10 / 11-14			
	12.2-11 / 7-15*	11.8-10.5 / 9-14			
	14-13 / 9-21	13.25-12.5 / 13-21		13.25-12.5 / 13-21	13-13.75 / 13-21
15.75-14.5 / 15-27	15.5-14.2 / 13-23**	14.75-14 / 15-23	15.5-14.2 / 13-23**	14.75-14 / 17-21	14-15 / 15-23

	9.25 / 7-11	9.25 / 7-11 **			
	11-10 / 9-15	10.2-10 / 11-15			
	12-11.6 / 10-14	11.8-10.5 / 9-14			
	14-13 / 9-21***	13.25-12.5 / 13-21			13-13.75 / 13-21
15.75-14.5 / 15-27	15.5-14.2 / 13-23	14.75-14 / 15-23			14-15 / 15-23

	8.5 / 7-9	8.7 / 5			
	9.25 / 7-11	9.25 / 7-11 **			9.25/7-11
	9.9 / 9-13	10.2-10 / 11-14			
	12.2-11 / 7-15*	11.8-10.5 / 9-14	12.2-11 / 9-15	11.8-10.5 / 9-14	13-13.75 / 13-21
	14-13 / 9-21	13.25-12.5 / 13-21	14-13 / 9-21		14-15 / 15-23

	9.25 / 7-11	9.25 / 7-11 **	9.25 / 7-11	9.25 / 7-11	
	9.9 / 9-13	10.2-10 / 11-14			
	12.2-11 / 7-15*	11.8-10.5 / 9-14	12.2-11 / 9-15	11.8-10.5 / 9-14	
	14-13 / 9-21	13.25-12.5 / 13-21	14-13 / 11-15	13.25-12.5 / 15-21	13-13.75 / 13-21
15.75-14.5 / 15-27	15.5-14.2 / 13-23****	14.75-14 / 15-23	15.5-14.2 / 13-23*	14.75-14 / 17-21	14-15 / 15-23

* Серия S plus для 60-70 л.с.:
12-11.6 / 10-14
** Серия E plus с увеличен-
ным дисковым отношением:
16-15.3 / 13-23
*** С увеличенным дисковым
отношением: 13.2 / 19-21
**** Серия E plus для тяжелых
судов: 15.8-15.3 / 13-23

* Серия High Trust: 10 / 5-7
** Для тяжелых судов: 10
/ 5-7

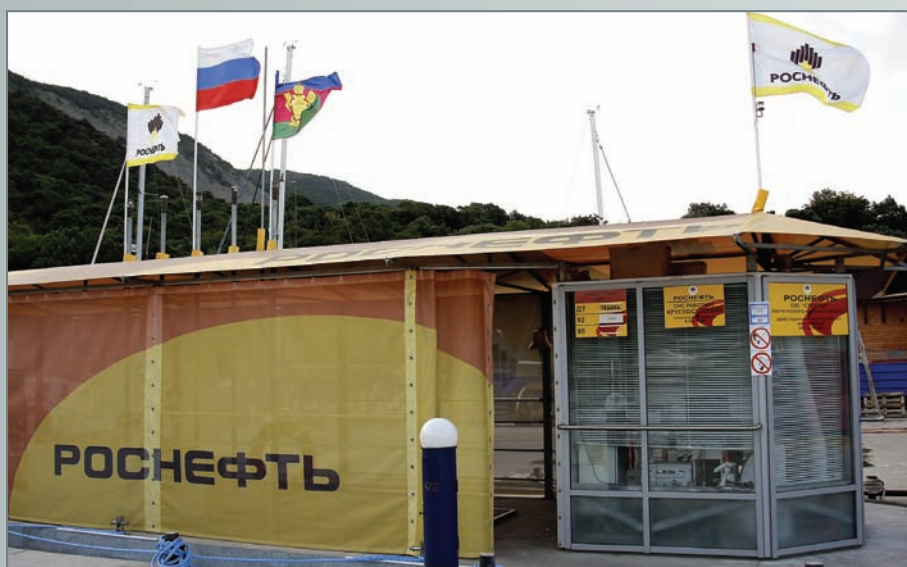
* Серия E plus для тяжелых
судов: 16-15.3 / 13-23
** Серия E plus с увеличен-
ным дисковым отношением:
16-15.3 / 13-23

Компания ТЕХНОМАРИН
Россия, 192236, Санкт-Петербург, ул. Софийская, 14,
тел./факс: (812) 708-8963, 718-8261, 449-4077;
Магазин Техномарин: тел.: (812) 706-10-50, 706-10-59,
www.technomarin.ru, info@technomarin.ru



Первая ПЗС на черноморском побережье

ОАО «НК «Роснефть» – Кубаньнефтепродукт» – крупнейшее предприятие нефтепродуктообеспечения Юга России с 74-летней историей. Розничная сеть предприятия охватывает 95% территории Краснодарского края. «Роснефть» – Кубаньнефтепродукт» – дочернее общество лидера отечественной нефтяной отрасли – компании «Роснефть».



В связи с принятием федеральных целевых программ развития морского транспорта Российской Федерации в последние годы в стране активно возрождается малое судоходство. Растет количество яхт, прогулочных катеров, гидроциклов, восстанавливается парк теплоходов и моторных лодок.

В г. Анапе, п. Большой Утриш, введена в эксплуатацию первая на Кубани плавучая заправочная станция (ПЗС) «Роснефти», позволяющая обеспечить цивилизованный и экологически безопасный способ заправки маломерной водно-моторной техники. В дальнейшем предусматривается открытие новых ПЗС на территории Краснодарского края.

В живописной морской бухте, окруженной горами, покрытыми реликтовым можжевельным лесом, в 15 км к юго-востоку от города-курорта Анапа, в поселке Большой Утриш (44°45'9"с.ш. ; 37°23'11"в.д.) находится озеро Змеиное. Площадь зеркала водоема составляет 2,5 га, а глубина – от 1,5 до 7 м. Озеро соединено с Черным морем гирлом шириной 40 м, в котором

был прорыт канал шириной 10 м и глубиной около 5 м. В течение всего года озеро Змеиное защищено от сильных штормов, поэтому является надежным убежищем от непогоды для яхт, катеров и других маломерных судов.

На территории озера расположен яхт-клуб, руководство которого почти семь лет пыталось решить задачу по безопасной бункеровке судов. В июле 2010 года состоялось торжественное открытие первой на Азово-Черноморском побережье плавучей заправочной станции, предназначенной для заправки топливом водного транспорта длиной до 40 метров (водных мотоциклов, катеров, яхт, маломерных судов).

Плавучая заправочная станция «Роснефти» имеет одобрение всех надзорных служб и зарегистрирована Российским речным регистром (РРР). Работает плавучая заправочная станция на основании Лицензии на осуществление погрузочно-разгрузочной деятельности применительно к опасным грузам в морских портах «класс опасности 3».

ПЗС – это достаточно сложный комплекс сооружений, основным элемен-

том которого является баржа с резервуаром для хранения нефтепродуктов в подводной части. ПЗС «Роснефти» выполнена с учетом всех требований по промышленной и экологической безопасности. Так, топливный резервуар оборудован вентиляционными трубами и клапанами с огнезадерживающей заслонкой. Двустенная конструкция с металлическим предохраняющим каркасом исключает протечки топлива и механические повреждения. На случай, если нефтепродукты попадут на поверхность водоема, при заправке ПЗС оборудована бонновыми заграждениями и сорбентом, что исключает распространение пятна по акватории. Пары топлива поглощает система уловителей, так что их попадание в атмосферу исключено.

Таким образом, ПЗС позволяет избежать нанесения вреда водоемам, что особенно важно, учитывая, что при курстарной бункеровке (шлангами, канистрами и т.п.) периодические проливы топлива в водоем неизбежны.

Плавучая заправочная станция одновременно позволяет заправлять три единицы водного транспорта. Заправка осуществляется через топливоразда-

точные колонки (ТРК), установленные на палубе. Высота надводного борта спроектирована таким образом, что делает удобным заправку как малого, так и крупного водного транспорта.

Важное значение имеет тот факт, что движение судов по территории морского клуба регулируется диспет-

отметили то, что станция работает круглогодично, круглосуточно. Качество реализуемого топлива – бензин марки Регуляр-92 и дизельное топливо – также заслужило высокую оценку. Оценили клиенты и грамотность персонала, и простоту заправки, сравнимую с этим процессом на привычных нам АЗС.

считаю, что яхтинг для РФ, как относительно новый вид организации досуга, развивается и имеет большие перспективы, тем самым спрос на услуги плавучих заправочных станций будет только повышаться».

Антон Нефедов впечатлило, что: «Несмотря на то, что для нашего



чером круглосуточно (тел.: +7-861 33-93348, +7-918-9967241).

В настоящее время владельцам не только базирующихся на территории морского клуба, но и транзитных яхт, катеров, рыболовецких сейнеров, различных маломерных судов, гидроциклов предлагаются качественные нефтепродукты: дизельное топливо, а также бензин марки Регуляр-92 производства «Роснефти». В штате плавучей заправочной станции имеются матрос-заправщик и оператор-заправщик, что обеспечивает неоспоримую легкость и удобство заправки в любое время.

Еще одно удобство – платить наличными не обязательно, на судне установлен терминал по приему платежей с помощью пластиковых карт.

Опросы судовладельцев и капитанов показали востребованность ПЗС. Они

О том, какое значение имеет ПЗС для владельцев яхт, катеров и других маломерных судов мы поинтересовались у наших пользователей: капитана яхты «Лиза» – Чеха Юрия Николаевича, капитана прогулочного катера «Нептун» – Нефедова Владимира Андреевича, капитана прогулочного катера «Агат» – Нефедова Антона Владимировича.

Юрий Чех: «Плавучая заправочная станция – это не просто отдельное ответвление в структуре предоставления услуг, но и своеобразный прорыв в области нефтепродуктообеспечения. И, конечно, данная акватория является прекрасным местом отдыха и проведения досуга, что позволяет все сезонно сосредотачиваться здесь многочисленному кругу пользователей, для которых представленный сервис ПЗС является необходимым. Помимо этого

края услуги плавучей заправочной станции являются новинкой, персонал справляется со своими прямыми обязанностями на все 100%. Мое мнение по обслуживанию и организации работы: оперативность, внимательность, знание своего дела и что немаловажно – приветливость. Для пользователя это очень важно. Также удобно, что оплату можно производить путем безналичного расчета с использованием карт.»

Владимир Нефедов выразил свое мнение в области безвредности для экологии: «Считаю, что кустарный способ заправки судов – вчерашний день, это вредно для окружающей среды. Какой же отдых в водоеме с нефтяной пленкой? Уверен, что новые инженерные разработки, которые применили на этой плавучей заправочной станции, обеспечивают безопасность используемой акватории». ■

Всю интересующую информацию можно узнать по тел.: **+7 (918) 410-29-22** непосредственно через управляющего ПЗС Черноморского филиала ОАО «НК «Роснефть»-Кубаньнефтепродукт» – Михаила Алексеевича Дюкова, отвечающего за контроль и обеспечение безопасной и эффективной деятельности ПЗС, и связавшись с судном по тел.: **+7 (918) 041-80-46**



Предлагаем вашему вниманию сводную таблицу надувных лодок, в которую вошли популярные модели, производящиеся в России или под контролем российских предприятий. Разумеется, мы не смогли включить в таблицу все лодки, которые продаются сегодня в России, т.к. количество моделей слишком велико. Однако, мы считаем, что тех моделей, которые приведены в таблице достаточно для того, чтобы представить себе общую картину рынка и выбрать для себя какую-то конкретную модель. Материалы для таблицы взяты из открытых источников без согласования с производителями, поэтому возможны некоторые изменения в данных, т. к. лодки все время совершенствуются, и их характеристики могут изменяться. Надеемся, что предлагаемая информация о надувных лодках окажется вам полезной. В таблице модели расположены в зависимости от длины, начиная с самых коротких лодок.

Марка	Модель	ПВХ (баллоны) (г/м ²)	Длина (макс.), м	Ширина (макс.), м	Диаметр баллона, м	Пайол*	Вес, кг**	Габариты упаковки, м	Полезная нагрузка, кг/чел.	Мощность мотора, л.с.
УЗЭМИК	Колибри	резина	1.65	0.95	0.27	–	5.5 (3.5)	0.4 × 0.2 × 0.2	90/1	–
УЗЭМИК	Корсар-1 (11)	резина	1.70	1.10	0.30	(надувной)	11.00(12.00)	0.5 × 0.2 × 0.2	–	–
ЯрЛодки	Язь -01	резина	1.70	0.92	0.24	натяжной	4.50		80/1	–
Leader	Компакт 180		1.80	0.95	0.27	– (слань)	6.00	0.55 × 0.5 × 0.3	120/1	–
УЗЭМИК	Чиж-1	резина	1.80	0.97	0.27	–	12.00	0.5 × 0.25 × 0.20	120/1	–
Azart	Мини 185	650	1.85	1.27	Н.д.	–	5.00		150/1	–
АкваМастер	Аква 190		1.90	1.00	0.28	натяжной	7.00		120/1	–
Нептун	К-190 лайт		1.90	1.05	0.28	натяжной	12.00	1.0 × 0.45 × .03	100/1	–
ЯрЛодки	Нырок 1-01	резина	1.95	1.00	0.27	натяжной	12.00		120/1	–
ЯрЛодки	Нырок 1-02	резина	1.95	1.00	0.27	натяжной	13.00		120/1	–
ЯрЛодки	Нырок 1-04	резина	1.95	1.00	0.27	надувной	14.00		120/1	–
ЯрЛодки	Нырок 1-05	резина	1.95	1.00	0.27	надувной	14.00		120/1	–
АкваМастер	Аква 200		2.00	1.20	0.34	натяжной	10.00		170/1+1	–
Badger	Lake Line 200		2.00	1.32	0.34	рейка	16.60	0.78 × 0.48 × 0.25	100/1	3
Leader	Компакт 200		2.00	0.95	0.27	– (слань)	7.00	0.55 × 0.5 × 0.3	150/1	–
Мнев	Скиф 1 Лух		2.00	1.00	0.29	без настила	9.80	0.6 × 0.3 × 0.3	210/1	–
Нептун	КМ-200		2.00	1.40	0.38	рейка	23.00	1.0 × 0.55 × 0.45	250/1	3.5
УЗЭМИК	Елга-1	резина	2.00	1.00	0.27	–	9.00	0.5 × 0.2 × 0.2	120/1	–
УЗЭМИК	Лемза-1	резина	2.00	1.00	0.27	–	9.00	0.5 × 0.2 × 0.2	120/1	–
УЗЭМИК	Ветерок-1	резина	2.00	0.95	0.27	–	12.00	0.5 × 0.25 × 0.2	120/1	–
ЯрЛодки	Иволга 1-02(05)	резина	2.00	1.00	0.28	нат.(над.)	13.00(15.00)		120/1	–
ЯрЛодки	Иволга 1Н-02(05)	резина	2.00	1.05	0.29	нат.(над.)	14.00(16.00)		180/1+1	–
Stingray	200SL	1100	2.05	1.20	0.33	слань	20.00		250/2	2.5
Stingray	200IB	1100	2.05	1.20	0.33	AirDeck	20.00		250/2	2.5
WinBoat	1/205		2.05	1.20	0.33	рейка	17.00	0.8 × 0.4 × 0.2	190/1	2.5
Нептун	К-210 лайт		2.10	1.05	0.28	натяжной	13.00	0.9 × 0.45 × 0.3	110/1	–
УЗЭМИК	Охотник - 1А	резина	2.10	1.00	0.25	слань (пенополиэтилен)	6.00		100/1	–
Марко	Зверобой-1		2.15	1.06	0.27	–	9.00		150/1	–
УЗЭМИК	Корсар - 2(21)	резина	2.15	1.10	0.30	(надувной)	15.00 (16.00)	0.55 × 0.3 × 0.25	Н.д./2	–
ЯрЛодки	Язь 1-03	резина	2.15	1.25	0.34	слань	20.00		275/2	–
Leader	Компакт 220		2.20	1.00	0.30	– (слань)	9.00	0.55 × 0.5 × 0.3	150/1	–
Нептун	К-220		2.20	1.30	0.34	натяжной	13.00	0.9 × 0.45 × 0.3	160/1	–

Марка	Модель	ПВХ (баллоны) (г/м ²)	Длина (макс.), м	Ширина (макс.), м	Диаметр баллона, м	Пайол*	Вес, кг**	Габариты упаковки, м	Полезная нагрузка, кг/чел.	Мощность мотора, л.с.
Hunterboat	Хантер 250 М (МЛ)	750	2.50	1.28	0.36	сборный	15.00		200/2	–
Marko	Фьорд Ф–250		2.50	1.27	0.35	рейка	10.00		200/1–2	2.3
Norvik	250М	650	2.50	1.30	0.33	слань	15.00		200/2	–
Silverado	25Т	1100	2.50	1.26	0.33	рейка	35.00		150/2	4
Flinc	BoatMaster 250		2.50	1.36	0.40	слань	15.00		220/2	–
Удильщик	250		2.50	1.30	0.34	нет	13.00		180/1–2	–
Удильщик	250N		2.50	1.30	0.34	рейка	14.00		180/1–2	–
Удильщик	250N+		2.50	1.30	0.34	рейка	14.00		180/1–2	2.5
Турист	2	резина	2.50	1.24	0.36	надувной	22.00	–	220/2	–
УЗЭМИК	МЛ – 2		2.50	1.30	0.40	слань	42.00	0.9 × 0.4 × 0.45	300/2	8
УЗЭМИК	Карадель – 3		2.50	1.50	0.40	рейка	50.00	1.1 × 0.3 × 0.50	250/3	8
УЗЭМИК	Л – 3		2.50	1.40	0.35	–	20.00	0.8 × 0.3 × 0.25	360/3	–
УЗЭМИК	Л – 31		2.50	1.40	0.35	рейка	20.00	1.0 × 0.4 × 0.25	350/3	–
ЯрЛодки	Язь 2Н–04(06)	резина	2.50	1.10	0.30	нат.(над.)	16.00		220/2	–
ЯрЛодки	Вега 2–03(06)		2.50	1.15	0.32	нат.(над.)	17.00(20.00)		220/2	–
Посейдон	VR–255		2.55	1.12	0.32	рейка	12.50	0.8 × 0.5 × 0.25	200/1	–
Посейдон	VR–255L		2.55	1.12	0.32	натяжной	11.50	0.8 × 0.5 × 0.25	205/1	–
УЗЭМИК	Лира – 2(21)	резина	2.55	1.12	0.32	(надувной)	12.00(15.00)	0.6 × 0.2 × 0.3	220/2	–
WinBoat	1/255		2.55	1.20	0.33	рейка	20.00	0.8 × 0.4 × 0.2	200/2	3.5
ЯрЛодки	Нырок 2–01(02)	резина	2.55	1.10	0.30	натяжной	16.00		220/2	–
ЯрЛодки	Нырок 2–03(04)	резина	2.55	1.10	0.30	надувной	16.00		220/2	–
ЯрЛодки	Нырок 2–05(06)	резина	2.55	1.10	0.30	надувной	19.00		220/2	–
Мнев	Скиф 2		2.57	1.18	0.36	без настила	12.00	0.8 × 0.5 × 0.2	220/2	–
Мнев	Скиф 2 Лух		2.57	1.18	0.36	без настила	13.60	0.8 × 0.5 × 0.2	220/2	–
Мнев	Скиф 2 S		2.57	1.18	0.36	слань	13.00	0.8 × 0.5 × 0.2	220/2	–
Silverado	26А	1100	2.59	1.50	0.41	AirDeck	40.00		415/3+1	6
Аква	260		2.60	1.25	0.35	натяжное	13.00		220/2	–
Аеро	Аэро G–260		2.60	1.20	0.34	рейка	18.00		210/2	–
Аеро	Аэро G–260TS		2.60	1.20	0.34	рейка	20.00		210/2	Н.д.
Аеро	Аэро М–260 Миля		2.60	1.22	0.36	–	14.00		210/2	–
Бригантина	Смик S260P	700	2.60	1.20	0.36	фанера	17.00	0.9 × 0.6 × 0.3	220/2	
Leader	Компакт 260		2.60	1.22	0.36	слань	13.00	0.68 × 0.55 × 0.3	220/2	–
Нептун	К–260		2.60	1.30	0.34	рейка	20.00	1.0 × 0.45 × 0.3	220/2	–
Нептун	К–260Т		2.60	1.30	0.34	рейка	21.00	1.0 × 0.45 × 0.3	220/2	3
Нептун	КМ–260		2.60	1.40	0.38	рейка	27.00	1.0 × 0.55 × 0.45	265/2	5
Посейдон	Нерка 260		2.60	1.41	0.38	рейка	21.00	0.83 × 0.48 × 0.4	210/2	3.5
ProfMarine	260 БН		2.60	1.25	0.36	рейка (о)	16.00	0.75 × 0.5 × 0.27	215/2	–
ProfMarine	260		2.60	1.25	0.36	рейка (о)	22.00	0.75 × 0.5 × 0.27	215/2	–
ProfMarine	260 Т (БН)		2.60	1.30	0.36	рейка (б.н.)	16.00 (22.00)	0.75 × 0.5 × 0.27	215/2	–

*фанера, алюминий, AirDeck, слань, НД низкого давления и т.д.

**в некоторых случаях указан вес лодки, в некоторых вес комплекта (данные производителя из открытых источников)

Марка	Модель	ПВХ (баллоны) (г/м ²)	Длина (макс.), м	Ширина (макс.), м	Диаметр баллона, м	Пайол*	Вес, кг**	Габариты упаковки, м	Полезная нагрузка, кг/чел.	Мощность мотора, л.с.
Нептун	K-220T		2.20	1.30	0.34	рейка	21.00	0.9 × 0.45 × 0.3	160/1	2
Weekend	Weekend 220 LT		2.20	1.10	0.32	без настила	Н.д.		170/2	–
Weekend	Weekend 220		2.20	1.20	0.32	две рейки	Н.д.		170/1	
ЯрЛодки	Ибис – 3	ПВХ	2.20	1.30	0.35	слань	28.00		250/2	3
Stingray	230 IBK	1100	2.28	1.34	0.37	AirDeck	25.60		400/2	5
Badger	Lake Line 235		2.35	1.32	0.36	рейка	23.60	0.8 × 0.5 × 0.25	140/1	3
Aero	Аеро G-230		2.30	1.10	0.32	рейка	13.00		190/1+1	–
Leader	Компакт 240		2.30	1.22	0.36	слань	12.00	0.68 × 0.55 × 0.3	210/2	–
Marko	Фьорд Ф-230		2.30	1.27	0.35	– (рейка)	8.00		180/1	2.3
Нептун	K-230 лайт		2.30	1.05	0.28	натяжной	14.00	0.9 × 0.45 × 0.3	110/1	–
Nissamaran	Musson 230	1100	2.30	1.52	0.42	фанера	37.00		350/2	4.0
Nissamaran	Tornado 230	1100	2.30	1.31	0.34	ал. пайол/фанера	38.00		350/2	4.0
Удильщик	220		2.20	1.30	0.34	нет	12.00		150/1	–
ЯрЛодки	Орион – 3	резина	2.20	1.30	0.35	фанера	25.00		250/2	Н.д.
Фрегат	230 E		2.30	1.38	0.35	фанера	17.00		150/1	3.5
ЯрЛодки	Вега 12-02(05)	резина	2.30	1.15	0.30	нат.(над.)	15.00		180/1+1	–
ЯрЛодки	Язь 12-01	резина	2.30	1.08	0.29	натяжной	12.00		180/1+1	–
Stingray	230IB	1100	2.32	1.34	0.35	AirDeck	24.90		320/3	3.3
Мнев	TUZ-240		2.35	1.18	0.30	без пайола	13.60	н.д.	220/2	3.5 (макс.)
Посейдон	VR-235		2.35	1.16	0.32	рейка	11.50	0.8 × 0.5 × 0.25	200/1	–
Посейдон	VR-235 L		2.35	1.16	0.32	натяжной	10.50	0.8 × 0.5 × 0.25	200/1	–
Мнев	TUZ-240		2.35	1.18	0.30	над. днище	15.40	н.д.	220/2	3.5 (макс.)
АкваМастер	Аква 240		2.40	1.20	0.34	натяжное	13.00		220/2	–
Бригантина	Сомик S240P	700	2.40	1.17	0.33	фанера	16.00	0.8 × 0.6 × 0.3	220/1-2	–
HDX	Oxigen 240	1100	2.40	1.37	0.36	ал.+фанера	38.00		350/2	4
Фрегат	M 11		2.40	1.21	0.34	без наст.	9.8	Н.д.	215/1	–
Finc	F 240 L		2.40	1.24	0.34	без настила	10.00		170/1	–
Нептун	K-240		2.40	1.30	0.34	натяжной	15.00	0.9 × 0.45 × 0.3	216/2	–
Нептун	K-240T		2.40	1.30	0.34	рейка	15.00	0.9 × 0.45 × 0.3	216/2	2
Weekend	Weekend 240		2.40	1.20	0.32	две слани	Н.д.		200/1+1	–
УЗЭМИК	Омега – 1.5		2.40	1.15	0.32	–	14.00	–	190/1+1	–
Marko	Зверобой-2		2.40	1.21	0.32	н.д.	10.50		190/1	–
Шторм	240M		2.40	1.26	0.33	натяжной	13.00		200/2	н.д.
Мнев	Вуокса V-240		2.44	1.15	0.30	без настила	12.80	0.9 × 0.5 × 0.3	220/2	–
WinBoat	1/245		2.45	1.40	0.40	рейка	21.50	0.8 × 0.4 × 0.2	200/2	2.0
Aero	Аэро S-250		2.50	1.25	0.36	рейка	15.00		210/2	–
Aero	Аэро U-250S		2.50	1.25	0.34	фанера	22.00		280/1-2	2/3.5

*фанера, алюминий, AirDeck, слань, НД низкого давления и т.д.

**в некоторых случаях указан вес лодки, в некоторых вес комплекта (данные производителя из открытых источников)

Марка	Модель	ПВХ (баллоны) (г/м ²)	Длина (макс.), м	Ширина (макс.), м	Диаметр баллона, м	Пайол*	Вес, кг**	Габариты упаковки, м	Полезная нагрузка, кг/чел.	Мощность мотора, л.с.
Finc	F 260 (L)		2.60	1.24	0.34	слань	16.00		170/2	–
Фрегат	M-2		2.60	1.21	0.34	без настила	14.00		220/2	–
Weekend	Weekend 260 LT		2.60	1.10	0.32	без настила	Н.д.		220/2	
УЗЭМИК	Айгуль	резина	2.60	1.20	0.32	–	15.00	0.6 × 0.3 × 0.2	220/2	–
УЗЭМИК	Айгуль – 21	резина	2.60	1.20	0.32	надувное	17.00	0.6 × 0.3 × 0.2	220/2	–
УЗЭМИК	Айгуль – 21АП	резина	2.60	1.20	0.32	надувное	26.00	0.6 × 0.3 × 0.2	240/2	2.5
УЗЭМИК	Омега – 2СЛ П	резина	2.60	1.20	0.32	пенополиэтилен	18.00	–	220/2	–
УЗЭМИК	Омега – 2СЛ Ф	резина	2.60	1.20	0.32	фанера	24.00	–	220/2	–
ЯрЛодки	Иволга 2–03(06)	резина	2.60	1.11	0.30	нат.(над.)	17.00(20.00)		200/2	–
ЯрЛодки	Волна 2Н – 03(05)	резина	2.60	1.15	0.32	слань.(над.)	22.00 (20.00)		220/2	–
ЯрЛодки	Язь 2–03	резина	2.60	1.40	0.38	слань	30.00		350/3	–
ЯрЛодки	Орион – 5	резина	2.60	1.40	0.38	слань	31.00		300/3	5
ЯрЛодки	Орион – 6	резина	2.60	1.45	0.40	фанера	47.00		320/3	6
ЯрЛодки	Ибис – 5	ПВХ	2.60	1.40	0.38	слань	28.00		300/3	5
ЯрЛодки	Ибис – 6	ПВХ	2.60	1.40	0.38	фанера	45.00		320/3	6
Aqua-Jet	IB285		2.65	1.36	0.38	надувной	17.00		220/2	3.5
Aqua-Jet	IPB285		2.65	1.36	0.38	алюминий	19.00		220/2	3.5
Badger	Lake Line 265		2.65	1.32	0.36	рейка	26.60	0.8 × 0.52 × 0.25	160/2	3.5
Leader	Компакт 262		2.65	1.14	0.32	надувной	14.00	0.68 × 0.55 × 0.3	220/2	–
Leader	Компакт 265		2.65	1.20	0.34	слань	12.00	0.8 × 0.55 × 0.37	220/2	–
Leader	Компакт 270		2.65	1.20	0.34	надувной	14.00	0.8 × 0.55 × 0.3	220/2	–
WinBoat	1/265		2.65	1.40	0.40	рейка	22.00	0.8 × 0.4 × 0.2	220/2	2.0
УЗЭМИК	Уфимка – 22(21)	резина	2.65	1.15	0.32	–	20.00(21.00)	0.6 × 0.3 × 0.2	220/2	–
УЗЭМИК	Уфимка – 22 СЛ П	резина	2.65	1.15	0.32	пенополиэтилен	19.00	–	220/2	–
УЗЭМИК	Уфимка – 22 СЛ Ф	резина	2.65	1.15	0.32	фанера	23.00	–	220/2	–
Aero	Аэро S–270		2.70	1.30	0.38	рейка	18.00		215/2	–
Aero	Аэро S–270TS		2.70	1.30	0.38	рейка	20.00		215/2	Н.д.
Aero	Аэро U–270S		2.70	1.30	0.35	фанера	28.00		340/2	4/5
Aero	Аэро U–270K		2.70	1.30	0.35	фанера	21.00		340/2	4/5
АкваМастер	Аква 270		2.70	1.25	0.35	натяжное	14.00		220/2	–
Badger	Fishing Line 270 AD		2.70	1.50	0.41	AirDeck	31.00	1.1 × 0.6 × 0.35	440/3	6
Badger	Fishing Line 270 W		2.70	1.50	0.41	фанера	39.00	1.1 × 0.6 × 0.30	350/3	6
Leader	Тайга 270		2.70	1.25	0.34	фанера	28.00	1.05 × 0.5 × 0.05	220/1+1	Н.д.
Marko	Фьорд Ф–270		2.70	1.27	0.35	слань	13.00		215/2	2.5
Marko	M–270K		2.70	1.31	0.35	фанера	29.00		320/2	5
Marko	MG–270		2.70	1.47	0.41	фанера	16.00		340/2	5
Marko	MG–270L		2.70	1.47	0.41	фанера	29.00		340/2	5
Мнев	Вуокса V–270		2.70	1.15	0.30	без настила	14.00	1.0 × 0.6 × 0.30	220/2	–
Мнев	Мурена 270 M2		2.70	1.40	0.40	без настила	22.40	1.0 × 0.6 × 0.30	220/2	3.5

*фанера, алюминий, AirDeck, слань, НД низкого давления и т.д.

**в некоторых случаях указан вес лодки, в некоторых вес комплекта (данные производителя из открытых источников)

Марка	Модель	ПВХ (баллоны) (г/м ²)	Длина (макс.), м	Ширина (макс.), м	Диаметр баллона, м	Пайол*	Вес, кг**	Габариты упаковки, м	Полезная нагрузка, кг/чел.	Мощность мотора, л.с.
Мнев	Мурена 270 MR2		2.70	1.40	0.40	рейка	28.50	1.0 × 0.6 × 0.30	220/2	3.5
Мнев	Мурена 270 MS2		2.70	1.40	0.40	слань	26.60	1.0 × 0.6 × 0.30	220/2	3.5
Мнев	Мурена 270 MN2		2.70	1.40	0.40	над. матрац	26.40	1.0 × 0.6 × 0.3	220/2	3.5
Мнев	Мурена 270 MP2		2.70	1.40	0.40	пайол	33.90	1.0 × 0.6 × 0.3	220/2	3.5
Мнев	CatFish 270	800	2.70	1.45	0.38	фанера	29.00		220/2	5
Мнев/Корсар	TUZ-270		2.70	1.48	0.40	без настила	20.60	Н.д.	220/2	3.5
Мнев/Корсар	TUZ-270		2.70	1.48	0.40	пайол	31.90	Н.д.	220/2	3.5
Nordik	N270LT		2.70	1.50	0.40	фанера	43.00	Н.д.	320/2+1	5
Nissamaran	Musson 270	1100	2.70	1.51	0.42	фанера	42.00		484/2	10
Nissamaran	Tornado 270	1100	2.70	1.51	0.42	ал. пайол/ фанера	44.00		484/2	10
Посейдон	Соло 270 М		2.70	1.32	0.38	рейка	19.00	0.83 × 0.48 × 0.4	210/2	–
Посейдон	Соло 270 L		2.70	1.32	0.38	натяжной	14.00	0.83 × 0.48 × 0.4	210/2	–
Посейдон	Смарт 270		2.70	1.38	0.38	рейка	25.00		360/2+1	5
Silverado	27T	1100	2.70	1.51	0.42	рейка	40.00		350/3	4
Silverado	27F	1100	2.68	1.51	0.42	фанера	49.00		400/3	10
Удильщик	270		2.70	1.50	0.38	нет	15.00		200/2-3	–
Удильщик	270N		2.70	1.50	0.38	рейка	16.00		200/2-3	–
Удильщик	270N+		2.70	1.50	0.38	рейка	17.00		200/2-3	2.5
Удильщик	270NT		2.70	1.30	0.34	рейка	20.00		250/2-3	6
Удильщик	270PT		2.70	1.30	0.34	фанера	34.00		280/2-3	6
Weekend	Weekend 270		2.70	1.26	0.36	две рейки	Н.д.		220/2	–
Stingray	265 IBK		2.71	1.53	0.425	AirDeck V	31.60		550/4	8
Мнев	Кайман N 275		2.75	1.35	0.36	рейка	30.00	1.0 × 0.6 × 0.3	320/2-3	3/5
Посейдон	Амур 275		2.75	1.30	0.365	рейка	11.5		210/2	–
Посейдон	Виктория 275		2.75	1.38	0.41	рейка	19.00	1.0 × 0.65 × 0.3	210/2	–
Посейдон	Виктория 275 L		2.75	1.38	0.41	натяжное	18.00	1.0 × 0.65 × 0.3	210/2	–
Фрегат	М-3		2.75	1.28	0.34	без настила	16.00		220/2	–
WinBoat	1/275		2.75	1.35	0.34	рейка	31.00	1.1 × 0.6 × 0.35	280/2	3.5/4
ЯрЛодки	Сириус – 6	ПВХ	2.75	1.40	0.38	фанера	42.00		320/3	6
Silverado	28A	1100	2.79	1.50	0.41	AirDeck	43.00		425/4	10
Адмирал	280		2.80	1.38	0.40	настил	12.00	0.8 × 0.6 × 0.4	210/2	–
Адмирал	280 T		2.80	1.38	0.40	настил	13.50	0.8 × 0.6 × 0.4	210/2	3.5
Адмирал	280 П		2.80	1.38	0.40	настил	18.00	0.8 × 0.6 × 0.4	210/2	–
Адмирал	280 ПТ		2.80	1.38	0.40	настил	19.50	0.8 × 0.6 × 0.4	210/2	3.5
Angler	AN280		2.80	1.40	0.36	слани	23.00		220/2	5
АкваМастер	Аква 280		2.80	1.25	0.35	натяжное	15.00		220/2	Н.д.
Аеро	Аэро U-280		2.80	1.40	0.36	фанера	33.00		360/2	6/8
Аеро	Аэро U-280K		2.80	1.40	0.36	фанера	32.00		360/2	6/8
Бригантина	Барбус BS280P	700	2.80	1.40	0.36	фанера	16.00	1.0 × 0.6 × 0.3	220/2	–

*фанера, алюминий, AirDeck, слань, НД низкого давления и т.д.

**в некоторых случаях указан вес лодки, в некоторых вес комплекта (данные производителя из открытых источников)

Марка	Модель	ПВХ (баллоны) (г/м ²)	Длина (макс.), м	Ширина (макс.), м	Диаметр баллона, м	Пайол*	Вес, кг**	Габариты упаковки, м	Полезная нагрузка, кг/чел.	Мощность мотора, л.с.
Hunterboat	Хантер 280 PT	750	2.80	1.40	0.39	слань	16.00		220/2+1	3.5
Hunterboat	Хантер 280 (Л)	750	2.80	1.40	0.39	сборный	19.00		220/2+1	–
Hunterboat	Хантер 280 Т (ЛТ)	750	2.80	1.40	0.39	сборный	19.00		220/2+1	3.5
Hunterboat	Хантер 280 Т люкс	750	2.80	1.40	0.39	сборный	22.00		220/2+1	3.5
Корсар	СМВ–280	850	2.80	1.35	0.35	фанера	41.00		300/2	5
Корсар	BSN–285	850	2.80	1.50	0.40	фанера	41.00		300/2	5
Marko	Голец G–280	1100	2.80	1.42	0.39	река (о)	20.00		220/2	2.5
Мнев	Краб R 275		2.80	1.50	0.40	рейка	35.00		280/2	5
Мнев/Корсар	TUZ–280		2.80	1.32	0.38	без пайола	20.20	0.7 × 0.5 × 0.2	220/2	3.5
Мнев/Корсар	TUZ–280		2.80	1.32	0.38	пайол	31.60	нд.	220/2	3.5
Leader	Компакт 280		2.80	1.30	0.36	слань	18.00		220/2	3.5
Нептун	К–280		2.80	1.30	0.34	Рейка	21.00	1.0 × 0.45 × 0.30	300/3	–
Нептун	К–280С		2.80	1.30	0.38	слани	25.00	1.0 × 0.5 × 0.35	310/3	–
Нептун	К–280Т		2.80	1.30	0.34	рейка	22.00	1.0 × 0.45 × 0.35	300/3	3
Нептун	К–280СТ		2.80	1.30	0.38	рейка	22.00	1.0 × 0.5 × 0.35	310/3	3
Нептун	КМ–280		2.80	1.40	0.38	рейка	29.00	1.0 × 0.55 × 0.45	351/2	5
Нептун	КМ–280Д лайт		2.80	1.60	0.42	фанера	35.00	1.1 × 0.5 × 0.45	351/2	8
Norvik	280	650	2.80	1.40	0.38	слань	18.00		220/2	–
Norvik	280Т	650	2.80	1.40	0.38	слань	18.00		220/2	3.5
Norvik	280ЭМ	650	2.80	1.30	0.34	фанера	29.00		220/2	5
Посейдон	Нерка 280		2.80	1.37	0.36	рейка	21.00	0.83 × 0.48 × 0.40	215/2+1	3.5
ProfMarine	PM 280 EL		2.80	1.38	0.39	фанера	35.00	0.8 × 0.6 × 0.30	350/2	Н.д.
ProfMarine	280 БН		2.80	1.37	0.39	рейка (о)	18.00	0.75 × 0.5 × 0.27	220/2	–
ProfMarine	280		2.80	1.25	0.36	рейка	24.00	0.75 × 0.5 × 0.27	220/2	–
ProfMarine	280 Т (БН)		2.80	1.30	0.36	рейка (б.н.)	24.00(18.00)	0.75 × 0.5 × 0.27	215/2	Н.д.
ProfMarine	PM 280m		2.80	1.38	0.39	фанера	29.00		350/2	5
УЗЭМИК	Толпар – 3		2.80	1.30	0.36	–	19.00		300/3–4	–
УЗЭМИК	Толпар – 31		2.80	1.30	0.36	над днище	22.00		330/3–4	–
УЗЭМИК	Толпар – ЗСЛП		2.80	1.30	0.36	пенополиэтилен	21.00		360/3–4	–
УЗЭМИК	МЛ – 3		2.80	1.30	0.40	слань	45.00	0.9 × 0.45 × 0.50	350/3	8
Флагман	Флагман 280	850	2.80	1.50	0.46	над днище	21.00	0.88 × 0.43 × 0.30	220/2	2/6
Флагман	Флагман 280 L	750	2.80	1.50	0.46	над днище	20.00	0.88 × 0.43 × 0.30	220/2	2/6
Finc	F 280 (L)		2.80	1.30	0.36	слань	17.00		220/2	–
НДХ	Oxigen 280	1100	2.80	1.52	0.42	ал.+фанера	48.00		484/3+1	10
ЯрЛодки	Волна ЗН–04	резина	2.80	1.15	0.32	слань	20.00		275/2	–
Фрегат	280 Е		2.81	1.28	0.34	фанера	–		220/2	5
АкваМастер	Аква 2850С		2.85	1.25	0.35	слани	26.00		250/2	4
АкваМастер	Аква 2850СК		2.85	1.25	0.35	фанера	31.00		250/2	5
Aqua-Jet	IB300		2.85	1.36	0.38	надувной	19.00		220/2+1	5

*фанера, алюминий, AirDeck, слань, НД низкого давления и т.д.

**в некоторых случаях указан вес лодки, в некоторых вес комплекта (данные производителя из открытых источников)

Марка	Модель	ПВХ (баллоны) (г/м ²)	Длина (макс.), м	Ширина (макс.), м	Диаметр баллона, м	Пайол*	Вес, кг**	Габариты упаковки, м	Полезная нагрузка, кг/чел.	Мощность мотора, л.с.
Aqua-Jet	IPB300		2.85	1.36	0.38	алюминий	21.00		220/2+1	5
Badger	Lake Line 285		2.85	1.48	0.42	рейка	32.60	0.82 × 0.52 × 0.30	220/2	3.5
Мнев	Кайман N 285		2.85	1.44	0.39	фанера	45.00	1.0 × 0.6 × 0.30	370/2-3	5/10
Мнев	Кайман N 285 Light		2.85	1.44	0.39	облегч.	38.00	1.0 × 0.6 × 0.30	370/2-3	5/10
Мнев	Кайман N 285 S	850	2.85	1.44	0.39	фанера	46.00	1.1 × 0.6 × 0.30	370/2-3	10
Мнев	Краб R 285		2.80	1.50	0.40	фанера	40.00		370/2+1	5/6
Nordik	Nordik Standart 280		2.80	1.50	0.43	фанера	37.00	н.д.	320/3+1	6
Yamagan	T280	1000	2.80	1.50	0.43	фанера	43.00		320/3+1	8
Шторм	280(M)		2.80	1.26	0.33	натяжное	14.00		220/3	Н.д.
Адмирал	290		2.90	1.36	0.40	фанера	31.00	1.0 × 0.4 × 0.60 +	400/3	6
Marko	Фьорд Ф-290		2.90	1.27	0.35	рейка (о)	14.00		220/2	2.5
Marko	M-290K		2.90	1.31	0.35	фанера	30.00		350/2-3	6
Мнев	CatFish 290	800	2.90	1.45	0.38	фанера	34.00		290/2+1	6
Nordik	N290LT		2.90	1.50	0.40	фанера	46.00	н.д.	350/3	6
Leader	Компакт 290		2.90	1.32	0.38	слань	24.00		220/2	3.5
Leader	Тайга 290		2.90	1.25	0.34	фанера	30.00		220/2	6
Nissamagan	Musson 290	1100	2.90	1.52	0.42	ал. пайол/ фанера	53.00		510/4	10
Nissamagan	Tornado 290	1100	2.90	1.52	0.42	ал. пайол/ фанера	50.00		510/4	10
Посейдон	Соло 290 М		2.90	1.32	0.38	рейка	23.00	0.83 × 0.48 × 0.40	220/2	-
Посейдон	Соло 290 L		2.90	1.32	0.38	натяжной	16.00	0.83 × 0.48 × 0.40	220/2	-
Посейдон	Смарт 290		2.90	1.36	0.38	фанера	34.00	1.0 × 0.3 × 0.65 +	380/3	6
Посейдон	Смарт 290 SMK		2.90	1.38	0.38	фанера	34.50	1.0 × 0.3 × 0.65 +	380/3	6
Удильщик	290N		2.90	1.50	0.38	нет	17.00		220/3-4	-
Удильщик	290N+		2.90	1.50	0.38	рейка	18.00		220/3-4	2.5
Удильщик	290NT		2.90	1.50	0.38	рейка	21.00		220/3-4	6
Удильщик	290PT		2.90	1.50	0.38	фанера	37.00		300/3-4	6
Finc	FT 290 L		2.90	1.38	0.39	слань	28.00		220/2	5
Finc	FT 290 LA		2.90	1.38	0.39	AirDeck	24.00		220/2	5
Hunterboat	Хантер 290 Р (Л)	750	2.90	1.42	0.40	слани	22.50		300/3	5
Vostok	Бирюса ВК-290		2.90	1.48	0.40	рейка	20.00		220/2	3.5
Weekend	Weekend 290		2.90	1.40	0.34	надувное	20.00		220/2+1	3.5
Фрегат	290 ЕК		2.93	1.5	0.40	фанера	38.1		220/2	8
Посейдон	Виктория 295		2.95	1.38	0.41	рейка	21.00	1.0 × 0.65 × 0.30	215/2	-
Посейдон	Виктория 295L		2.95	1.38	0.41	натяжной	20.00	1.0 × 0.65 × 0.30	215/2	-
Посейдон	Виктория 295Т		2.95	1.38	0.41	рейка	23.00	1.0 × 0.65 × 0.30	215/2	3.5
Фрегат	M-290		2.95	1.59	0.43	фанера	42.8		340/3	8/10
Адмирал	300		3.00	1.38	0.40	слани	13.00	0.8 × 0.6 × 0.40	210/2	-
Адмирал	300 Т		3.00	1.38	0.40	слани	14.50	0.8 × 0.6 × 0.40	210/2	3.5

*фанера, алюминий, AirDeck, слань, НД низкого давления и т.д.

**в некоторых случаях указан вес лодки, в некоторых вес комплекта (данные производителя из открытых источников)

Марка	Модель	ПВХ (баллоны) (г/м ²)	Длина (макс.), м	Ширина (макс.), м	Диаметр баллона, м	Пайол*	Вес, кг**	Габариты упаковки, м	Полезная нагрузка, кг/чел.	Мощность мотора, л.с.
Адмирал	300 П		3.00	1.38	0.40	слани	20.00	0.8 × 0.6 × 0.40	210/2	–
Адмирал	300 ПТ		3.00	1.38	0.40	слани	21.50	0.8 × 0.6 × 0.40	210/2	3.5
Aqua-Jet	ME 300		3.00	1.48	0.41	фанера	52.00		520/4	15
Aero	Аэро		3.00	1.50	0.40	фанера	42.00		380/2–3	6/10
Badger	Fishing Line 300 AD		3.00	1.50	0.41	AirDeck	34.00	1.1 × 0.6 × 0.4	490/3	10
Badger	Fishing Line 300 W		3.00	1.50	0.41	фанера	43.00	1.1 × 0.6 × 0.32 +	400/3	10
Badger	Hunting Line 300 WP	1300	3.00	1.57	0.43	фанера	46.00	1.1 × 0.6 × 0.33 +	420/3	10
Бригантина	BS300P	850	3.00	1.48	0.40	фанера	18.00	Н.д.	Н.д./3	–
Корсар	BSN 300	850	3.00	1.50	0.40	фанера	44.00		490/4	12
Корсар	СМВ 300	850	3.00	1.50	0.40	фанера	44.00		490/4	12
Корсар	J.Silver 300	850	3.00	1.50	0.42	фанера	40.00		490/4	12
Marko	Голец G-300		3.00	1.42	0.39	Рейка (о)	22.00		220/2+1	2.5
Marko	MG-300		3.00	1.47	0.41	фанера	19.00		400/2–3	6
Мнев	Кайман N 300		3.00	1.44	0.39	фанера	46.00	1.0 × 0.6 × 0.3	370/2–3	8/10
Мнев	Кайман N 300 Light		3.00	1.44	0.39	Облегч.	40.00	1.0 × 0.6 × 0.3	370/2–3	8/10
Мнев	Кайман N 300 S	850	3.00	1.52	0.42	фанера	50.00	1.0 × 0.6 × 0.3	420/3–4	15
Мнев	Мурена 300 M3		3.00	1.45	0.40	Без наст.	23.30	1.0 × 0.6 × 0.3	220/2	3.5
Мнев	Мурена 300 MR3		3.00	1.45	0.40	Рейка	29.50	1.0 × 0.6 × 0.3	220/2	3.5
Мнев	Мурена 300 MS3		3.00	1.45	0.40	Слань	27.50	1.0 × 0.6 × 0.3	220/2	3.5
Мнев	Мурена 300 MN3		3.00	1.45	0.40	Над. матр.	27.50	1.0 × 0.6 × 0.3	220/2	3.5
Корсар	BSN 330	850	3.00	1.50	0.40	фанера	56.00		560/5	15
Leader	Компакт 300		3.00	1.35	0.40	слань	20.00		220/2	3.5
Leader	Компакт 300М		3.00	1.32	0.40	надувной	21.00		220/2	–
Нептун	КМ-300		3.00	1.60	0.42	слани	33.00	1.1 × 0.55 × 0.45	400/3	8
Нептун	КМ-300Д лайт		3.00	1.60	0.42	фанера	40.00	1.1 × 0.5 × 0.45	420/3–4	10
Нептун	КМ-300Д		3.00	1.60	0.42	фанера	55.00	1.1 × 0.5 × 0.45	420/3–4	10
Посейдон	Амур 300		3.00	1.30	0.36	рейка	12.5	0.8 × 0.5 × 0.25	220/2	–
Посейдон	Нерка 300		3.00	1.37	0.36	рейка	24.00	0.83 × 0.48 × 0.4	220/2+1	3.5
Посейдон	Викинг 300 S(L)		3.00	1.56	0.43	фанера	48.00 (50.00)	1.0 × 0.45 × 0.6 +	410/3	8(10)
ProfMarine	PM 300		3.00	1.62	0.43	фанера	50.00		370/3	10
Yamagan	T300	1000	2.98	1.50	0.43	фанера	48.00		360/4	10
Nordik	Nordik Standart 300		2.98	1.50	0.43	фанера	41.00	Н.д.	360/4	8
Silverado	30F	1100	2.98	1.51	0.42	фанера	54.00		425/4	10
Badger	Classic Line 300		3.00	1.57	0.43	фанера	45.30	1.1 × 0.6 × 0.33 +	420/3	8
Marko	MG-300L		3.00	1.47	0.41	фанера	32.00		400/2–3	6
Finc	F 300 TL		3.00	1.30	0.37	слань	21.00		220/2	3.5
Finc	F 300 TLA		3.00	1.30	0.37	AirDeck	18.00		220/2	3.5
Silverado	30S	1100	3.00	1.48	0.41	фанера	55.00		400/4	10
УЗЭМИК	Турист – 3	резина	3.00	1.24	0.36	–	25.00	0.65 × 0.35 × 0.2	360/3	–

*фанера, алюминий, AirDeck, слань, НД низкого давления и т.д.

**в некоторых случаях указан вес лодки, в некоторых вес комплекта (данные производителя из открытых источников)

Марка	Модель	ПВХ (баллоны) (г/м ²)	Длина (макс.), м	Ширина (макс.), м	Диаметр баллона, м	Пайол*	Вес, кг**	Габариты упаковки, м	Полезная нагрузка, кг/чел.	Мощность мотора, л.с.
УЗЭМИК	Турист – ЗИПП	ПВХ	3.00	1.24	0.36	Над. днище	–		330/2	–
Флагман	Флагман 300 НТ (Н)	850	3.00	1.50	0.40	Над. днище	19.00	0.85 × 0.45 × 0.35	220/2	2.5/3.5
Флагман	Флагман 300 N	750	3.00	1.50	0.40	Над. днище	16.50	0.85 × 0.45 × 0.35	220/2	2.5/3.5
Finc	BoatMaster 300 HF		3.00	1.37	0.40	слань	24.00		220/3	3.5
Finc	BoatMaster 300 AF		3.00	1.37	0.40	AirDeck	21.00		220/3	3.5
Hunterboat	Хантер 300 ЛТ	750	3.00	1.40	0.40	слани	25.00		220/2+1	3.6
HDX	Oxigen 300	1100	3.00	1.52	0.42	ал.+фанера	52.00		510/4	10
HDX	Oxigen 300 Airmat	1100	3.00	1.52	0.42	AirDeck	49.00		510/4	10
Vostok	Свирь ВК–300		3.00	1.48	0.40	фанера	39.00		400/3	6
WinBoat	2/300		3.00	1.45	0.37	рейка	41.00	1.1 × 0.6 × 0.35	400/3	5/10
WinBoat	3/300		3.00	1.45	0.37	фанера	52.00	1.1 × 0.6 × 0.350+	400/3	8/10
ЯрЛодки	Иволга 3–03(06)	резина	3.00	1.30	0.35	Нат.(над.)	22.00(26.00)		350/3	–
ЯрЛодки	Вега 3–07	резина	3.00	1.35	0.40	надувной	33.00		340/3	н.д.
ЯрЛодки	Вега 3–03(06)	резина	3.00	1.35	0.40	нат.(над.)	25.00(30.00)		340/3	–
ЯрЛодки	Язь 3Н–07	резина	3.00	1.25	0.32	надувной	29.00		350/2	–
ЯрЛодки	Орион – 8	резина	3.00	1.45	0.40	фанера	51.00		375/3+1	8
ЯрЛодки	Ибис – 8	ПВХ	3.00	1.45	0.40	фанера	49.00		350/3+1	8
Marko	Ф–300		3.02	1.54	0.42	фанера	50.00		420/3	12
Leader	Лидер 300		3.02	1.435	0.403	фанера	56.00	1.2 × 0.55 × 0.30+	400/3–4	8/10
Адмирал	305		3.05	1.36	0.40	фанера	29.50	1.0 × 0.6 × 0.40+	425/4	8
Мнев	Краб R 310		3.05	1.50	0.40	фанера	47.00		420/3	8/10
Посейдон	Касатка 305		3.05	1.56	0.43	фанера	48.00		390/3	12
Aqua Marina	BT–88880		3.05	1.34	0.32	надувной	20.00		220/2+1	0.5 (эл.)
Silverado	31A	1100	3.08	1.50	0.41	Air Deck	46.00		450/4+1	15
Angler	AN310		3.10	1.44	0.36	фанера	33.00		220/3	8
Azart	R310	750	3.10	1.42	Н.д.	надувной	19.00		220/2	–
Мнев	CatFish 310	800	3.10	1.45	0.38	фанера	39.00		350/3	8
Nordik	N310LT		3.10	1.50	0.40	фанера	50.00	н.д.	390/3+1	8
Norvik	310	750	3.10	1.40	0.39–0.40	фанера	32.00		310/3	6
Norvik	310 K	750	3.10	1.40	0.40	фанера	32.00		310/3	6
Посейдон	VR–310		3.10	1.38	0.41	рейка	23.50	1.0 × 0.65 × 0.30	220/2	–
Посейдон	VR–310L		3.10	1.38	0.41	натяжной	20.50	1.0 × 0.65 × 0.30	220/2	–
Посейдон	VR–310Т		3.10	1.38	0.41	рейка	26.50	1.0 × 0.65 × 0.30	220/2	3.5
Посейдон	Смарт 310		3.10	1.36	0.40	фанера	38.00	1.0 × 0.65 × 0.30+	400/4	8
Посейдон	Смарт 310 SMK		3.10	1.36	0.40	фанера	38.50	1.0 × 0.65 × 0.30+	400/4	8
Solar	Solar 310		3.10	1.49	0.42	над. днище	30.00	0.8 × 0.4 × 0.40	350/2	12
Stingray	310 VIB	1100	3.10	1.72	0.435	AirDeck V	42.00		620/5	10
Finc	BoatMaster 310T		3.10	1.43	0.40	слань	29.00		330/3	6
Finc	BoatMaster 310T K		3.10	1.44	0.40	слань	29.00		350/3	9.8

*фанера, алюминий, AirDeck, слань, НД низкого давления и т.д.

**в некоторых случаях указан вес лодки, в некоторых вес комплекта (данные производителя из открытых источников)

Марка	Модель	ПВХ (баллоны) (г/м ²)	Длина (макс.), м	Ширина (макс.), м	Диаметр баллона, м	Пайол*	Вес, кг**	Габариты упаковки, м	Полезная нагрузка, кг/чел.	Мощность мотора, л.с.
HDX	Argon 310 (кат.)	1100	3.10	1.63	0.46	слань	38.00		484/3	10
ЯрЛодки	Сириус – 8	ПВХ	3.10	1.45	0.40	фанера	50.00		375/3+1	8
Фрегат	310 E		3.14	1.50	0.40	фанера	42.00		320/3	10
Фрегат	M-310		3.14	1.72	0.45	фанера	51.7		450	12/15
Yamagan	F310	1100	3.14	1.53	0.42	фанера	56.00		450/4	10
УЗЭМИК	Караидель – 5		3.15	1.50	0.40	рейка	70.00	1.3 × 0.35 × 0.65	320/4–5	12
Stingray	320 AL	1100	3.18	1.53	0.43	алюминий	51.70		620/5	15
Stingray	320 IBK	1100	3.19	1.54	0.42	AirDeck V	43.00		620/5	10
Адмирал	320 S		3.20	1.45	0.40	фанера	56.00	1.0 × 0.6 × 0.40 +	450/4	10
Адмирал	320		3.20	1.36	0.40	фанера	36.00	1.0 × 0.6 × 0.40 +	450/4	10
Аэро	Аэро С–320		3.20	1.50	0.40	фанера	47.00		420/2–3	10/15
Мнев/Корсар	TUZ-320		3.20	1.40	0.38	без пайола	22.35	0.75 × 0.6 × 0.20	220/2	3.5
Мнев/Корсар	TUZ-320		3.20	1.40	0.38	пайол	36.35	нд.	220/2	3.5
Leader	Тайга 320		3.20	1.45	0.38	фанера	36.00		380/3	8/10
Nissamaran	Musson 320	1100	3.20	1.52	0.42	ал. пайол/ фанера	58.00		566/4	15
Посейдон	Викинг 320 S(L)		3.20	1.56	0.42	фанера	50.00(54.00)	1.0 × 0.45 × 0.60 +	440/3	10/15
ProfMarine	PM 320 EL		3.20	1.47	0.39	фанера	37.00	0.8 × 0.6 × 0.30	370/2	нд.
ProfMarine	PM 320		3.20	1.62	0.43	фанера	54.00		400/3	15
УЗЭМИК	Идель		3.20	1.70	0.35	над. днище	35.00	0.65 × 0.35 × 0.20	420/4	–
УЗЭМИК	Караидель – 24		3.20	1.20	0.35	фанера	55.00	0.9 × 0.3 × 0.35 +	360/2	12
Флагман	Флагман 320	850	3.20	1.50	0.46	над. днище	24.00	0.8 × 0.3 × 0.30	400/3	2/10
Флагман	Флагман 320 L	750	3.20	1.50	0.46	над. днище	21.00	0.8 × 0.3 × 0.30	400/2	2/6
Finc	FT 320 L		3.20	1.38	0.39	слань	26.00		320/3	6
Finc	FT 320 LA		3.20	1.38	0.39	AirDeck	30.00		320/3	6
УЗЭМИК	Караидель – 2		3.20	1.20	0.35	слань	нд.	0.9 × 0.3 × 0.37 +	360/2	12
УЗЭМИК	МЛ – 5		3.20	1.50	0.40	фанера	60.00	1.0 × 0.35 × 0.50 +	420/4–5	12
Hunterboat	Хантер 320 Л	750	3.20	1.42	0.40	фанера	30.00		330/3	6
Hunterboat	Хантер 320 ЛК	750	3.20	1.42	0.40	фанера	35.00		450/3	8
Vostok	Свирь ВК–320		3.20	1.48	0.40	фанера	43.00		440/4	8
ЯрЛодки	Орион – 10	резина	3.20	1.55	0.40	фанера	58.00		425/4	10
ЯрЛодки	Ибис – 10	ПВХ	3.20	1.50	0.40	фанера	51.00		400/4	10
Leader	Лидер 320		3.22	1.435	0.403	фанера	57.00	1.2 × 0.6 × 0.35 +	450/3–4	8/12
Silverado	33F	1100	3.21	1.51	0.42	фанера	63.00		450/3+1	15
Marko	Ф–320		3.22	1.54	0.42	фанера	54.00		450/3	15
ЯрЛодки	Скиф 2–06	резина	3.25	0.96	0.28	надувной	19.00		220/2	–
ЯрЛодки	Сириус – 10	ПВХ	3.25	1.55	0.40	фанера	54.00		54.00	10
Адмирал	330		3.30	1.60	0.45	фанера	52.00	1.0 × 0.6 × 0.40 +	550/4	15
АкваМастер	Аква 3300С		3.30	1.50	0.42	слани	31.00		300/3	6
АкваМастер	Аква 3300СК		3.30	1.50	0.42	фанера	55.00		400/3	10/15

*фанера, алюминий, AirDeck, слань, НД низкого давления и т.д.

**в некоторых случаях указан вес лодки, в некоторых вес комплекта (данные производителя из открытых источников)

Марка	Модель	ПВХ (баллоны) (г/м ²)	Длина (макс.), м	Ширина (макс.), м	Диаметр баллона, м	Пайол*	Вес, кг**	Габариты упаковки, м	Полезная нагрузка, кг/чел.	Мощность мотора, л.с.
Аеро	Аэро N-330		3.30	1.60	0.40	фанера	52.00		470/4	15/20
Badger	Fishing Line 330 AD		3.30	1.50	0.41	AirDeck	38.00	1.1 × 0.6 × 0.42	550/4	15
Badger	Fishing Line 330 W		3.30	1.50	0.41	фанера	49.00	1.1 × 0.6 × 0.35 +	440/4	15
Badger	Reed Line 330AD		3.30	1.46	0.41	AirDeck	23.00	0.9 × 0.55 × 0.30	220/2	–
Корсар	CMB 330	850	3.30	1.50	0.40	фанера	56.00		560/5	15
Корсар	J.Silver 330	850	3.30	1.50	0.42	фанера	47.00		560/5	15
Мнев	Кайман 330		3.30	1.52	0.42	фанера	52.00	1.0 × 0.6 × 0.30	420/3–4	10/18
Мнев	Кайман N 330 S	850	3.30	1.72	0.47	фанера	66.00	1.2 × 0.6 × 0.30	610/5–6	25
Мнев	Скат S 330		3.30	1.50	0.40	фанера	53.00	1.0 × 0.6 × 0.30	450/4	10/18
Leader	Лидер 330		3.30	1.56	0.43	фанера	60.00	1.2 × 0.6 × 0.35 +	450/4	10/15
Нептун	КМ-330		3.30	1.60	0.42	рейка	38.00	1.3 × 0.55 × 0.45	450/4	12
Нептун	КМ-330Д		3.30	1.60	0.42	фанера	60.00	1.3 × 0.55 × 0.45	470/4	12
Нептун	КМ-330Д лайт		3.30	1.60	0.42	фанера	43.00	1.3 × 0.55 × 0.45	470/4	12
Weekend	Weekend 330		3.30	1.40	0.34	надувное	27.00		280/3+1	4
HDX	Oxigen 330	1100	3.30	1.52	0.42	ал.+фанера	55.00		566/4+1	15
HDX	Oxigen 330 Airmat	1100	3.30	1.52	0.42	AirDeck	53.00		566/4+1	15
Solar	Solar 330		3.30	1.66	0.45	над. днище	39.00	0.8 × 0.4 × 0.40	450/3	15
Vostok	Славянка ВК-330		3.30	1.68	0.45	фанра	55.00		550/4	15
WinBoat	3/330		3.30	1.65	0.42	фанера	61.00	1.1 × 0.6 × 0.35 +	500/3–4	10/15
Nordik	Nordik Hardy 330 HD		3.33	1.75	0.45	фанера	65.00		480/4+1	15
Nordik	Nordik Standart 330		3.31	1.73	0.47	фанера	54.00		480/4+1	10
Yamarin	T330	1000	3.31	1.725	0.47	фанера	60.00		480/4+1	15
Aqua-Jet	ME 330		3.32	1.75	0.46	фанера	63.00		570/4+1	15
Silverado	33S	1100	3.32	1.75	0.46	фанера	71.00		550/4+1	15
Фрегат	M-330		3.34	1.72	0.45	фанера	59.00		500/4	18/30
Hunterboat	Хантер 335		3.35	1.74	0.46	фанера	60.00		550/3+1	15
Корсар	CMB 335	1100	3.35	1.70	0.45	фанера	65.00		520/5	20
Посейдон	Касатка 335		3.35	1.56	0.43	фанера/а-к	56.00	1.1 × 0.6 × 0.30 +	450/4	15
Marko	FR-335		3.37	1.63	0.45	фанера	58.00		490/3–4	20
Адмирал	340 S		3.40	1.58	0.40	фанера	56.00	1.0 × 0.6 × 0.40 +	600/5	18
Адмирал	340		3.40	1.58	0.45	фанера	56.00	1.0 × 0.6 × 0.40 +	600/5	18
Аеро	Аэро V-340		3.40	1.55	0.40	фанера	52.00		460/4	15/20
Badger	Classic Line 340		3.40	1.57	0.43	фанера	52.50	1.1 × 0.6 × 0.35 +	470/4	15
Badger	Sport Line 340 AL		3.40	1.57	0.43	алюминий	52.00	1.1 × 0.6 × 0.35 +	470/4	15
Badger	Hunting Line 340 WP	1300	3.40	1.57	0.43	фанера	51.00	1.1 × 0.65 × 0.40 +	480/4	15
Badger	Duck Line 340 WP		3.40	1.57	0.43	фанера	52.00	1.1 × 0.6 × 0.35 +	470/4	15
Посейдон	Викинг 340 S(L)		3.40	1.56	0.43	фанера	55.00(58.00)	1.0 × 0.45 × 0.60 +	480/4	12(18)
ProfMarine	PM 340		3.40	1.68	0.45	фанера	58.00		600/4	20

*фанера, алюминий, AirDeck, слань, HD низкого давления и т.д.

**в некоторых случаях указан вес лодки, в некоторых вес комплекта (данные производителя из открытых источников)

Марка	Модель	ПВХ (баллоны) (г/м ²)	Длина (макс.), м	Ширина (макс.), м	Диаметр баллона, м	Пайол*	Вес, кг**	Габариты упаковки, м	Полезная нагрузка, кг/чел.	Мощность мотора, л.с.
Ротан	Ротан 340 Э	850	3.40	1.65	0.49	надувное	32.00	1.1 × 0.6 × 0.35	325/4	10
Norvik	340		3.40	1.84	0.46	фанера	67.00		650/4	15
ЯрЛодки	Орион – 15	резина	3.40	1.60	0.425	фанера	64.00		450/4	15
ЯрЛодки	Ибис – 15	ПВХ	3.40	1.60	0.425	фанера	60.00		450/4+1	15
Marko	Ф-340		3.42	1.54	0.42	фанера	58.00		490/4	20
Yamaran	F340	1100	3.44	1.76	0.42	фанера	56.00		500/4+1	15
Leader	Лидер 340		3.47	1.435	0.403	фанера	64.00	1.2 × 0.6 × 0.35	480/4	10/15
Адмирал	350		3.50	1.62	0.45	фанера	59.50	1.15 × 0.6 × 0.40 +	650/5	20
Badger	Heave Duty 350 AL		3.50	1.95	0.53	алюминий	67.00	1.4 × 0.75 × 0.40 +	770/5	25
Корсар	KMD 350	1100	3.50	1.70	0.44	фанера	68.00		580/5	25
Посейдон	Беркут 350		3.50	1.82	0.47	фанера	64.00	1.15 × 0.6 × 0.30 +	700/5	25
ProfMarine	PM 350 EL		3.50	1.61	0.42	фанера	50.00	0.85 × 0.6 × 0.30	450/3	Нд.
Удильщик	350PT		3.50	1.80	0.46	фанера	70.00		500/5–6	25
Флагман	Флагман 350	1050	3.50	1.64	0.48	над. днище	38.00	1.0 × 0.53 × 0.32	500/4	5/18
Флагман	Флагман 350 L	850	3.50	1.64	0.48	над. днище	34.00	0.95 × 0.5 × 0.30	500/4	5/18
Флагман	Флагман 350 FB	1050	3.50	1.64	0.48	над. днище	48.00	1.0 × 0.53 × 0.34 +	500/4	5/18
Vostok	Славянка ВК-350		3.50	1.68	0.45	фанера	63.00		600/5	18
ЯрЛодки	Орион –20	резина	3.50	1.60	0.425	фанера	67.00		500/5	20
Фрегат	M-350		3.45	1.79	0.47	фанера	71.00		600/5	18/20
Фрегат	M-350F		3.45	1.78	0.47	фанера	77.50		600/5	18/20
Фрегат	M-350 FM Lux		3.45	1.77	0.47	надувное	67.70		600/5	18/20
Solar	Solar 350 M		3.50	1.75	0.45	над. днище	47.00	1.0 × 0.45 × 0.35	500/2–4	15
Yamaran	S350max	1100	3.54	1.78	0.46	фанера	85.00		600/4+1	20
Stingray	350 VIB	1100	3.56	1.72	0.45	AirDeck V	57.00		900/5	15
Stingray	360 AL	1100	3.56	1.73	0.45	алюминий	66.90		700/6	20
Marko	FR-355		3.57	1.65	0.45	фанера	63.00		540/4+1	25
Фрегат	M-360		3.57	1.65	0.45	фанера	66.00		600/4	15/20
Адмирал	360S		3.60	1.65	0.45	фанера	64.00	1.15 × 0.6 × 0.40 +	700/5	25
Адмирал	360		3.60	1.65	0.45	фанера	64.00	1.15 × 0.6 × 0.40 +	700/5	25
Aero	Aero V-360		3.60	1.70	0.43	фанера	74.00		580/4	20/25
Badger	Reed Line 360AD		3.60	1.46	0.41	AirDeck	25.00	1.0 × 0.55 × 0.30	360/3	–
Badger	Air Line 360		3.60	1.56	0.43	НДНД	46.30	1.0 × 0.8 × 0.48	550/5	15
Badger	Fishing Line 360 AD		3.60	1.53	0.43	AirDeck	42.00	1.1 × 0.65 × 0.44	640/4	15
Badger	Fishing Line 360 W		3.60	1.53	0.43	фанера	53.00	1.1 × 0.65 × 0.38 +	520/4	15
Badger	Wave Line 360 WP	1100	3.60	1.73	0.45	фанера	64.00	1.3 × 0.65 × 0.40 +	590/5	25
Корсар	CMB 360	1100	3.60	1.70	0.45	фанера	72.00		680/6	25
Корсар	CMB 360 pro	1100	3.60	2.00	0.55	фанера	80.00		680/6	40
Корсар	J.Silver 360	1100	3.60	1.72	0.45	фанера	70.00		680/6	25
Мнев	Кайман N 360		3.60	1.72	0.47	фанера	67.00	1.2 × 0.6 × 0.30 +	610/5–6	15/25

*фанера, алюминий, AirDeck, слань, НД низкого давления и т.д.

**в некоторых случаях указан вес лодки, в некоторых вес комплекта (данные производителя из открытых источников)

Марка	Модель	ПВХ (баллоны) (г/м ²)	Длина (макс.), м	Ширина (макс.), м	Диаметр баллона, м	Пайол*	Вес, кг**	Габариты упаковки, м	Полезная нагрузка, кг/чел.	Мощность мотора, л.с.
Мнев	Кайман N 360 S	1100	3.60	1.74	0.47	фанера	74.0	1.2 × 0.6 × 0.30 +	705/6	40
Мнев	Скат S 360	1100	3.60	1.70	0.45	фанера	67.00	1.1 × 0.6 × 0.30 +	580/4–5	15/25
Nissamaran	Musson 360	1100	3.60	1.68	0.45	ал. пайол/ фанера	69.00		689/5	20
Nissamaran	Tornado 360	1100	3.60	1.68	0.45	ал. аайол/ фанера	65.00		698/5	20
Norvik	360	1050	3.60	1.84	0.46	фанера	67.00		700/5–6	25
Нептун	КМ–360Д		3.60	1.60	0.42	фанера	70.00	1.3 × 0.5 × 0.45	596/4–5	20
Посейдон	Викинг 360L		3.60	1.61	0.43	фанера	66.00	1.0 × 0.45 × 0.65 +	530/5	25
Посейдон	Антей 360		3.60	1.96	0.52	фанера	76.00	1.3 × 0.65 × 0.40 +	955/7	25
ProfMarine	PM 360		3.60	1.75	0.45	фанера	62.00		620/5	25
УЗЭМИК	Караидель – 4		3.60	1.50	0.40	слань	75.00	1.1 × 0.3 × 0.45 +	500/4	12
УЗЭМИК	МЛ – 6		3.60	1.50	0.40	фанера	65.00	1.0 × 0.35 × 0.55	470/5–6	20
Finc	FT 360 L		3.60	1.43	0.42	фанера	35.00		390/3+1	10
Finc	FT 360 LA		3.60	1.43	0.42	AirDeck	30.00		390/3+1	10
Hunterboat	Хантер 360		3.60	1.86	0.48	фанера	70.00		700/5	25
WinBoat	3/360		3.60	1.70	0.42	фанера	69.00	1.2 × 0.6 × 0.35 +	650/5–6	20/25
ЯрЛодки	Ибис – 20	ПВХ	3.60	1.65	0.425	фанера	63.00		500/5	20
Leader	Лидер 360		3.62	1.774	0.47	фанера	68.00	1.2 × 0.5 × 0.35 +	580/4–5	15/25
Silverado	36S	1100	3.62	1.75	0.46	фанера	80.00		620/5+1	20
Aqua–Jet	ME 360		3.62	1.75	0.46	фанера	67.00		670/5+1	20
Nordik	Nordik Standart 360		3.65	1.73	0.47	фанера	57.00		540/5	15
Nordik	Nordik Hardy 360 HD		3.63	1.75	0.45	фанера	68.00		540/5	25
Посейдон	Касатка 365		3.65	1.77	0.47	фанера/а–к	66.00	1.18 × 0.7 × 0.30 +	660/5	25
Yamaran	T360	1000	3.65	1.725	0.47	фанера	68.00		540/5	
Фрегат	M–370 FM Lux		3.67	1.77	0.47	надувное	70.50		650/5	20/25
Фрегат	M–370 F		3.68	1.78	0.47	фанера	84.00		700/5	20/25
Badger	Classic Line 370		3.70	1.72	0.46	фанера	64.70	1.3 × 0.65 × 0.40 +	570/5	18
Badger	Sport Line 370 AL		3.70	1.73	0.45	алюминий	64.00	1.3 × 0.65 × 0.40 +	570/5	25
Badger	Hunting Line 370 WP	1300	3.70	1.73	0.45	фанера	63.00	1.3 × 0.65 × 0.44 +	570/5	25
Badger	Duck Line 370 WP		3.70	1.73	0.45	фанера	64.00	1.3 × 0.65 × 0.40 +	570/5	25
HDX	Oxigen 370	1100	3.70	1.68	0.45	ал.+фанера	76.00		689/5+1	20
Vostok	Славянка ВК–370		3.70	1.68	0.45	фанера	70.00		700/5	25
Посейдон	Беркут 370		3.70	1.82	0.47	фанера	70.00	1.15 × 0.7 × 0.40 +	750/6	30
ЯрЛодки	Сириус – 20	ПВХ	3.70	1.70	0.43	фанера	60.00		500/5	20
Yamaran	F370	1100	3.74	1.76	0.46	фанера	74.00		620/5+1	20
Yamaran	S370max	1100	3.74	1.78	0.46	фанера	87.00		680/5+1	25
Stingray	390 AL	1100	3.79	1.73	0.45	алюминий	68.60		780/6	25
Адмирал	380		3.80	1.92	0.5	фанера	80.00	1.3 × 0.7 × 0.40 +	1000/7	30

*фанера, алюминий, AirDeck, слань, НД низкого давления и т.д.

**в некоторых случаях указан вес лодки, в некоторых вес комплекта (данные производителя из открытых источников)

Марка	Модель	ПВХ (баллоны) (г/м ²)	Длина (макс.), м	Ширина (макс.), м	Диаметр баллона, м	Пайол*	Вес, кг**	Габариты упаковки, м	Полезная нагрузка, кг/чел.	Мощность мотора, л.с.
Аеро	Аэро N-380		3.80	1.80	0.45	фанера	85.00		740/5-6	25/30
Badger	Air Line 380		3.80	1.56	0.43	НДНД	48.50	1.0 × 0.8 × 0.50	590/5	15
Корсар	CMB 380	1100	3.80	1.70	0.45	фанера	77.00		720/6	35
Корсар	CMB 380 pro	1100	3.80	2.00	0.55	фанера	86.00		720/6	35
Корсар	J.Silver 380	1100	3.80	1.70	0.45	фанера	75.00		720/6	35
Корсар	KMD 380	1100	3.80	1.70	0.44	фанера	75.00		720/6	35
Корсар	KMD 380 pro	1350	3.80	2.00	0.55	фанера	85.00		720/6	35
Мнев	Кайман N 380		3.80	1.74	0.47	фанера	75.00	1.2 × 0.6 × 0.30 +	705/6	20/30
Мнев	Кайман N 380 S	1100	3.80	1.98	0.52	фанера	90.00	1.2 × 0.7 × 0.30 +	800/6-7	40
Leader	Лидер 380		3.80	1.74	0.456	фанера	78.00	1.3 × 0.6 × 0.35 +		
Nissamagan	Tornado 380	1100	3.80	1.68	0.45	ал. пайол/ фанера	76.00		727/6	20
Посейдон	Антей 380		3.80	1.96	0.52	фанера	82.00	1.3 × 0.65 × 0.40 +	1020/7	30
Ротан	Ротан 380 Э	850	3.80	1.65	0.49	надувное	35.00	1.1 × 0.65 × 0.40	400/4	18
Ротан	Ротан 380	1050	3.80	1.90	0.5-0.54	надувное	45.00	1.3 × 0.6 × 0.35	800/5	25
Ротан	Ротан 380 К	850	3.80	1.94	0.42-0.49	надувное	48.00	1.3 × 0.70 × 0.40	800/5	25
Флагман	Флагман 380	1050	3.80	1.77	0.48	над. днище	42.00	1.1 × 0.55 × 0.34	500/5	5/25
Флагман	Флагман 380 L	850	3.80	1.77	0.48	над. днище	36.00	1.05 × 0.5 × 0.30	500/5	5/25
Флагман	Флагман 380 IGLA	1050	3.80	1.50	0.46	над. днище	36.00	0.75 × 0.5 × 0.34	750/4	10/15
Флагман	Флагман 380 FB	1050	3.80	1.77	0.48	над. днище	52.00	1.1 × 0.55 × 0.34 +	750/5	5/25
Solar	Solar 380		3.80	1.75	0.45	над. днище	53.00	1.3 × 0.45 × 0.35	600/4-5	20
HDX	Argon 380 (кат.)	1100	3.80	1.63	0.46	слань	55.00		580/4	15
Aqua-Jet	ME 380		3.83	1.75	0.46	фанера	70.00		760/6	25
Aqua-Jet	ME 380 AL		3.83	1.75	0.46	ал. пайол	70.00		760/6	25
Silverado	38S	1100	3.83	1.75	0.46	фанера	82.00		650/6	25
Посейдон	Касатка 385		3.85	1.81	0.47	фанера/а-к	77.00	1.18 × 0.71 × 0.30 +	740/6	30
Badger	Classic Line 390		3.90	1.72	0.46	фанера	68.70	1.26 × 0.74 × 0.43 +	600/5	20
Badger	Air Line 390		3.90	1.71	0.43	НДНД	55.5	1.0 × 0.8 × 0.50	620/6	15
Badger	Fishing Line 390 AD		3.90	1.53	0.43	AirDeck	46.00	1.1 × 0.65 × 0.45	670/5	15
Badger	Fishing Line 390 W		3.90	1.53	0.43	фанера	58.00	1.1 × 0.74 × 0.40 +	560/5	15
Badger	Heave Duty 390 AL		3.90	1.95	0.53	алюминий	77.00	1.4 × 0.8 × 0.43 +	860/7	35
Badger	Sport Line 390 AL		3.90	1.73	0.45	алюминий	70.00	1.26 × 0.74 × 0.45 +	600/5	30
Badger	Duck Line 390 WP		3.90	1.73	0.45	фанера	70.00	1.4 × 0.8 × 0.43 +	600/5	30
Badger	Wave Line 390 WP	1100	3.90	1.73	0.45	фанера	68.00	1.3 × 0.74 × 0.43 +	640/6	35
Nordik	Nordik 390 GT		3.90	1.78	0.46	фанера			737/6+1	25
Фрегат	M-390 (F)		3.85	2.00	0.52	фанера	85.00 (95.00)		800/6	25/30
УЗЭМИК	ЛВТ – 6		3.90	1.90	0.45	над. днище	45.00		600/6	–
УЗЭМИК	МЛК – 6		3.90	1.80	0.50	фанера	90.00	1.4 × 0.8 × 0.35 +	600/6	22(30)
HDX	Oxigen 390	1100	3.90	1.70	0.45	ал.+фанера	78.00		727/6	20

*фанера, алюминий, AirDeck, слань, НД низкого давления и т.д.

**в некоторых случаях указан вес лодки, в некоторых вес комплекта (данные производителя из открытых источников)

Марка	Модель	ПВХ (баллоны) (г/м ²)	Длина (макс.), м	Ширина (макс.), м	Диаметр баллона, м	Пайол*	Вес, кг**	Габариты упаковки, м	Полезная нагрузка, кг/чел.	Мощность мотора, л.с.
ЯрЛодки	Орион – 25Н	резина	3.90	1.70	0.45	фанера	76.00		750/9	25
ЯрЛодки	Ибис – 25	ПВХ	3.90	1.70	0.45	фанера	70.00		750/7+1	25
Yamagan	F390	1100	3.94	1.77	0.46	фанера	78.00		650/6	25
Yamagan	S390max	1100	3.94	1.78	0.46	фанера	93.00		700/6	30
Badger	Reed Line 400AD		4.00	1.48	0.41	AirDeck	27.00	1.08 × 0.55 × 0.34	500/4	5
Badger	Hunting Line 400 WP	1300	4.00	1.73	0.45	фанера	67.00	1.26 × 0.74 × 0.46 +	620/6	30
Мнев	Кайман N 400		4.00	1.98	0.52	фанера	91.00	1.2 × 0.7 × 0.30	800/6–7	20/30
Leader	Лидер 400		4.00	1.85	0.476	фанера	85.00	1.45 × 0.65 × 0.40 +	750/6	25/30
Посейдон	Антей 400		4.00	1.96	0.52	фанера	91.00	1.3 × 0.65 × 0.40+	1080/8	30
ProfMarine	PM 400		4.00	1.90	0.52	фанера	89.00		850/6	30
Silverado	40S	1100	4.00	1.98	0.50	ал. пайол	102.00		770/7+1	30
Solar	Solar 400		4.00	1.75	0.50	над. днище	60.00	1.4 × 0.5 × 0.40	700/3–5	25
WinBoat	Велес 05/400		4.00	1.97	0.47	фанера	85.00	1.5 × 0.7 × 0.50 +	800/6	25/30
Фрегат	M–390 FM Lux		4.02	1.85	0.50	надувное	76.50		750/6	25/30
Посейдон	Касатка 405		4.05	1.92	0.50	фанера	87.00		820/7	30
Адмирал	410		4.10	1.90	0.50	фанера	86.00	1.3 × 0.7 × 0.40 +	1050/7	30
Yamagan	F410	1100	4.10	1.98	0.50	фанера	99.00		750/7+1	30
Badger	Air Line 420		4.20	1.71	0.43	НДНД	63.00	1.0 × 0.85 × 0.55	720/7	20
Nordik	Nordik 420 GT		4.20	1.90	0.5	фанера			1000/7	30
Мнев	Фаворит F 420	1350	4.20	2.00	0.5	фанера	96.00	1.4 × 0.6 × 0.20 +	820/5–6	30
Nissamagan	Tornado 420	1100	4.20	1.68	0.50	ал. пайол/ фанера	88.00		1087/7	30
Нептун	KM–400Д		4.00	1.90	0.49	фанера	80.00	1.5 × 0.7 × 0.55	700/5	30
Посейдон	Титан 420		4.20	2.12	0.57	фанера	99.00	1.35 × 0.75 0.45 +	1350/9	40
Ротан	Ротан 420 К	1050	4.20	2.18	0.54	надувное	64.00	1.5 × 0.7 × 0.40	900/6	30
Ротан	Ротан 420+	1050	4.20	2.18	0.54	надувное	69.00	1.5 × 0.73 × 0.43	900/6	30
Удильщик	420РТ		4.20	2.30	0.62	фанера	85.00		800/6–7	30
УЗЭМИК	МЛК – 8		4.20	1.80	0.50	фанера	95.00	1.4 × 0.9 × 0.40 +	800/8	22(30)
Флагман	Флагман 420	1200	4.20	2.02	0.50	над. днище	57.00	1.2 × 0.5 × 0.40	900/5–6	5/25
Флагман	Флагман 420 FB	1200	4.20	2.02	0.50	над. днище	68.00	1.2 × 0.5 × 0.40 +	900/5–6	5/25
Флагман	Флагман 420 IGLA	1050	4.20	1.50	0.46	над. днище	39.00	1.2 × 0.5 × 0.40	750/6	5/25
Solar	Solar 420		4.20	1.94	0.50	над. днище	70.00	1.4 × 0.5 × 0.50	700/4–6	40
Stingray	420 AL	1100	4.20	1.89	0.485	алюминий	79.50		1100/8	30
Yamagan	S420max	1100	4.22	1.98	0.51	фанера	109		820/7+1	30
Корсар	СМВ 430	1100	4.00	1.90	0.5	фанера	93.00		880/7	40
Фрегат	M–430 (F)		4.25	2.00	0.52	фанера	97.00 (105.00)			
Фрегат	M–430 Jet		4.25	2.00	0.52	надувное	87.50		900/6	25/35
Stingray	430AL	1100	4.29	2.02	0.52	алюминий	92.40		1250/8	30
Адмирал	430		4.30	2.05	0.55	фанера	96.00	1.3 × 0.7 × 0.45 +	1250/8	30

*фанера, алюминий, AirDeck, слань, НД низкого давления и т.д.

**в некоторых случаях указан вес лодки, в некоторых вес комплекта (данные производителя из открытых источников)

Марка	Модель	ПВХ (баллоны) (г/м ²)	Длина (макс.), м	Ширина (макс.), м	Диаметр баллона, м	Пайол*	Вес, кг**	Габариты упаковки, м	Полезная нагрузка, кг/чел.	Мощность мотора, л.с.
Badger	Heave Duty 430 AL		4.30	1.95	0.53	алюминий	83.00	1.4 × 0.85 × 0.45 +	950/8	40
Badger	Sport Line 430 AL		4.30	1.92	0.50	алюминий	83.00	1.3 × 0.74 × 0.45 +	820/7	30
Badger	Duck Line 430 WP		4.30	1.92	0.50	фанера	82.00	1.3 × 0.74 × 0.45 +	820/7	30
Badger	Wave Line 430 WP	1100	4.30	1.73	0.45	фанера	76.00	1.3 × 0.63 × 0.45 +	690/6	35
Корсар	CMB 430 pro	1100	4.30	2.12	0.6	фанера	105.00		880/7	40
Корсар	KMD 430	1350	4.30	1.80	0.48	фанера	95.00		880/7	40
Корсар	KMD 430 pro	1350	4.30	2.12	0.6	фанера	105.00		880/7	40
Ротан	Ротан 430 Э	850	4.30	1.65	0.49	надувное	38.00	1.1 × 0.7 × 0.50	450/4	20
HDX	Oxigen 430	1100	4.30	1.90	0.50	ал.+фанера	88.00		1087/7	30
Aqua-Jet	ME 430		4.31	1.98	0.50	фанера	102.00		870/8	30
Aqua-Jet	ME 430 AL		4.31	1.98	0.50	ал. пайол	102.00		870/8	30
Silverado	43S	1100	4.31	1.98	0.50	ал. пайол	105.00		830/8	30
Фрегат	M-420		4.32	1.85	0.50	надувное	82.80		800/6	25/30
Badger	Reed Line 440 AD		4.40	1.48	0.41	AirDeck	31.00	1.08 × 0.57 × 0.40	560/5	5
Посейдон	Титан 440		4.20	2.12	0.57	фанера	106.00	1.35 × 0.75 × 0.45 +	1420/9	40
Адмирал	450		4.50	2.05	0.55	фанера	103.00	1.3 × 0.7 × 0.45 +	1350/9	40
Badger	Air Line 450		4.50	1.71	0.43	НДНД	65.00	1.1 × 0.9 × 0.60	790/8	20
Мнев	Фаворит F 450	1350	4.50	2.00	0.50	фанера	101.00	1.45 × 0.65 × 0.20	880/6	35
Nordik	Nordik 450 GT		4.50	1.90	0.50	фанера			1100/8	40
Нептун	KM-450Д		4.50	1.90	0.49	фанера	90.00	1.5 × 0.7 × 0.55	890/5+1	35
Флагман	Флагман 450 FB	1200	4.50	2.02	0.50	над. днище	72.00	1.2 × 0.5 × 0.40 +	1200/6-7	5/30
Solar	Solar 450 МК		4.50	1.75	0.50	над. днище	75.00	1.4 × 0.5 × 0.50	800/4-6	40
Удильщик	450PT		4.50	2.30	0.62	фанера	100.00		900/7-8	40
УЗЭМИК	ЛВТ - 8		4.50	1.90	0.45	над. днище	55.00		800/8	-
Stingray	455 AL	1100	4.56	2.00	0.525	алюминий	93.50		1400/8	40
Титан	Титан 460		4.60	2.12	0.57	фанера	118.00	1.4 × 0.75 × 0.45 +	1495/10	40
Badger	Heave Duty 470 AL		4.70	1.95	0.53	алюминий	90.00	1.45 × 0.9 × 0.47 +	1050/9	40
Корсар	KMD 470	1350	4.70	1.84	0.48	фанера	99.00		1150/8	50
Корсар	KMD 470 pro	1350	4.70	2.12	0.60	фанера	114.00		1150/8	50
HDX	Oxigen 470	1100	4.70	1.90	0.50	ал.+фанера	96.00		1100/8	30
Мнев	Фаворит F 470	1350	4.50	2.00	0.50	фанера	107.00	1.45 × 0.7 × 0.20	920/6-8	40
Адмирал	480		4.80	2.20	0.60	фанера	118.00	1.5 × 0.8 × 0.50 +	1700/10	50
Фрегат	M-480 FM Jet		4.80	2.04	0.50	надувное	103.50		1000/8	25/40
Посейдон	Посейдон 480		4.80	2.27	0.62	фанера	126.00	1.4 × 0.8 × 0.45 +	1830/10	50
Адмирал	500		5.00	2.20	0.60	фанера	Н.д.	1.5 × 0.8 × 0.50 +	1800/11	50
Мнев	Фаворит F 500	1350	5.00	2.05	0.5	фанера	113.00	1.5 × 0.6 × 0.30	1000/8-10	40
Ротан	Ротан 500 Э	850	5.00	1.65	0.49	надувное	45.00	1.1 × 0.78 × 0.58	550/4	20
Посейдон	Посейдон 500		5.00	2.27	0.62	фанера	142.00	1.4 × 0.8 × 0.45 +	1915/11	50

*фанера, алюминий, AirDeck, слань, НД низкого давления и т.д.

**в некоторых случаях указан вес лодки, в некоторых вес комплекта (данные производителя из открытых источников)

Марка	Модель	ПВХ (баллоны) (г/м ²)	Длина (макс.), м	Ширина (макс.), м	Диаметр баллона, м	Пайол*	Вес, кг**	Габариты упаковки, м	Полезная нагрузка, кг/чел.	Мощность мотора, л.с.
Удильщик	500РТ		5.00	2.30	0.62	фанера	120.00		1200/8–10	40
УЗЭМИК	ЛВТ – 10		5.10	2.00	0.45	над. днище	60.00		1000/10	–
Leader	Лидер 500		5.15	2.03	0.558	фанера	128.00	1.7 × 0.85 × 0.40 +	1100/7–8	30/40
Посейдон	Посейдон 520		5.20	2.27	0.62	фанера	142.00	1.4 × 0.8 × 0.45 +	1999/12	50
Ротан	Ротан 520	1050	5.20	2.18	0.54	надувное	90.00	1.5 × 0.8 × 0.50	1100/7	50
Фрегат	М-550 FM Jet		5.44	2.04	0.50	надувное	111.50		1200/10	25/50
УЗЭМИК	Кайнар		5.45	1.75	0.35	настил	112.00	1.5 × 0.75 × 0.55	800/8	30
Корсар	Admiral 550		5.50	2.20	0.58	фанера	158.00		1600/12	85
Solar	Solar 555 (МК)		5.50	1.90	0.50	над. днище	85.00	4.0 × 0.85 × 0.32	1200/6–8	50
УЗЭМИК	Стриж		5.50	2.00	0.60	настил	140.00	1.30 × 0.95 × 0.60	800/8	30
Корсар	Admiral 610		6.10	2.20	0.58	фанера	175.00		1800/16	100
Ротан	Ротан 660	1200	6.60	2.48	0.62	надувное	140.00	1.6 × 0.9 × 0.50	1500/8	90

*фанера, алюминий, AirDeck, слань, НД низкого давления и т.д.

**в некоторых случаях указан вес лодки, в некоторых вес комплекта (данные производителя из открытых источников)

В сводную таблицу РИБов мы включили не все модели, которые производятся на территории России, а наиболее известные и популярные в Центральной части России и на Северо-Западе. Также в таблице можно найти модели некоторых фирм, которые только недавно стали производить РИБы, имея за плечами неплохой опыт постройки маломерных судов. Наряду с информацией о продукции российских производителей вы найдете сведения о РИБах бренда Brig (Украина), которые зарекомендовали себя у нас с положительной стороны. Мы не включили в таблицу РИБы более 7.0 метров длиной (в следующем выпуске мы планируем дать более полный обзор брендов и моделей). Однако приведенные данные могут дать представление о том, как РИБы представлены у нас и, возможно, кому-то помогут сделать правильный выбор. Информация взята из открытых источников, поэтому некоторые данные могут быть не совсем точными.

Марка	Модель	Длина, м (габарит)	Ширина, м (габарит)	Килеватость, град. (мидель-транец)	Материал корпуса	Вес, кг	Полезная нагрузка, кг/чел.	Рек. мощность мотора, л.с.
Мнев	Форель С-260	2.60	1.50	н.д.	стеклопластик	41	320/2-3	5/8
Brig	F275 (Falcon Tenders)	2.75	1.50	н.д.	стеклопластик	55	350/4	3-8/10
Лидер	280RIB	2.80	1.65	н.д.	стеклопластик	40	450/3-4	12
Sky boat	280R	2.80	1.60	н.д.	стеклопластик	35	350/3	10
Sky boat	280RS	2.80	1.60	н.д.	стеклопластик (складной)	38	350/3	10
Grizzly	R30	2.90	1.56	н.д.	стеклопластик	35	-/4	12
Brig	F300 (Falcon Tenders)	3.00	1.64	н.д.	стеклопластик	65/92	500/4	4-15/20
Мнев	Форель С-300	3.00	1.50	н.д.	стеклопластик	54	390/3	5/12
Мнев	Форель С-300 (с оборуд.)	3.00	1.50	н.д.	стеклопластик	72	390/3	5/12
Нептун	RIB-300 стандарт	3.20	1.50	н.д.	стеклопластик	70	400/2	15
Aqua boat	330	3.30	1.90	18-20	стеклопластик	56	400/3	15/25
Aqua boat	330S	3.30	1.90	18-20	стеклопластик	н.д.	400/4	15/25
Brig	F330 (Falcon Tenders)	3.30	1.64	н.д.	стеклопластик	75/102	550/4	5-20/25
WinBoat	330RF Спринт	3.30	1.65	н.д. - 12	стеклопластик (складной)	43	450/4	5/15
WinBoat	330R	3.30	1.65	н.д. - 12	стеклопластик	43	450/4	5/15
Brig	E330 (Eagle)	3.40	1.78	н.д.	стеклопластик	180	600/4	25/35
Sky boat	350RC	3.50	1.78	н.д.	стеклопластик (складной)	65	500/4	15/20
Brig	F360 (Falcon Tenders)	3.60	1.75	н.д.	стеклопластик	90/117	600/5	10-30/35
Мнев	Кайман N-360A	3.60	1.75	н.д.	алюминий	100	700/5	15/30
Sky boat	360RL	3.60	1.78	н.д.	стеклопластик	70	500/4	15/20
WinBoat	360RF Спринт	3.60	1.65	н.д. -12	стеклопластик (складной)	48	700/4	10-15/25
WinBoat	360R	3.60	1.65	н.д. -12	стеклопластик	48	700/4	10-15/25
Мобиле Групп (MG)	Скаут 380	3.80	1.80	н.д.	стеклопластик	100	625/4+1	25/30
Brig	E380 (Eagle)	3.83	1.93	н.д.	стеклопластик	210	700/5	40/50
Мнев	Мустанг MS-390H	3.90	1.80	Н.д.	стеклопластик	106/135	600/4	25/30
Мобиле Групп (MG)	B-390	3.90	1.80	17-19	стеклопластик	113/142	600/4	25/30
Yaman	390R	3.90	1.80	н.д.	стеклопластик	147	700/5	30
WinBoat	390R	3.90	1.80	н.д. -18	стеклопластик	86	750/5	20/30
Brig	F400 (Falcon Riders)	3.93	1.93	н.д.	стеклопластик	114/141	800/6	15-40/50

Марка	Модель	Длина, м (габарит)	Ширина, м (габарит)	Килеватость, град. (мидель-транец)	Материал корпуса	Вес, кг	Полезная нагрузка, кг/чел.	Рек. мощность мотора, л.с.
Aqua boat	400	4.00	2.10	н.д. – 20	стеклопластик	100	н.д.	н.д.
Brig	F400R (Rescue)	4.00	1.93	н.д.	стеклопластик	160	635/6	20/50
Мобиле Групп (MG)	B-410	4.10	1.80	19–19	стеклопластик	117/147	700/5	30/40
Нептун	RIB-400 стандарт	4.10	1.75	н.д.	стеклопластик	110	750/5	40
Нептун	RIB-400 люкс	4.10	1.75	н.д.	стеклопластик	130	750/5	40
Мнев	Кайман N-420A	4.27	2.00	н.д.	алюминий	160	800/6	25/40
WinBoat	430RF Спринт	4.30	1.90	н.д. – 12	стеклопластик (складной)	72	800/6	20/30
Мнев	Кондор CR-444	4.40	2.15	н.д.	стеклопластик	130	800/6	25/40
WinBoat	440 RF Profi	4.40	2.10	н.д.	стеклопластик (складной)	120	800/6	20/40
Sky boat	440RL	4.40	2.10	н.д.	стеклопластик	110	600/5	15/40
Sky boat	440RK	4.40	2.10	н.д.	стеклопластик	180	700/6	25/40
Sky boat	440RD	4.40	2.10	н.д.	стеклопластик	145	700/6	25/40
Yamagan	450R	4.44	2.10	н.д.	стеклопластик	165	820/7	50
Brig	F450 (Falcon Riders)	4.45	1.95	н.д.	стеклопластик	126/174	900/7	20–50/60
Brig	F450R (Rescue)	4.50	1.93	н.д.	стеклопластик	175	800/8	25/50
Мнев	Мустанг MS-450H	4.50	2.10	н.д.	стеклопластик	185	820/7	40/50
Мобиле Групп (MG)	B-450	4.50	2.10	19–19	стеклопластик	165/195	850/7	40/50
Нептун	RIB-450 стандарт	4.50	1.70	н.д.	стеклопластик	136	750/5	50
Нептун	RIB-450 люкс	4.50	1.70	н.д.	стеклопластик	160	750/5	50
Мнев	Кайман N-450A	4.55	2.00	н.д.	алюминий	180	850/6-7	25/40
Aqua boat	460	4.60	2.40	18–20	стеклопластик	180	850/7	40/50
Sky boat	460R	4.60	2.10	н.д.	стеклопластик	145	700/6	40/60
WinBoat	460 RF	4.60	1.65	н.д.	стеклопластик (складной)	80	800/6	2–15/20
WinBoat	460 RF Швербот	4.60	1.65	н.д.	стеклопластик (складной)	80	800/6	5–15/20
WinBoat	R5	4.80	2.10	н.д.	стеклопластик	230	800/8	50/70
Нептун	RIB-500	4.90	2.30	н.д.	стеклопластик	290	900/6	90
Brig	F500 (Falcon Riders)	5.00	2.15	н.д.	стеклопластик	185/233	1100/9	30–50/75
Brig	E500 (Eagle)	5.00	2.30	н.д.	стеклопластик	410/425	1000/8	75/90
Grizzly	R500	5.00	2.10	н.д.	стеклопластик	170	–/5	40/70
Мнев	Фаворит F-500A	5.00	2.07	н.д.	алюминий	460	1000/8	70
Sky boat	R5	5.20	2.10	н.д.	стеклопластик	210	1000/8	40/60
Sky boat	520R	5.20	2.20	н.д.	стеклопластик	220	1000/8	60/90
Sky boat	520RT	5.20	2.20	н.д.	стеклопластик	320	1000/8	60/100
Aqua boat	530	5.30	2.40	н.д.	стеклопластик	300	1000/9	50/90
Мнев	Мустанг MS-530H	5.30	2.20	н.д.	стеклопластик	285	н.д./9	70/100
Мобиле Групп (MG)	B-530	5.30	2.20	19-19	стеклопластик	285/310	1000/9	70/100
Yamagan	R530	5.30	2.20	н.д.	стеклопластик	300	1000/9	100

Марка	Модель	Длина, м (габарит)	Ширина, м (габарит)	Килеватость, град. (мидель-транец)	Материал корпуса	Вес, кг	Полезная нагрузка, кг/чел.	Рек. мощность мотора, л.с.
Стрингер	550	5.50	2.40	н.д.	стеклопластик	Н.д.	700/8	125
Мобиле Групп (MG)	РибМастер 540 (впм)	5.60	2.40	23–23	стеклопластик (борт – пенополиэтилен)	800 (общий)	600/6–7	115/170
Brig	F570 (Falcon Riders)	5.70	2.30	н.д.	стеклопластик	330/420	1270/11	90/120
Стрингер	550P	5.70	2.55	н.д.	стеклопластик	н.д.	700/8	150
Brig	E580 (Eagle)	5.80	2.40	н.д.	стеклопластик	565	1270/10	115/135
Компан Марине	RX 600	6.00	2.65	н.д.	стеклопластик	420	1200/–	270
Мобиле Групп (MG)	RM–600 (впм)	6.00	2.40	н.д.	стеклопластик	900	–/6	200
Мобиле Групп (MG)	B-550 Спорт	6.20	2.00	н.д.	стеклопластик	300/500	–/1	130/200
Мнев	Мустанг MS–630H	6.30	2.45	н.д.	стеклопластик	525	2000/12	200
Мобиле Групп (MG)	B-630	6.30	2.45	21–21	стеклопластик	513/540	2000/12	100/200
Мобиле Групп (MG)	B-630 Патруль	6.30	2.45	21–21	стеклопластик	620	2000/12	100/200
Петровская верфь	Авара 640	6.40	2.80	21–29	стеклопластик	350/400	2000/9	100/140
Brig	E645 (Eagle)	6.48	2.50	н.д.	стеклопластик	1080	1600/13	150/175
EK Marine	НИТЕК 65 (С)	6.58	2.50 (2.47)	21	стеклопластик	650 (630)	1000/8 (1020/8)	175
Мнев	M-69A	6.90	2.50	н.д.	алюминий	1000/1100 (с мтором)	1000/8	130 диз./200 бенз.
Курс	Кальмар 610	7.00	2.80	н.д.- 21	стеклопластик	900	1000/10	115/175

В этом разделе мы разместили некоторые модели моторных, моторно-гребных лодок и катеров, производящихся на территории России (в основном в Северо-Западном регионе) и в Финляндии. К сожалению, места в этом выпуске Приложения оказалось мало, поэтому сводная таблица пока предлагается скромная. В следующем выпуске мы предполагаем охватить не менее 75% моделей лодок и катеров. В таблицу включены модели длиной до 6.5 м.

Марка	Модель	Материал корпуса*	Длина, м (габарит)	Ширина, м (габарит)	Высота борта, см	Килеватость, градусы	Вес, кг	Полезная нагрузка, кг/чел.	Рек./макс. мощность мотора, л.с.
СПЭВ	Блик 35	AMG	3.50	1.40	50	–	85	290/3	15
Linder	Sportsman 355	AMG	3.55	1.46	54	–	84	320/3	8
ДЛК Скиф	Мурка 3.6	композит на осн. дерева	3.56	1.31	39	–	50	235/3	3
ДЛК Скиф	Мурка 3.6 (киль)	композит на осн. дерева	3.58	1.32	42	2.5	52	235/3	3
RusBoat	36	AMG	3.60	1.45	–	–	80	–/3	15
Terhi	380	АБС	3.80	1.50	39	–	98	315/4	2/6
Семь футов	SF390 Кефаль	стеклопластик	3.90	1.35	27	–	75	300/4	8
СПЭВ	Мираж	стеклопластик	3.95	1.52	60	–	80	390/4	15
Сайтов	Посейдон 400	стеклопластик	3.96	1.72	–	–	120	–/3	30
СПЭВ	Блик 40 (Люкс)	AMG	4.00	1.70	85	–	175	400/5	6/30
Шарк	400	стеклопластик	4.00	1.45	55	–	100	450/4	30
Linder	Sportsman 400	AMG	4.01	1.64	63	–	125-139	420/4	20
Terhi	400	АБС	4.01	1.50	39	–	115	315/4	5/8
Linder	Fishing 410	AMG	4.03	1.56	63	–	75	300/3	2.5
Terhi	Sea Fun	АБС	4.06	1.67	32	–	140	330/3	8/15
Terhi	4110	АБС	4.10	1.72	46	–	200	330/4	20/30
Grizzly	420	AMG	4.20	1.60	55**	12	170	–/3	4/20
Стрингер	415	стеклопластик	4.20	1.60	55	100	100	350/4	8
Мастер	410	AMG	4.30	1.64	64	12	180	375/5	30
Linder	Fishing 440	AMG	4.31	1.64	60	–	94	400/4	5
ДЛК Скиф	Комбат 4.3	композит на осн. дерева	4.33	1.74	47	5	165	345/4	3
Мастер	440	AMG	4.36	1.57	55	–	140	300/4	30
Прагматик	Picnic 440	стеклопластик	4.40	1.96	–	–	240	–/4	60
Terhi	440	АБС	4.40	1.75	34	–	150	405/5	3/6
СПЭВ	Зеленец	стеклопластик	4.45	1.53	60	–	95	450/5	12
Сайтов	Таймень	стеклопластик	4.45	1.58	–	–	96	–/4	8
ДМБ	450Т	AMG	4.55	1.65	–	–	215	420/5	55
ДМБ	450ДК	AMG	4.55	1.65	–	–	215	420/5	55
Семь футов	SF450 Бумеранг	стеклопластик	4.50	1.67	55	–	120	450/4	25
СПЭВ	Фофан	стеклопластик	4.50	1.54	60	–	90	400/5	8
Silver	Beaver 450	AMG	4.50	1.81	н.д.	н.д.	300	–/4	25/40
Стрингер	450	стеклопластик	4.50	1.85	77	18	290	450/5	60
Linder	Sportsman 445	AMG	4.51	1.75	73	–	203	465/5	30
Томь	455 (водомерт)	AMG	4.55	1.90	64	–	490	350/4	BA3-21083

*пластик, AMG, и т.д. **надводный борт

Марка	Модель	Материал корпуса*	Длина, м (габарит)	Ширина, м (габарит)	Высота борта, см	Килеватость, градусы	Вес, кг	Полезная нагрузка, кг/чел.	Рек./макс. мощность мотора, л.с.
Томь	455 ПШ (водомер)	AMG	4.55	1.80	64	–	490	350/4	BA3-21083
Linder	Arkip 460	AMG	4.60	1.85	80	–	274	525/6	50
Семь Футов	SF460	стеклопластик	4.60	1.69	55	19	230	400/4	60
Terhi	Nordic 6020C	АБС-термопластик	4.62	1.87	61	–	255	405/5	20/30
Terhi	Nordic 6020	АБС-термопластик	4.62	1.87	61	–	255	405/5	10/15
ДЛК Скиф	Лиман 4.7	композит на осн. дерева	4.66	1.09	38	–	80	280/3	5
Grizzly	470 DC	AMG	4.70	1.85	80 (58**)	15	330	–/5	40/60
Grizzly	470 DRC	AMG	4.70	1.85	80 (58**)	15	330	–/5	40/60
RusBoat	45	AMG	4.70	1.75	–	9	240	–/5	60
Ураль	470	AMG	4.70	1.88	82(67)	–	330	400/4	70
СПЭВ	Финка	стеклопластик	4.75	1.30	60	–	70	–/4	6
Terhi	475 Twin C	АБС-термопластик	4.75	1.85	55**	–	370	405/5	45/60
Terhi	475 Open FC	АБС-термопластик	4.75	1.85	55**	–	355	405/5	45/60
Terhi	475 Open CC	АБС-термопластик	4.75	1.85	55**	–	345	405/5	45/60
Томь	475	AMG	4.75	2.08	74	–	380	420/5	60/90
Мастер	450	AMG	4.77	1.78	74	12	285	375/5	40
ДЛК Скиф	Дончак 4.7	композит на осн. дерева	4.77	1.89	91	14	340	420/5	60
Прагматик	Favorit 480	стеклопластик	4.80	2.00	–	–	300	–/5	50/90
Стрингер	480	стеклопластик	4.80	1.90	90	18	340	450/5	70
Grizzly	490	AMG	4.85	2.05	80**	17	350	–/5	50/80
Сайтов	Бестер 480	стеклопластик	4.85	1.90	70	–	310	500/4	40/60
Silver	Fox DC 485	AMG	4.85	1.95	62**	17	360	–/5	40/60
ДМБ	480Т (ДК)	AMG	4.88	1.75	–	–	230	500/5	70
RusBoat	47	AMG	4.90	1.85	–	9	280	–/5	70
Прагматик	Status 500	стеклопластик	5.00	2.05	–	–	360	–/5	90
Сайтов	Посейдон 500	стеклопластик	5.05	2.12	79	16	550	500/5	100
Ермак	510	стеклопластик	5.10	2.05	102	20	270	–/6	100
Ермак	510НТ	стеклопластик	5.10	2.05	102	20	340	–/6	100
Ермак	510А	AMG	5.10	2.05	102	15	350	–/6	90
Ермак	510А НТ	AMG	5.10	2.05	102	15	420	–/6	90
RusBoat	50	AMG	5.10	2.05	–	5	500	–/5	70
Стрингер	500 Форель	стеклопластик	5.10	1.55	55	–	130	450/5	8
Мастер	510	AMG	5.10	2.10	90	15	480	450/6	100
СПЭВ	Strelka-M Open	стеклопластик	5.10	2.15	96	–	360	600/6	50/90
СПЭВ	Strelka-M (капотный)	стеклопластик	5.10	2.15	96	–	360	600/6	50/90
Стрингер	510	стеклопластик	5.10	1.95	100	18	440	500/5	115
Стрингер	510Р	стеклопластик	5.10	1.95	100	18	500	500/5	115
Grizzly	520 НТ	AMG	5.20	1.89	95	17	400	–/5	50/80

*пластик, AMG, и т.д. **надводный борт

Марка	Модель	Материал корпуса*	Длина, м (габарит)	Ширина, м (габарит)	Высота борта, см	Килеватость, градусы	Вес, кг	Полезная нагрузка, кг/чел.	Рек./макс. мощность мотора, л.с.
Мастер	521	AMG	5.20	2.10	110	15	460	450/6	60/100
NorthSilver	PRO 520	AMG	5.20	2.152	67	14	670	-/5-6	115
RusBoat	52	AMG	5.20	1.95	-	17	290	-/5	90
Семь футов	SF520	стеклопластик	5.20	2.15	74	21	550	600/5	90
Семь футов	SF520s	стеклопластик	5.20	2.05	74	21	500	600/5	90
Silver	Hawk DC 520	AMG	5.20	2.07	63**	18.5	420	-/6	60/100
Томь	525(водомер)	AMG	5.25(5.70)	2.08	74	-	730	400/5	По выбору
Мастер	500	AMG	5.27	1.78	74	12	305	375/5	60
Мастер	540	AMG	5.40	2.15	90	15	600	525/7	125
Прагматик	Fisherman-540	стеклопластик	5.40	2.00	-	-	480	-/5	50/115
Прагматик	Boston 540	стеклопластик	5.40	2.08	-	-	560	-/5	115
Прагматик	Akvahaus 540	стеклопластик	5.40	2.07	78	-	650	500/5	75/115
Silver	Hawk HT 540	AMG	5.40	2.17	65**	18.5	590	-/7	60/140
Silver	Dorado 540	AMG	5.40	2.17	65**	18.5	630	-/6	70/140
Ураль	540	AMG	5.45	2.31	104(72)	-	-	600/5	60/115
RusBoat	55	AMG	5.50	2.20	-	17	500	-/6	150
NorthSilver	PRO 560	AMG	5.60	2.15	80**	14	805	-/5	115/140
Прагматик	Gepard 560	стеклопластик	5.60	2.10	-	-	650	-/5	175
СПЭВ	Phoenix 560	стеклопластик	5.60	2.30	140	19	600	-/6	70/130
ОМЗ	King Fisher 560	AMG	5.63	2.20	85	16	650	800/6	90/125
Мастер	600	AMG	5.65	1.78	64	-	300	500/6	40
Мастер	МПК 600	AMG	5.65	1.78	64	0	300	500/6	40
Саитов	Посейдон 570	стеклопластик	5.70	2.20	96,5	-	650	-/6	150
Семь футов	SF570	стеклопластик	5.70	2.05	75	21	650	600/5	115
Мастер	540HT	AMG	5.75	2.10	114	15	780	450/6	115
Мастер	571	AMG	5.78	2.30	116	19.5	760	525/7	150
Grizzly	580 HT	AMG	5.80	2.40	90**	19	620	-/8	90/150
Grizzly	580 Cruiser	AMG	5.80	2.25	90**	19	550	-/8	80/115
Grizzly	580 DC	AMG	5.80	2.25	90**	19	530	-/8	80/150
Grizzly	580 Fisherman	AMG	5.80	2.25	90**	19	510	-/8	80/150
Silver	Shark DC 580 new	AMG	5.80	2.25	68**	17.5	720	-/6	90/115
Ураль	580	AMG	5.90	2.36	93	-	-	650/6	90/150
ДМБ	580ЦК	AMG	5.94	2.25	-	-	490	1200/7	150
Саитов	Турист 600 (кат.)	стеклопластик	6.00	2.00	-	-	1000	-/10	40
NorthSilver	650 WA	стеклопластик	6.05	2.25	76**	17.5	750	-/6	70/140
Silver	Shark WA 605	AMG	6.05	2.25	66*	17.5	730	-/6	70/140
Томь	605 Классик(водомер)	AMG	6.05	2.30	88	-	820	600/6	по выбору
Прагматик	Sprinter-Box 610	стеклопластик	6.10	2.25	-	-	730	700/6	225
Прагматик	Sprinter-Fish 610	стеклопластик	6.10	2.20	85	16	690	700/6	140/225

*пластик, AMG, и т.д. **надводный борт

Марка	Модель	Материал корпуса*	Длина, м (габарит)	Ширина, м (габарит)	Высота борта, см	Килеватость, градусы	Вес, кг	Полезная нагрузка, кг/чел.	Рек./макс. мощность мотора, л.с.
Ураль	610	AMG	6.10	2.36	129(94)	-	-	670/7	90/175
Silver	Moreno 620	AMG	6.15	2.35	73**	20	1025	-/8	135/250
NorthSilver	PRO 620	AMG	6.20	2.15	82**	14	940	-/6	140/200
Прагматик	AquaHouse 620	Стеклопластик	6.20	2.20	-	-	800	-/6	140
Семь футов	SF620	стеклопластик	6.20	2.35	115	59(лыжа)	750	700/7	200
Ермак	630НТ	стеклопластик	6.30	2.20	95	22-18	520	-/7-8	200
Ермак	630DS	стеклопластик	6.30	2.20	95	22-18	450	-/7-8	200
Silver	Eagle CC DC 630	AMG	6.30	2.40	67**	18.5	640	-/7	90/175
Silver	Husky 630	AMG	6.30	2.40	67**	18.5	790	-/7	90/225
NorthSilver	PRO 635	AMG	6.32	2.49	86**	14-18	1040	-/6	175/250
RusBoat	60	AMG	6.40	2.25	-	17	540	-/6	150
Trident	620 Open	AMG	6.45	2.40	Н.д.	17	600	600/7	140
Trident	620 CT (Evolution)	AMG	6.45	2.40	Н.д.	17	800	600/7	140
Ураль	610 Taxi	AMG	6.40	2.36	129(94)	-	-	900/12	140/200
Мастер	651	AMG	6.50	2.30	110	19.5	1050	700/8	250
Мастер	651 XT	AMG	6.50	2.30	110	19.5	1450	500/6	250
Прагматик	Weekend	стеклопластик	6.50	2.45	-	-	1800	-/6	130/175
Прагматик	650 Cabin	AMG	6.50	2.20	-	-	1300	-/6	200
Silver	Eagle Star Cabin 650	AMG	6.50	2.40	65**	18.5	990	-/6	90/175
Silver	Eagle WA 650	AMG	6.50	2.40	68**	18.5	980	-/6	115/175
Ураль	650	AMG	6.50(6.75)	2.30(2.35)	129(94)	-	-	670/7-12	90/175

*пластик, AMG, и т.д. **надводный борт



Джет Спорт

Интернет-магазин
www.Джетспорт.рф

СПб, Кондратьевский пр., д-2, (812) 294 54 83, 940 14 42



Чехлы для хранения и переноски подвесных лодочных моторов

Транцевые колеса для лодок



Спасательные жилеты для всех видов спорта

«Морская» радиосвязь

Евгений Курганов

Как известно, на водных путях нашей страны действуют два вида радиосвязи – «речная», о которой мы достаточно подробно поговорили в предыдущих номерах «Кия» (она используется на внутренних водных путях и подчиняется исключительно российским законам) и «морская», которую регулируют международные правила и соглашения.



Полезность радиосвязи на большом морском судне ни у кого не вызывает сомнений. А что можно сказать об использовании радио на небольших катерах и моторных лодках? Из всех доводов «против» достойным обсуждению представляется только проблема шумности на малом судне, но и она, как правило, решается.

Доводы «за» куда более весомы. Прежде всего, это возможность, которая может быть не использована ни разу за всю жизнь, но которая при неблагоприятном стечении обстоятельств может эту самую жизнь спасти – имеется в виду, естественно, возможность послать сигнал бедствия. Нельзя уберечься от случайностей. Не стоит сбрасывать со счета и вероятность принять чужой сигнал SOS (или, в речевом режиме, «таудау») и поучаствовать в спасении чьих-то жизней.

Безопасность плавания может существенно зависеть от знания прогнозов погоды и своевременного получения предупреждений о шторме и других опасностях, для чего тоже нужно радио.

Возможно, не каждый супертанкер станет согласовывать с вами действия, если ваши пути пересекутся – на морских просторах не делается такой упор на радиопереговоры при расхождении и обгоне судов, как на ВВП – но и в этом случае, особенно в районах, где движение судов регулируется специальными диспетчерскими службами, радиосвязь необходима. Для примера процитируем кое-что из Правил плавания в зоне ответственности Службы управления движением судов (СУДС), касающееся маломерных судов, следующих проливом Бьерке-Зунд через акваторию порта Приморск.

«Для прохождения через акваторию порта Приморск маломерные суда (яхты) должны связаться с СУДС порта Приморск на траверзе мыса Пологий (при следовании с севера) и маяка Стирсудден (при следовании с юга) на 68 основном и 13 резервном канале УКВ (позывной «Приморск-Трафик»).

При плавании в зоне действия СУДС все

суда должны нести радиовахту на УКВ, канал 68.

Обязательными для исполнения являются указания СУДС, касающиеся: очередности движения; маршрута; скорости; места якорной стоянки; запрещения движения; открытия радиовахты на указанных частотах (каналах); передачи сведений о предполагаемых или выполняемых маневрах и действиях.

Судно, не отвечающее на вызовы лоцман-оператора СУДС, считается аварийным, и к нему могут быть приняты меры по оказанию помощи без согласия капитана с отнесением расходов на счет судовладельца.

Капитанам маломерных судов, нарушающим вышеуказанные правила, проход проливом Бьерке-Зунд запрещен. А неподчиняющимся и оказывающим сопротивление вполне реально поучаствовать в мероприятии под названием «Контртеррористическая операция», и далеко не в качестве зрителя.

В той же степени радиосвязь необходима для плавания в приграничных районах, где радиомолчание в ответ на запрос «Вышки» или «Лебеда» может обернуться для вас как минимум большой потерей времени и нервов в результате перехвата и задержания.

И, наконец, радио успешно позволяет согласовывать ваши действия с другими участниками совместных морских походов. Все это должно развеять сомнения в необходимости иметь на борту радиостанцию.

Потребность в средствах обмена информацией на морях и океанах возникла много веков назад, и ответом на эту потребность стали появившиеся именно на морских судах первые устройства для беспроводной связи А. С. Попова и Г. Маркони. По мере развития радио стало возможным передавать не только текст, но и речь, а потом и изображение, определять координаты судов, «видеть» в тумане и ночью и т. д.

Интересно, что наладить связь на море с помощью флажной, световой и звуковой (пушечные выстрелы, гонги, литавры) сигнализации пытались задолго до появления парохо-

дов. Так, в России в 1668 году перед спуском на воду первого военного корабля «Орел» были введены «Общие сигналы для руководства на флоте Его Царского Величества», и на несколько веков флажная сигнализация становится основным средством обмена информацией. Расширить возможности связи пытался И. П. Кулибин, сконструировав в 1794 году аппарат под названием «дальнописец» (использовавшийся в нем принцип сигнализации с помощью двигающихся линеек позже лег в основу флажного семафора). С 1866 года на судах появились сигнальные электрические фонари – «лампы Ратьера» со специальными шторками. Они применялись для передачи текста с помощью азбуки Морзе, в которой каждая буква алфавита или цифра обозначены определенной комбинацией точек и тире. Подача сигналов с помощью комбинации нескольких флагов, поднимаемых на мачте, флажный семафор, световая и звуковая сигнализации применяются на морском флоте, прежде всего военном, и по сей день, и один из этих способов подачи сигналов может стать для кого-то последним шансом при выходе из строя радио.

Только появление радиосвязи смогло удовлетворить потребности в двухстороннем обмене информацией между судами, а также между судами и береговыми станциями.

Чем отличается «морская» УКВ радиосвязь от «речной»? Прежде всего, используемыми частотами. Морские радиостанции сегодня работают в диапазоне 156–174 МГц, а не 300.025–300.500 МГц и 336.025–336.500 МГц, как российские «речные». В отличие от нашей «национальной» речной связи, правила и оснащение международной «морской» УКВ связи совершенствовались усилиями всех стран, так как этот диапазон с 1959 года является во всем мире единым и для морского флота, и для судов и служб на внутренних водных путях.

Одним из следствий интернализации морской связи стало то, что в российских морских водах (пока что только морских, но, вероятно,

это изменится с открытием ВВП для прохода иностранных судов) для ведения радиопереговоров используются как русский, так и английский языки. Общение в эфире может затруднить не только качество связи (помехи, слабый сигнал), но и языковой барьер. Проблема решается использованием специальных разговорников, таких, как «Сборник стандартных фраз для общения на море». Чтобы облегчить правильное и недвусмысленное понимание сообщений, в этих словарях собраны стандартные фразы, применяемые в морской практике и оставляющие минимум возможностей для ошибок. Используя заготовленные формулировки, вы произносите то, что от вас ожидают услышать, и слышите знакомые фразы, что облегчает взаимное понимание.

Диапазон УКВ 156–162 МГц, выделенный Международным союзом электросвязи для морской подвижной службы (МПС), в настоящее время расширен до 156–174 МГц и насчитывает уже порядка 200 рабочих каналов; при этом «разнос» между соседними уменьшен с 50 до 12,5 кГц. Когда вы приобретаете УКВ-радиостанцию, все необходимые частоты уже запрограммированы в номера каналов, и вам следует только выбрать подходящий. В общем случае стационарная судовая радиостанция имеет 55 международных каналов, но некоторые станции позволяют настраиваться также на национальные каналы (например, США или Канады) и программировать несколько каналов с назначением «частный» («private channel»), что удобно, например, при плавании группой. В таких станциях число каналов доходит до сотни. А вот в носимых радиостанциях каналов может быть гораздо меньше, но любая рация, предназначенная для работы на морских судах, должна иметь 16-й канал.

Некоторые каналы УКВ используются строго и только для одной цели. Это прежде всего аналог пятого «речного» канала – 16-й (156,8 МГц), основной международный канал безопасности и бедствия, вызывной и дежурный. На всех морских судах на ходу, а часто и в порту, если того требуют правила, УКВ радиостанция включена на прослушивание 16 канала. На 16-м производится голосовой вызов на связь, который должен занимать минимум времени и содержать только обмен информацией для идентификации сторон и согласование номера рабочего канала для дальнейшей связи – затем следует перейти на рабочий или на любой свободный канал.

Перед выходом в эфир на любом канале, а особенно на 16-м, прослушайте его и никогда не прерывайте связи по вопросам безопасности. Вообще, стоит заранее поинтересоваться частотами и позывными радиостанций, которые могут быть вам полезны и, при необходимости установить связь, вызов делать на присвоенном им рабочем УКВ канале. Если же вы не знаете, на каком канале работает нуж-

ная станция, начинайте вызов на 16-м и после установления контакта переключитесь на ее рабочий канал.

В районах с интенсивным судоходством 16-й канал бывает перегружен радиообменом, и для вызова может использоваться один из резервных каналов для связи в целях обеспечения безопасности судоходства – 9-й (156,45 МГц) или 13-й канал (156,65 МГц). 9-й канал, кроме того, используется в качестве вызывного в районах, где плавание осуществляется по фарватерам.

Особым также является канал 70 (156,525 МГц), предназначенный исключительно для передачи цифровой информации в системе цифрового избирательного вызова (ЦИВ), о которой мы поговорим ниже. Вести переговоры на 70-м канале запрещено.

Назначение каналов в конкретном районе можно узнать из местных Правил плавания. Например, некоторые каналы в зоне «Большого порта Санкт-Петербург», по сообщению «Обязательных постановлений по морскому порту», выделены для следующих целей (список не полный): № 9 – канал вызова и рабочий канал (резервный 67) Службы управления движением судов (СУДС), позывной «Петербург радио-17»; при плавании судна в зоне действия СУДС несение радиовахты на УКВ канале 09 является обязательным; его используют также суда, занятые дноуглубительными работами (на ходу или стоящие на якоре); 6-й канал – отделение пограничного контроля «Кронштадт» (позывной «Гранит»); 14-й канал – диспетчер ЗАО «Портовый флот» (позывной «Петербург радио – 6»); 16-й канал, рабочий канал 71 – Морской спасательно-координационный центр «Санкт-Петербург» (позывной «Петербург СКЦ»); организует действия спасательных служб при поиске и спасении людей, терпящих бедствие на море в Восточной части Финского залива. Резервные каналы: 24-й, 26-й и 27-й.

Правила порта запрещают ведение радиопереговоров, не связанных с обеспечением безопасности мореплавания, на каналах 9, 12, 13, 16, 30, 67 и 73 УКВ радиостанций.

Маломерные суда, осуществляющие плавание по восточной части Финского залива, в той части, на которой действуют Правила «Большого порта Санкт-Петербург», должны нести постоянную радиовахту на 9-м или 12-м канале УКВ. Кстати, по требованиям ГИМС, плавающие в Невской губе и Восточной части Финского залива маломерные суда водоизмещением более 0,8 т должны быть оснащены УКВ радиостанциями для связи на 6-м, 9-м, 16-м и 72-м каналах.

В международной практике существует движение за то, чтобы 72-й канал официально считался яхтенным, но никаких официальных решений по этому поводу пока нет. Следовательно, собираясь использовать для связи 72-

й, убедитесь, что в районе плавания он не является рабочим для какой-либо организации и вы не создадите кому-либо помех.

Из прочих запрещены к использованию 75-й и 76-й каналы, так как их частоты непосредственно соседствуют с частотой 16-го канала и могут создавать ему помехи. По той же причине 15-й и 17-й каналы используются ограниченно, обычно для внутрисудовой связи и только при мощностью передатчика, не превышающей 1 Вт.

Еще одним отличием морских судовых радиостанций от речных стало наличие Цифрового Избирательного Вызова (ЦИВ) или, по международной терминологии, Digital Selective Calling (DSC). Развиваясь, УКВ радиосвязь МПС стала частью созданной в 1990 году Глобальной морской системы связи при бедствии – ГМССБ (GMDSS). Эта международная система разработана для обеспечения спасения жизни на море и использует современные наземные, спутниковые и судовые системы радиосвязи, обеспечивая быстрое оповещение спасательных служб и судов, находящихся в непосредственной близости, в случае возникновения чрезвычайной ситуации. Будучи обязательной для сравнительно крупных судов, ГМССБ оказывает влияние на развитие радиосвязи и обеспечения безопасности судов вне зависимости от их класса.

Функция DSC использует цифровые коды для первоначального вызова судовой или береговой радиостанции или группы судовых станций и последующей связи с ними (в основном в режиме телефонии) и передачи оповещений в виде формализованных сообщений. Каждая радиостанция с DSC имеет свой собственный уникальный 9-значный номер, так называемый идентификатор морской подвижной службы – ИМПС (Maritime Mobile Service Identity – MMSI).

Первые три цифры номера судовой станции обозначают национальную принадлежность судна. Например, для России – это 273. Соответственно, MMSI судов, яхт и катеров под российским флагом начинаются с цифр 273. MMSI береговой станции также состоит из девяти цифр, но начинается с двух нулей, затем следует код страны и 4-значный номер береговой станции. MMSI Морского спасательно-координационного центра «Санкт-Петербург» для вызова в ЦИВ на канале 70 – (DSC) 002733700. В ЦИВ также существует возможность вызова группы судов, что удобно при эскадренном плавании или для связи во время соревнований. Групповой MMSI тоже состоит из девяти цифр, но начинается с одного нуля, затем следует код страны, которой принадлежат суда, и далее 5-значный номер конкретной группы судов.

Для установления связи на рабочем канале с конкретным судном, MMSI которого вам известен, его можно вызвать без использования

16-го канала. При наличии DSC вы набираете номер судна, затем указываете рабочий канал для последующей телефонной связи, посылаете вызов на 70-м канале, и, как только получаете подтверждение вызова, ваша станция переключается на выбранный рабочий канал. Список номеров MMSI береговых и судовых станций можно найти в международном ежегоднике «Справочник ITU (Международный союз электросвязи)» и других справочниках.

Функция DSC обеспечивает постоянное слежение за эфиром на канале 70, при этом станция, оснащенная системой цифрового избирательного вызова, реагирует только на свой MMSI и на общий вызов для всех судов в зоне связи. Если на вашу радиостанцию, оснащенную функцией DSC, приходит вызов, на дисплее сразу отображается канал, на который следует переключиться. Сообщение о бедствии поступает на 16-й канал.

Важным достоинством ГМССБ является высокая степень автоматизации передачи и приема сообщений. Судовая радиостанция с DSC имеет кнопку, обычно красную и снабженную защитой от случайного нажатия, с надписью «Distress» («Бедствие») или «SOS», в зависимости от модели радиостанции. При нажатии этой кнопки автоматически переда-

ется оповещение о бедствии заранее запрограммированного формата с указанием MMSI вашего судна, времени и даты передачи сигнала, характера бедствия. Если к радиостанции подключен приемник GPS или ГЛОНАСС, также автоматически будут переданы координаты судна на момент подачи сигнала. Если подключить спутниковый приемоиндикатор нет возможности, то текущие координаты можно ввести вручную, но при этом следует как можно более регулярно их обновлять. Информация о характере бедствия, если позволяет ситуация, вводится в сообщение из меню радиостанции, содержащего список возможных причин подачи сигнала бедствия – «судно тонет», «пожар на борту» и т. д. Сообщение о бедствии не имеет адресата и будет принято всеми станциями в пределах зоны слышимости.

Важно также, что оповещение о бедствии может быть передано в течение секунд – даже если капитан по какой-то причине не в состоянии это сделать, любым членом экипажа или пассажиром. Для этого достаточно открыть крышку, прикрывающую кнопку, нажать ее и удерживать в течение 5–6 секунд, после чего начинается передача оповещения.

Оповещение о бедствии будет продолжаться автоматически до тех пор, пока бе-

реговая или судовая станция не подтвердит получение сигнала. Принявшая сообщение станция автоматически переходит в режим готовности для связи на 16-м канале в УКВ диапазоне. Отметим, что передача оповещения о бедствии с помощью DSC не отменяет требования дальнейшей передачи оповещения в телефонии.

Передача оповещения о судах, терпящих бедствие, береговым спасательным службам в первую очередь, и на суда – во вторую, является главной задачей системы GMDSS. Но функции DSC не ограничиваются передачей экстренных сообщений. Кроме того, радиостанция, оборудованная цифровым избирательным вызовом, будет обращать ваше внимание на принятые навигационные и штормовые предупреждения и прогнозы погоды и даже позволит в автоматическом режиме через береговую станцию войти в телефонную сеть общего пользования, если эта береговая станция предоставляет такую услугу. Для получения доступа к этим достижениям мирового радиопрома, кроме приобретения радиостанции, от вас потребуется преодолеть процесс регистрации станции в Государственной радиочастотной службе, но наградой будет получение собственного MMSI. ■

Спасите наши души в майский день

Евгений Курганов

Одно из главных преимуществ наличия на борту радиосвязи – это возможность вовремя подать сигнал бедствия и, соответственно, получить весомый шанс спасти судно и человеческие жизни.

Более ста лет назад – в 1908 году, в Берлинской международной конвенции был зафиксирован в качестве международного сигнала бедствия на море радиотелеграфный сигнал SOS: «три точки – три тире – три точки», передаваемые без пауз между буквами. Радиостанции стран, подписавших Берлинскую конвенцию, обязывались принимать сигнал бедствия с судов вне всякой очереди. С введением единого сигнала бедствия отменялись все другие аналогичные сигналы – CQ, CQD и т. д. И хотя некоторое время использовались разные сигналы, после гибели «Титаника» сигнал SOS стал единственным сигналом бедствия на море. Международной радиотелеграфной конференцией была установлена единая международная частота для передачи сигналов бедствия на море: 500 кГц (длина волны – 600 м).

Компактная морская радиостанция, удобная для использования на маломерных судах, оборудованная системой ЦИВ. Кнопка Distress прикрыта подпружиненной красной шторкой – защитой от случайного нажатия, переключение на 16-й канал осуществляется отдельной кнопкой.

Для обеспечения приема на этой частоте без помех все передачи, не являющиеся сигналами бедствия или безопасности, в диапазоне частот 500±15 кГц решили запретить.

С тех пор два раза в каждый час, 48 раз в сутки, на три минуты в морском эфире наступала тишина. На циферблате часов в судовой радиорубке сектора с 15-й по 18-ю и с 45-й по 48-ю минуты выделены красным цветом. Передача всех сообщений, не являющихся



сигналами бедствия или безопасности, в эти минуты была запрещена, а судовые и прибрежные радисты на всех морях и океанах переходили на частоту 500 кГц для приема сигнала бедствия, чтобы даже в областях с большой плотностью радиобмена можно было услышать самые слабые радиотелеграфные сигналы SOS.

Между прочим, комбинация «три точки

– три тире – три точки» – это отдельный, бессмысленный символ азбуки Морзе, легко распознаваемый на слух и представленный в виде последовательности букв лишь для удобства запоминания. Составленный искусственно, он отнюдь не является аббревиатурой, однако в мире появилось и существует множество вариантов расшифровки этого сигнала – от «Save Our Souls» («спасите наши души») и «Save Our Ship» («спасите наш корабль») до русского – «Спасите от смерти». В наше время в результате внедрения современной системы передачи сообщений безопасности – GMDSS – значение старого сигнала снизилось, но он по-прежнему может применяться, в частности, для сигнализации светом. Но, выходя из употребления в радиосвязи, SOS остается символом, понятным всем, мы находим его в поэзии, песнях бардов и современных рок-звезд.

Ключ, о котором поет Ю. Визбор и от которого должен оторваться радист, чтобы прослушать три минуты тишины – телеграфный. На первом этапе развития радиосвязи радисты передавали сообщения, выстукивая им точки и тире азбуки Морзе. Но с распространением радиотелефонной, голосовой радиосвязи радисты наряду с морзянкой стали использовать новый сигнал бедствия. На циферблате часов в радиорубке появились два синих сектора, обозначающих период молчания для радиотелефонных станций: с 0-й до 3-й и с 30-й до 33-й минуты каждого часа. В это время можно передавать только сигналы бедствия, тревоги, срочности и безопасности. Прием сигналов производился на диапазонах ПВ, КВ и УКВ, но, предполагая, что на борту у нас только УКВ радиостанция, мы будем говорить о частоте подачи сигнала бедствия в этом диапазоне – 156,8 МГц. Это частота канала безопасности, 16-го канала.

Но технический прогресс предоставляет все новые возможности, и в 70-х гг. прошлого века начала создаваться иная сигнальная система: Глобальная морская система связи при бедствии и для обеспечения безопасности – ГМССБ (GMDSS), о которой мы говорили в предыдущей статье. Концепция ГМССБ заключается в том, что при необходимости береговые спасательные службы, так же как и находящиеся в непосредственной близости суда, в минимальные сроки извещаются о бедствии и могут приступить к скоординированному поиску и спасению с минимальной задержкой времени. Система также обеспечивает связь, срочную информацию по безопасности мореплавания, метеоинформацию и т.д.

Чтобы использовать все преимущества, предоставляемые ГМССБ, судовая радиостанция с ЦИВ (цифровым избирательным вызовом) должна быть подключена через интерфейс NMEA к плоттеру или приемнику GPS или ГЛОНАСС и иметь номер MMSI (идентификатор морской подвижной службы). Если спут-

никовый приемоиндикатор не подключен, координаты судна (широта и долгота) и время должны вводиться в устройство ЦИВ вручную, на ходу, желательно не реже одного раза в течение четырех часов. Вызов бедствия можно подать одним из двух способов:

1-й способ: передача вызова с необозначенным характером бедствия. Для этого необходимо нажать кнопку «Distress» (SOS) и удерживать ее нажатой в течение не менее 6 с. При этом в вызов включаются: ваш идентификационный номер, координаты и время подачи сигнала, характер бедствия – необозначенный, вид последующей связи – телефония.

2-й способ: передача вызова с обозначенным характером бедствия. При кратковременном нажатии на кнопку Distress (SOS), на дисплее появятся координаты, которые можно отредактировать или подтвердить, затем необходимо выбрать из предлагающегося меню характер бедствия: Explosion/fire (взрыв/пожар на борту), Flooding (затопление), Collision (столкновение), Grounding (посадка на мель), Listing (крен), Sinking (судно тонет), Disabled & adrift (судно неуправляемо и дрейфует), Abandoning (покидание судна), Piracy (захват пиратами) или MOB (человек за бортом) и подтвердить выбор. В вызов включаются: ваш идентификационный номер, координаты и время съема координат, указывается выбранная вами характеристика бедствия, вид последующей связи – телефония. Потом нужно вновь нажать кнопку Distress (SOS) и держать ее нажатой в течение не менее 6 с. Не следует полагаться исключительно на сигнал ЦИВ, после подачи которого на оборудованном аналогичной системой карт-плоттере судна, его принявшем, проявится соответствующая отметка. После этого сообщения должен быть немедленно передан сигнал бедствия на 16-м канале УКВ.

Если нажать Distress, не введя в радиостанцию MMSI и координаты и не указав характер происшествия – в эфир на 70-м канале будет передаваться сигнал бедствия и предложение всем, принявшим сигнал, прослушать канал 16. И оператор аварийного судна должен будет голосом передать сведения о судне, его координаты, сообщить о причинах подачи сигнала.

Передача на ЦИВ о бедствии активизирует модемы во всех радиоустановках, находящихся в зоне радиосвязи и предупреждает судоводителей о необходимости прослушивания канала для передачи сигналов бедствия — 16-м для УКВ. Судовая станция, принявшая сообщение о бедствии и имеющая основания полагать, что способна оказать помощь в бедствии, должна немедленно подтвердить прием голосом на 16-м канале. Однако, если в данном районе практически возможна надежная связь с одной или несколькими береговыми станциями СКЦ (Спасательно-

координационный центр), судовые станции должны задержать на несколько минут подтверждение приема с тем, чтобы подтвердить прием могла станция СКЦ. Подтверждая принятие сигнала бедствия, вы принимаете на себя особые юридические и моральные обязательства по спасению, поэтому необходимо трезво оценивать свои возможности.

Судовые станции, принимающие сообщение о бедствии от судна, которое безусловно находится далеко от них, не должны подтверждать прием. Следует также учитывать, что подтвердив прием ЦИВом (если ваша аппаратура это позволяет), вы прервете подачу сигнала бедствия на канале 70. Вызов бедствия, полученный на ЦИВ УКВ, судно может подтвердить ЦИВом только в том случае, если судно в бедствии не реагирует на подтверждения голосом на 16-м канале и поступают вторые вызовы.

Судовая станция, принявшая сигнал бедствия, должна ретранслировать это сообщение в следующих случаях:

- когда станция, терпящая бедствие, сама не в состоянии передать сообщение о бедствии;

- когда капитан или лицо, ответственное за судно, не терпящее бедствие, считает, что необходима дополнительная помощь;

- когда судовая станция слышала сообщение о бедствии, прием которого не был подтвержден, но сама она не может оказать помощь (например, находится безусловно далеко).

Цифровая обработка сигнала повысила помехозащищенность радиосвязи и скорость передачи сообщений. Постоянное прослушивание аварийных частот сделало ненужным три минуты тишины. Зона охвата ГМССБ – практически весь земной шар. Для обеспечения эффективности системы все пространство Мирового океана поделено на так называемые морские районы А1, А2, А3 и А4, определяемые дальностью охвата береговыми средствами связи, осуществляющими наблюдение на каналах вызова и бедствия. А1 – прибрежная зона, в пределах охвата радиотелефонной связью по крайней мере с одной береговой УКВ радиостанцией, оснащенной аппаратурой цифрового избирательного вызова ЦИВ (до 30–40 миль) и ведущей непрерывное наблюдение за подающимися ЦИВом сигналами бедствия.

Эта статья адресуется прежде всего владельцам судов, плавающих в морском прибрежном районе А1. Положения ГМССБ не являются обязательными для некоммерческих судов, и решение об установке оборудования связи ГМССБ, достаточно простого и доступного по стоимости для района А1, должно добровольно приниматься владельцами прогулочных катеров, круизных моторных и парусных яхт. Благодаря выше названным до-

стоинством система связи ГМССБ становится единственной и наиболее эффективной системой связи в морских водах при бедствиях и ситуациях, угрожающих безопасности, но в общем использование ЦИВ на российских катерах и яхтах – скорее исключение.

А потому поговорим об особо важных для безопасности плавания сообщениях, передаваемых в радиотелефонии голосом, «вручную» устанавливая связь на нужном канале УКВ. Не пытаясь вставить в журнальную статью свод правил, называемый «Дисциплина связи на УКВ», все же кратко вспомним, какова процедура подачи сигналов и сообщений о бедствии, срочности и безопасности. Тем более, что использование ЦИВа не освобождает от необходимости передачи голосового сообщения. В соответствии с правилами радиосвязи в радиотелефонии используются три ключевых слова:

- **MAYDAY [мэ́дэ]** – сигнал бедствия;
- **PAN-PAN [пан-пан]** – сигнал срочности;
- **SECURITE [се́кюритэ]** – сигнал безопасности.

Использование в радиотелефонной связи сигнала бедствия MA YDAY. Иногда этот сигнал называют «May Day», но ничего общего с майским днем он не имеет и был придуман старшим радистом аэропорта в Лондоне, Фредериком Мокфордом, когда возникла потребность в сигнале, который было бы трудно перепутать с обычными сообщениями, но легко понять в условиях плохой радиосвязи. Поскольку большинство полетов в то время осуществлялось в Париж, появился этот англо-французский кентавр, происходящий от переименованного на английский манер французского выражения M'aider («помогите мне»). Якобы так вежливо обращались друг к другу французские портовые грузчики. Но вообще-то знатоки утверждают, что фраза представляет собой приблизительную английскую транскрипцию французского m'aidez – сокращенный вариант фразы venez m'aider («придите мне на помощь»), и обычно сами французы так не говорят.

Сигнал MAYDAY (в радиотелефонии произносится как французское выражение m'aider – «мэ́дэ», но допускается и «мэ́йдэй») – аналог сигнала SOS, передаваемого азбукой Морзе, и используется в любых ситуациях, которые представляют непосредственную опасность для жизни людей (неминуемая угроза затопления судна, взрыв, пожар и т. п.).

Сигнал MAYDAY может быть передан на любой частоте. Однако частоты, специально предназначенные для передачи сигналов бедствия, постоянно прослушиваются морскими спасательными службами и другими судами, обычная радиосвязь на них запрещена, поэтому вероятность того, что сигнал будет принят, выше. На море, в диапазоне УКВ, как мы уже

говорили, для этих целей используется частота 156.8 МГц (16-й канал). Если спасательные службы не подтвердили прием сигнала MAYDAY, любой, кто его услышал, должен повторить его. Это позволит донести просьбу о помощи до спасателей даже при отсутствии прямой радиосвязи.

Радиотелефонное сообщение о бедствии состоит из сигнала бедствия MAYDAY, повторяющегося три раза подряд («MAYDAY, MAYDAY, MAYDAY») для исключения возможности перепутать его с какой-нибудь похожей звучащей фразой, а также для того, чтобы легче было отличить сам сигнал бедствия от сообщения о сигнале бедствия.

После сигнала бедствия передается трехкратно повторенный позывной сигнал, или название, или регистрационный номер судна, терпящего бедствие. Небольшое судно может не иметь позывного сигнала и даже названия, но должно иметь, по крайней мере, номер, присвоенный ГИМСом. Выходя в эфир, вы можете представляться этим номером. В случае подачи сообщения о бедствии название или номер следует произнести три раза.

Радиотелефонное сообщение о бедствии должно содержать как можно более полные и точные сведения о местонахождении судна, чтобы облегчить спасателям поиск. Хорошо, если это определенные по GPS или ГЛОНАСС долгота и широта. Это могут быть также направление и дистанция относительно хорошо известного навигационного ориентира – буя, мыса, маленького острова, бухты и. д.

Коротко сообщите о характере бедствия (пожар, угроза затопления и т. д.).

Сообщите любую информацию, которая может способствовать спасению: цвет корпуса, количество людей на борту, необходимость медпомощи, длина, тоннаж судна и т. д., укажите, какая помощь вам необходима. Но помните, что на этом этапе главная задача – установление контакта со спасателями. Дополнительные сведения можно будет передать по запросу спасателей позже.

При любых обстоятельствах следует говорить медленно и отчетливо, особенно если возможны языковые трудности в общении со спасателями.

Пример радиотелефонного вызова бедствия:

MAYDAY (МЭ́ДЭ) (МЭ́ЙДЭ́Й) (3 раза);
слово **«говорит»**;
РЛН 05-17 РЛН 05-17 РЛН 05-17 (3 раза);
мое место: одна миля к северу от буя № 12, я тону, мне необходима немедленная помощь, прием.

Завершив передачу, подождите некоторое время ответа, после чего повторите ее снова. Вызов и сообщение о бедствии должны периодически повторяться, особенно в периоды молчания 00–03 мин. и 30–33 мин. каждого

часа с паузами до тех пор, пока не будет получен ответ. При неполучении ответа на 16-м канале УКВ следует передать вызов и сообщение о бедствии на любой другой доступной частоте, на которой можно привлечь внимание.

Подтверждение приема сообщения о бедствии по радиотелефону дается в следующей форме:

MAYDAY (1 раз);
РЛН 05-17 РЛН 05-17 РЛН 05-17 (3 раза);
слово **«говорит»**;
яхта «Победа» яхта «Победа» яхта «Победа» (3 раза);
принят MAYDAY (1 раз).

Далее следует сообщить название судна, подтверждающего прием сообщения о бедствии, его местоположение, скорость, приблизительное время прибытия на место бедствия.

Приняв сигнал тревоги, следует прекратить передачу, чтобы не создавать помех приему сигнала и сообщения о бедствии другими судами и береговыми станциями. Любая станция, которая знает об обмене в случае бедствия и не может сама оказать помощь станции, терпящей бедствие, должна, тем не менее, следить за этим обменом, пока не станет ясно, что помощь оказывается. Так же как и в случае получения сигнала бедствия по ЦИВу, радиооператор не должен подтверждать прием, если собственное судно не в состоянии оказать помощь или находится на большом расстоянии от места бедствия, кроме тех случаев, когда прослушивается неоднократное повторение сообщения о бедствии, которое не было подтверждено.

Сигнал срочности PAN PAN в телефонии состоит из трехкратного повторения группы слов PAN PAN, (от французского «panne» – поломка, каждое слово группы произносится – «пан»). Сигнал также передается в случае возникновения аварийной ситуации. Он означает, что возникла угроза безопасности морского судна или безопасности какого-либо лица, но ситуация не настолько серьезна, чтобы посылать сигнал MAYDAY.

Сигнал срочности может быть передан при падении человека за борт, в случае обмена информацией по оказанию медицинской помощи, при потере управляемости судном, при необходимости передать запрос на буксировку в аварийном случае, а также когда имеется срочное сообщение, касающееся безопасности другого плавучего средства или людей, например: авария на судне или самолете, наблюдаемая с борта другого судна и сообщаемого об этом.

Сообщение срочности разрешается передавать на 16-м канале УКВ при условии, что на нем не ведется интенсивный аварийный радиообмен. В случае длинного сообщения или медицинского уведомления, или в районах с интенсивным радиообменом необходимо

перейти на один из рабочих каналов, указав его номер в первичном сообщении на канале безопасности.

Передача сообщения срочности в радиотелефонии производится по форме:

PAN PAN PAN PAN PAN PAN (3 раза);

ВСЕМ СУДАМ (3 раза);

или **наименование вызываемой станции**, произносимое три раза;

слово **«говорит»**;

название или регистрационный номер судна, передающего сообщение срочности (3 раза);

местоположение судна, передающего сообщение срочности;

текст срочного сообщения.

Пример передачи сигнала и сообщения срочности:

PAN PAN PAN PAN PAN PAN

ВСЕМ СУДАМ ВСЕМ СУДАМ ВСЕМ СУДАМ

Говорит РЛН 05-17 РЛН 05-17 РЛН 05-17

мое место: широта ...; долгота ...;

Мой двигатель неисправен. Ввиду усиления ветра прошу оказать помощь буксировкой.

Прием.

Если сообщение адресовано какой-то определенной станции, необходимо установить связь с этой станцией, перейти на рабочую частоту и передать сообщение. Сигнал срочности имеет приоритет перед всеми другими

сообщениями, кроме сообщения о бедствии.

Необходимо оказывать любую помощь другим станциям, если требуется, для передачи срочного сообщения адресатам, например, путем ретрансляции.

Сигнал безопасности SECURITY указывает, что станция имеет к передаче срочное навигационное или метеорологическое предупреждение. В радиотелефонии сигнал безопасности передается перед вызовом и состоит из трехкратного повторения слова СЕКЮРИТЕ (от фр. Sécurité – безопасность; произносится «секюрите»). Обычно сигнал передается береговыми станциями, но его могут использовать и судовые станции для передачи соответствующей информации, например, если судно неуправляемо вследствие поломки и может помешать движению других судов. В морской радиосвязи сообщения безопасности должны, как правило, адресоваться «Всем судам» или «Всем судам в определенном географическом районе», но в некоторых случаях они могут быть адресованы одной определенной станции. Если сообщение адресовано какой-то определенной станции, необходимо установить связь с этой станцией, перейти на рабочую частоту и передать сообщение.

Передача сообщения по безопасности в радиотелефонии производится в два этапа:

1-й – в конце ближайшего периода молчания на 16-м канале УКВ передается сигнал безопасности и указывается номер канала, на котором будет передано сообщение о безо-

пасности.

2-й – немедленно после окончания периода молчания на указанном канале передается сообщение безопасности.

Пример передачи сигнала и сообщения безопасности:

1. На 16-м УКВ-канале делаем вызов-оповещение:

СЭКЮРИТЕ СЭКЮРИТЕ СЭКЮРИТЕ

Всем судам Всем судам Всем судам

Говорит РЛН 05-17 РЛН 05-17 РЛН 05-17

Сообщение безопасности передается на канале ...

2. На указанном канале УКВ передаем само сообщение:

Мое место: широта ...; долгота ...;

Мои двигатели неисправны, и я стал на якорь в полосе движения в северном направлении. Судам держаться в стороне.

Прием.

Услышав сигнал безопасности, радиооператор обязан, не создавая помех передаваемым сигналам безопасности и последующему сообщению, прослушать сообщение о безопасности до тех пор, пока не будет уверенности, что это сообщение не касается собственного судна.

Из трех специальных сигналов SEKURITE является наименее срочным, следуя за сигналом бедствия MAYDAY и сигналом срочности PAN PAN. ■

Бортовая аптечка

На всех судах, независимо от их класса и назначения, согласно международным конвенциям: по охране человеческой жизни на море (SOLAS, 1974; 1988; 2008); поиску и спасению на море (SAR, 1979; 1985; SS, 1989; 1992) и Международному кодексу по спасательным средствам (LSA, 1996), для оказания срочной доврачебной помощи больному или пострадавшему члену экипажа должна иметься бортовая аптечка. Наличие грамотно укомплектованной аптечки и правильное применение имеющихся в ней лекарственных препаратов может сохранить здоровье, а порой и жизнь человека.

На больших катерах и крейсерских яхтах аптечка должна находиться в доступном месте, удобном для работы в условиях качки, сухом и защищенном от света, вдали от отопительных приборов. Обычно аптечку держат в деревянном или пластмассовом, разделенном как минимум тремя полочками шкафчике с красным крестом на дверце. На открытых лодках и байдарках аптечку укладывают в герметичные коробки, пластмассовые банки, полиэтиленовые пакеты; храниться она должна всегда в одном и том же месте, известном всем.

Аптечку комплектуют с учетом условий, продолжительности плавания, численности и возраста членов экипажа. Должно быть в наличии как минимум по одной упаковке каждого препарата, а те, что необходимо принимать в течение определенного срока – на курс лечения. Перед укладкой следует проверить состояние препаратов. Лекарства с истекшим сроком годности надо изъять; в аптечку не должны попасть отсыревшие или изменившие цвет таблетки, а также мази и эмульсии, которые покрылись пленкой.

Чтобы не перепутать лекарства, каждое из них должно находиться на определенной полке в своей аптечной упаковке с разборчиво написанным названием, этикеткой и, по возможности, с аннотацией к нему. При этом флаконы с жидкими препаратами следует держать на полке с гнездами для каждого флакона.

Категорически запрещается хранить лекарства без фабричной упаковки! Несоблюдение этого правила может привести к несчастным случаям. Лекарства, применяемые при различных заболеваниях – сердечных, желудочных и т. д. – следует также раскладывать по отдельным

полиэтиленовым мешочкам, тогда можно быстро найти нужный препарат.

Многолетняя практика дальних спортивных плаваний, известных яхтенных регат и путешествий показывает, что на каждой упаковке лекарства следует указать, сколько раз в сутки и сколько дней надлежит его принимать конкретно. Знание вышеуказанных рекомендаций исключительно велико в критической ситуации, когда необходимо быстро и эффективно оказать первую помощь больному или пострадавшему.

При судовой аптечке следует иметь справочную литературу, например, хорошо известные у путешественников книги: «Первая помощь. Справочник для всех» (Перев. с англ. под ред. проф. Ю. Ю. Бонитенко, СПб., Норинт, 2004) и «Первая домедицинская помощь при острых заболеваниях и несчастных случаях» (И. Н. Ершова, проф. Ю. Б. Шапот, СПб., Политехника, 1999, 2005), а также электронный медицинский DVD-справочник. Набор современных лекарств, а также наличие книги по оказанию первой доврачебной помощи и электронного справочника на борту в большинстве случаев позволяет справиться с остро возникшей медицинской проблемой даже без врача.

Минимальной обязательный состав аптечки можно комплектовать в любой аптеке в большинстве случаев без рецептов врача. Оптимальный перечень содержимого бортовой аптечки яхты или катера, согласно «Международному руководству по оказанию медицинской помощи на море» (ВОЗ, Женева, 2-е изд., 1989; 4-е изд., 2005) в модификации автора этих строк (бортовая аптечка экспедиции «Нево-Викинг») приводится ниже.

В последние годы хорошую аптечку для яхтсменов выпускает компания Ocean Medical International – она подойдет как для любителей небольших судов, так и для путешествующих на суперяхтах. В комплект входят не только нужные лекарства, но и DVD-гид, рассказывающий, как вести себя в 60 случаях, требующих оказания срочной медицинской помощи. Информация снабжена наглядными рисунками и полезными советами. Водонепроницаемый ярко-оранжевый контейнер с четырьмя отделениями удобен как для хранения, так и для использования.

1. Внутренние лекарства (1-я полка)

1. Обезболивающие средства:

а) пенталгин, анальгин-ультра, нурофен, солпадеин (при болях умеренной интенсивности: головная и зубная боль, невралгии, нетяжелые ушибы, боли в спине);

б) баралгин, спазмовералгин-нео (при почечной, желчной, кишечной колике, мигрени, выраженной головной боли);

в) диклофенак (ортофен, вольтарен), артрозилен, кетонал, найз – таблетки, капсулы (выраженный болевой синдром при радикулите, вос-

палениях суставов (артрозе, артрите), посттравматические боли);

г) трамал, трамадол (сильные острые посттравматические боли, сильные боли при радикулите и почечной колике).

2. Средства, применяемые при повышении температуры, ознобе, недомогании, простуде: растворимый аспирин, парацетамол, антигриппин, колдрекс, терафлю.

3. Антибиотики: ципрофлоксацин (ципролет-500, ципробай), ампиокс, доксицилин (при бактериальных инфекциях и нагноениях: ангина, воспаление легких, гнойный бронхит, гнойный гайморит, нагноившиеся раны и ожоги, рожистое воспаление, фурункулез, воспаление пальцев и др.). Курс лечения – не менее 7 дней.

4. Средства, применяемые при заболеваниях желудочно-кишечного тракта:

а) энтерол, имодиум (для прекращения диареи-поноса при нетяжелых пищевых отравлениях);

б) интетрикс, энтерол, бисептол-480 (при кишечных инфекциях);

в) энтеросгель, фильтрум-сти (активированный уголь) – энтеросорбенты (для снижения интоксикации при пищевых отравлениях, кишечных инфекциях, гнойно-воспалительных заболеваниях, пищевой и лекарственной аллергии);

г) регидрон, цитраглюкосолан – порошки в пакетах (для лечения обезвоживания организма при диарее и рвоте, возмещения потери солей и жидкости, восстановления нарушенного водно-электролитного баланса);

д) альмагель (фосфалюгель), маалокс, ренни, ранитидин (при гастрите, язвенной болезни желудка и 12-перстной кишки);

е) мотилиум, эспумизан (при изжоге, отрыжке, вздутии живота, тошноте);

ж) мезим-форте, фестал (при переедании, любых видах расстройства пищеварения);

з) бисакодил, сеннаде – слабительные средства (при запорах);

и) но-шпа (форте), бускопан (при спазмах кишечника, желчного пузыря).

5. Средства, применяемые при острых и хронических воспалительных заболеваниях почек и мочевыводящих путей: нолицин, нитроколин (5 НОК), фурадонин, ципролет-500 (частое и болезненное мочеиспускание – цистит, пиелонефрит, уретрит, простатит).

6. Средства, применяемые при болях в сердце – стенокардии (загрудинные боли, отдающие в шею, руку, спину): нитроглицерин – принимают 1 таблетку под язык до полного рассасывания, валидол — 2 таблетки под язык, нитропрей, корвалол — 30 капель.

7. Средства, применяемые при повышении артериального давления (гипертоническая болезнь, гипертонический криз, стойкая стено-



кардия): коринфар, кордипин, энап-НЛ, нормодипин.

8. Средства, применяемые при различных аллергических реакциях: телфаст, кларитин, тавегил, супрастин.

9. Средство, применяемое при обмороке и головокружении (для стимуляции дыхательного центра): нашатырный спирт (10%-ный раствор аммиака) – смочить вату — только вдыхать!

10. Снотворные средства: реладорм, нитразепам (радедром), сомнол.

11. Средства, применяемые при переутомлении: настойка женьшеня, геримакс-драйв, витамин С (500 мг – 1 г), сиднокарб; и переохлаждении (гипотермии): сиднокарб, сидноглютон, РОН, яктон, при сильном переохлаждении, шоке, нарушении сердечной деятельности: кордиамин – внутримышечно по 2 мл (одна ампула) один раз – для нормализации артериального давления, стимуляции ЦНС; при редком пульсе (менее 50 уд/мин): атропин 0.1%-ный раствор (одна ампула, подкожно).

12. Средства, применяемые при воспалительных заболеваниях глаз: сульфацил натрия 30% (альбуцид), левомицитиновые капли, ципролет — капли.

13. Средства, применяемые при насморке: назонекс, галазолин, називин.

14. Средства, применяемые при морской болезни (укачивании) и для ее профилактики: драмина, бонин, аэрон.

15. Успокаивающие, противотревожные средства: афобазол, фенобарбитал, фенибут, диазепам (сибазон), персен-форте.

16. Средства, применяемые при ОРЗ, бронхите, трахеите (для улучшения отхождения мокроты): флуифорт, мукалтин, ацетилцистеин (АЦЦ), синекод.

17. Поливитамины: компливит, центрум, олиговит, мультивитамины (таблетки шипучие) и др.

II. Наружные средства (2-я полка)

1. Препараты для первичной обработки небольших ран, ссадин, порезов: 3%-ный раствор перекиси водорода (промывать рану), 5%-ный спиртовой раствор йода (обработать края раны), 0,05%-ный раствор хлоргексидина, баниоцин, фениран.

2. Средства, применяемые для полоскания горла, промывания гнойных ран: фурацилин (4 таблетки растолочь в порошок, залить 0.5 л горячей кипяченой воды, растворить и процедить через марлю), марганцевоокислый калий (бледно-розовый раствор для полоскания горла, полости рта, промывания желудка при отравлениях; розовый — для промывания ран).

3. Средства для наложения дезинфицирующих повязок при ранах и ожогах: 1%-ный раствор диоксида, 5–10%-ная синтомициновая эмульсия, олазол (спрей), мазь фастин-1.

4. Средства для ускорения заживления негнойных ран: 10%-ная метилурациловая (метациновая) мазь, 5%-ная мазь Актовегин, Бранолинд-Н (ранозаживляющая повязка с перуанским бальзамом фирмы «П. Хортманн»).

5. Средства для лечения гнойных ран: 5%-ная диоксидиновая мазь, мазь Левомеколь, Атрауман-Аг (серебросодержащая повязка с антибактериальным действием фирмы «П. Хортманн»).

6. Противогрибковые мази: экзодерил, ламизил и др.

7. Средства, применяемые при зубной боли: дента (капли), камфорный спирт, кора дуба, шалфей (водный отвар для полоскания полости рта).

8. Средства, применяемые для местного обезболивания при трав-

мах: диклофенак, вольтарен, найз – гели; хлорэтил (ампулы, спрей), артрозилен (спрей), нанопласт-форте (лечебный обезболивающий противовоспалительный пластырь).

9. Этиловый 70%-ный спирт – 500 мл.

10. Средства для обеззараживания воды в походных условиях: пантоцид (2 таблетки на 1 л воды) или другие хлорсодержащие таблетки, 5%-ный раствор йода (8 капель на 1 л воды).

11. Средства для отпугивания комаров, мошек, клещей: Дэта, Аутон, ОФФ, Гардекс-экстрем и др. (в том числе спреи для обработки помещений).

12. Солнцезащитные средства (кремы, спреи, молочко) – обязательно

с двумя степенями защиты от UVB- и UVA-лучей (это указано на этикетке) с высоким 20–30 SPF (sun protection factor), рекомендуемые фирмы: Carnier, L'Oreal, Nivea Sun, Lancaster.

III. Перевязочные материалы и инструментальный (3-я полка)

1. Бинты марлевые (нестерильные и стерильные, широкие и узкие) – по 5 штук.

2. Бинты трубчатые (сетчатые) разной ширины для закрепления повязок – 15 шт.

3. Пеха-хавт — самофиксирующийся бинт фирмы «П. Хартманн» (не требует завязывания, фиксируется простым прижатием) – 5 шт.

4. Бинт эластичный – 3 шт.

5. Вата стерильная (для повязок) и нестерильная (для компрессов) – 10 шт.

6. Повязка гемостатическая или губка (для остановки кровотечения) – 3 шт.

7. Лейкопластырь (обычный и бактерицидный) разных размеров – 10 шт.; лейкопластырь стерильный (повязка на рану) «Космопор-Е» фирмы «П. Хартманн» разных размеров – 10 шт.

8. Салфетки марлевые стерильные или пакеты (большие и малые) – 10 шт.

9. Треугольные косынки – 3 шт.

10. Бумага для компрессов – 10 шт.

11. Горчичники – 20 шт.

12. Английские булавки – 10 шт.

13. Кровоостанавливающий жгут.

14. Ножницы – 2 шт.

15. Скальпель – 2 шт.

16. Пинцеты – 2 шт.

17. Одноразовые стерильные шприцы (по 5 мл) – 5 шт.

18. Грелки резиновые – 2 шт.

19. Резиновая груша-спринцовка (на 50 мл и 150 мл).

20. Проволочные шины Крамера (при переломах) – 2 шт.

21. Трубка «Воздуховод» – для проведения сердечно-легочной реанимации — искусственного дыхания «рот в рот» (изогнутая пластмассовая трубка, один конец которой вводят в ротовую полость пострадавшего, через другой конец вдувают воздух в легкие пострадавшего).

22. Термометр медицинский в футляре.

23. Мензурка градуированная (стаканчик для приема лекарств) – 2 шт.

24. Пипетки (для закапывания лекарств) – 5 шт.

25. Стерильные хирургические перчатки – 3 пары.

26. Резиновые напальчники – 25 шт.

27. Портативный аппарат для измерения артериального давления (желательно). ■

Помните! При осложнении болезни и тяжелой травме, а также при всех неясных течениях болезни необходимо как можно быстрее доставить больного на берег в ближайшее лечебное учреждение. Если это сделать невозможно – используйте любую возможность срочно связаться по радиотелефону или через Интернет с ближайшими спасательными службами, близко проходящими судами для получения необходимой квалифицированной медицинской консультации и помощи, чтобы спасти и сохранить жизнь человека.

Снятие с мели

Борис Синильщиков, Валерий Синильщиков

Понижение уровня воды на стоянке – не единственная причина того, что катер оказывается на мели. Другой причиной являются ошибки судовождения при плавании по фарватерам, причем появление навигаторов привело к тому, что такие ошибки на реках происходят чаще, чем на морях и озерах. Посадки на мель могут происходить и при плавании за пределами фарватеров, но для туристских катеров посадка на мель в этом случае является хотя и не желательным, но расчетным случаем. Правда, для этого катер должен обладать определенными свойствами («Кия» №219–221, 224) и за пределами судового хода плавать на пониженных скоростях, при которых посадка на мель была бы неопасной и позволяла снимать катер с мели силами экипажа.

При снятии катера с мели сначала необходимо определить направление, по которому целесообразно это делать, проверить, нет ли пробоины в днище (иначе ее можно увеличить). Если посадка на мель произошла в районе, где возможны корабельные или ветровые волны, то, чтобы избежать ухудшения ситуации и повреждения катера, сниматься с мели надо как можно быстрее. Но прежде всего приблизительно оцените, какую силу следует приложить к катеру, чтобы снять его с мели, и каким образом эту силу вы будете создавать.

Определив изменение осадки в носу и в корме и зная размеры катера, можно рассчитать, насколько уменьшилось его водоизмещение при посадке на мель. Если эту цифру умножить на коэффициент трения (в среднем на 0.5), то получим необходимую силу. Какие силы мы можем создать? Силу, которую разовьет винт на заднем ходу, можно оценить, исходя из значения 5–6 кг/л.с., если у вас низкооборотный винт, и 4 кг/л.с. – если высокооборотный (ПМ, колонка). При помощи хорошей ваги можно развить силу 100–150 кг. Существенное достоинство ваги – то, что, работая ею, вы одновременно приподнимаете и раскачиваете катер, создавая между его днищем и дном водоема тонкую прослойку воды, уменьшающую коэффициент трения.

Если, например, у вас стоит двигатель в 60 л.с. с низкооборотным винтом (или 100 л.с. с высокооборотным), то при снятии с мели вы можете приложить к катеру следующие силы:

300 кг при помощи двигателя; 150 кг при помощи ваги; 200 кг при помощи якоря. Спустив бортовую лодку для завоза якоря, вы уменьшите водоизмещение катера, а, заведя ПМ лодки, еще добавьте 20–100 кг тяги в зависимости от мощности ПМ. В сумме это даст до 750 кг.

Таким образом, теоретически можно снять с мели легкий глиссирующий катер, у которого при посадке на мель водоизмещение уменьшилось на 1.5 т, т. е. почти полностью. Естественно, при этом необходимо, чтобы винт катера оставался в воде. Если же использовать тягу винта невозможно, то снять катер с мели можно, если его водоизмещение уменьшилось на тонну. Для 3-тонного катера операция по снятию с мели окажется успешной, если его водоизмещение уменьшилось наполовину (при работе винта). Но, если вы владелец 10-тонного катера, то самостоятельное снятие катера с мели будет возможно, только если относительное уменьшение водоизмещения небольшое (14% от водоизмещения, что соответствует уменьшению средней осадки всего на 5–7 см). При снятии катера с мели лодкой, шестом или винтом целесообразно разворачивать катер вправо-влево. Заметим, что при работах по снятию с мели имеет смысл использовать высокие – до пояса – сапоги рыбака, а для натяжения якорного каната – любую лебедку.

Эти примеры, а также опыт плавания показывают, что легкий глиссирующий катер, как правило, удастся снять с мели силами экипажа с применением вышеперечисленных средств, если скорость плавания перед мелью не превышала 11–13 км/ч, а более тяжелый катер водоизмещением 3 т – 9–11 км/ч. Для тяжелого 10-тонного катера безопасная скорость не должна превышать 3–4 км/ч, что заметно ниже минимальной скорости хода под двигателем.

Если рассмотренными выше способами сразу сняться с мели не удалось и если катер стоит не на камнях, то можно попытаться размыть грунт работой двигателя на заднем ходу. Если включить ход нельзя, то можно использовать ПМ бортовой лодки. Процесс пойдет значительно успешнее, если ему помогать, т. е. разрыхлять грунт под днищем катера при помощи палки, шеста, покачивая и приподнимая

судно при помощи ваги. Основные опасности такого режима – ускоренный износ сальников винта, помпы и засорение фильтров, поэтому эпизодически приходится останавливать двигатель, чтобы вода стала чище.

Более опасной со всех точек зрения является посадка на камни, особенно на каменную банку, находящуюся в озере. Сниматься в этом случае необходимо как можно быстрее, пока волны не разбили катер. Но сделать это зачастую оказывается весьма сложно: включить задний ход нельзя, так как ПМ (колонка) откинута или вокруг винта – сплошные камни. Воспользоваться вагой также не всегда получается, так как камни, на которых сидит катер, находятся где-то под миделем, и упереться вагой не во что. Для того чтобы точнее определить место, на котором сидит катер, с носа или с кормы опускают трос и протягивают под ним. Как правило, катер стаскивают по направлению, откуда он пришел, но если камни (камень), на которых он сидит, находятся с одного борта, то (если винт не работает) можно стаскивать и вбок.

Если трос оставить со стороны, куда предполагается стягивать катер, то при этом днище может перекашиваться по тросу, что уменьшает силу трения; в крайнем случае днище будет скользить по тросу, что уменьшает вероятность его повреждения. Стягивается катер при помощи якоря и бортовой лодки с ПМ, причем для повышения эффективности в лодку садятся три-четыре человека и стягивают катер рывками.

По второму варианту трос заводится под днище с противоположной стороны, и оба конца прикрепляют к лодке. Катер стягивается при помощи якоря и одновременно троса, который протаскивается под днищем лодкой также рывками. Для съема с камней, скорее всего, придется завозить трос не один раз. При таком способе удастся уменьшить повреждения днища. Заметим, что наличие хорошей бортовой лодки с ПМ – залог успешного снятия катера с камней.

Ситуация оказывается значительно хуже, если камни пробивают днище и выходят внутрь, а в катере нет водонепроницаемых переборок. И даже если ваш катер удовлетворяет всем нормам безопасности и в затопленном

состоянии сможет поддержать весь экипаж, стащить его с камней зачастую в такой ситуации не удастся. Спасти катер можно, только подняв его с камней.

Авторы помнят, как деревянный катер с пробитым на онежских камнях днищем пытались стащить буксиром. Все было сделано правильно: трос обнесен вокруг катера, под трос проложены прокладки, однако тяги буксира (1,5 т) оказалось недостаточно. Решили дернуть, сначала легко, потом посильнее. Раздался треск, и катер пошел на глубину, но часть днища с килем и дизелем осталась на камнях. Заметим, что сначала этот 7-тонный катер, двигаясь малым ходом, сел на камни, однако мощности 20-сильного дизеля и усилий экипажа не хватило, чтобы снять его с камней. Помощь пришла только через четыре часа, но за это время ветер усилился, пошла волна, и днище не выдержало.

Остались на камнях Ладоги с пробоинами катер и яхта наших одноклубников, до сих пор торчат из воды остатки нескольких катеров на камнях Онеги. Известен нам и удачный случай, когда тяжелый автокран по подложным под колеса шпалам заехал на полуметровую глубину и снял с камней (поднял в воздух) тяжелый стальной катер.

Однако если катер водоизмещением в 2–3 т имеет достаточное число водонепроницаемых отсеков, то, как показывает практика, при получении пробоины его можно разгрузить, создать такой крен или дифферент, что съём с камней окажется не намного сложнее съёма такого же катера без пробоины.

И все-таки в туристских плаваниях следует избегать посадок на камни на больших озерах даже в тихую погоду. Всегда выставляйте пиццалку на эхолоте на заведомо безопасную глубину, например 3 м и при уменьшении глубины уменьшайте ход до самого малого, а при дальнейшем уменьшении глубины становитесь на якорь и обследуйте фарватер с бортовой лодки. В случае волнения плавать в незнакомой прибрежной зоне опасно из-за возможности встретиться с необозначенными на карте препятствиями.

При безнадежных ситуациях на Финском заливе и Ладоге можно связаться со спасательной службой Балтики (БАСУ, +7 (812) 784-98-08) или с МЧС.

Далее рассмотрим несколько примеров нестандартных способов съёма с мели. Полоторатонный малокилеватый глиссер при падении уровня воды полностью обсох и лежал на песке у самого уреза воды. Две мотолодки с ПМ мощностью 23 и 25 л.с. счалились бортами и расположились на минимальной глубине на расстоянии около 3 м от уреза воды. От их наружных бортов были заведены концы на обсохший катер. Моторы развернуты немного внутрь таким образом, чтобы развиваемые ими струи встречались где-то под днищем об-

сохшего катера. После запуска моторов под днище пошел поток воды, который далее распространился метров на 8–10 от уреза воды. После того как экипаж начал раскачивать катер, он быстро сполз в воду. Струи воды практически не успели размывать берег, зато резко уменьшили коэффициент трения, и катер фактически всплыл на водно-песчаной пульпе.

За время длительной стоянки группы катеров в заливчике на 67-м километре Ладожского канала уровень воды упал настолько, что осадка одного из катеров оказалась на 30 см больше глубин на входе в залив. На берегу заливчика росли деревья, за которые можно было закрепить троса, и теоретически протаскать 5-тонный катер при помощи лебедок, подкладывая под него доски и катки. Если бы грунт был достаточно плотный, то можно было попытаться сделать это. Но грунт был илистый, не было лебедки, и уже наступили сентябрьские заморозки. Поэтому решили углубить канал, размывая грунт винтом. Подвели катер кормой к мели, перебросили концы с кормовых уток на деревья и включили средний передний ход. Струя воды от винта (двигатель «Беларусь») быстро смыла верхний слой ила, но ниже расположенная глина размывалась медленно. Когда начали дополнительно разрыхлять грунт лопатами, дело пошло веселей. Эпизодически двигатель останавливался, и катер подтягивался в участок углубленного канала. За час работы удавалось продвинуться на 5–10 м. Вымываемый грунт осаждался в 10–15 м от винта, а через некоторое время вся протока оказалась перегорожена валом отложений. Однако углубление канала продолжалось, за катером уже оставалась не протока с прежней шириной порядка 10 м, а узкий 3-метровый канал. Таким образом было пройдено около 100 м протоки. Естественно, что после этого потекли сальники гребного вала, а также насоса внешнего контура (что стало с крыльчаткой насоса – неизвестно). Резинометаллическая втулка гребного винта износилась более чем на 2 мм, тем не менее катер благополучно вернулся в клуб.

В другом случае решающую роль в спасении катера сыграл трос. Большой катер стоял около берега Ладожского канала в то время как мимо него проходил плот. Из плота на 2,5 м вбок торчало толстое бревно, зажатое между двумя гонками – секциями плота. При соударении с катером его корма оказалась выломанной, и катер полностью заполнился водой, причем почти вся корма ушла в воду. Восстановить ее под водой – задача почти невозможная. К счастью, на другом берегу стоял гусеничный трактор. Закрепив трос вокруг катера и протянув его через канал, удалось не только снять с мели тяжелое (около 8 т) судно, но и, протаскив его по дну, подтащить к другому берегу так, что корма полностью вылезла

из воды. Подложив под корму временные опоры, команда откачала воду, осушила дизель, а затем не спеша довольно качественно восстановила корму.

Кстати, при плавании по малым рекам использование троса, закрепляемого на деревьях, является весьма эффективным способом снятия с мели. В этом случае, даже если у вас нет мощной лебедки, достаточно большую силу можно развить, прикладывая поперечную силу к предварительно хорошо натянутому тросу. Иногда это удобнее сделать при помощи бортовой мотолодки.

В заключение – несколько слов о весьма необычном случае посадки на мель. На северных водохранилищах встречаются плавающие торфяные острова. Особенно много их на Ивинском разливе Свири. Такие острова чаще всего стоят на мели, но порой ветром их срывает, носит по водохранилищу, и, в конце концов, они попадают в Свирь. И плывет такой остров длиной иной раз более 100 м, с деревьями и кустарниками, снося по пути бакены. Один раз такой остров сел на банку, перегородив фарватер Свири. Пришлось вызывать ледокол. В Верхне-Свирском шлюзе такой остров спускается через водослив, в результате чего он дробится на громадное число кусков. После этого река выглядит, как при ледоходе, только лед черный. Берега Ивинского разлива отмельные, с большим количеством камней, топляков и пней. По этой причине капитаны катеров для стоянок часто используют такие острова (естественно те, что на мели). Глубины около таких островов – 2–4 м. Подойдя к острову с подветренной стороны, можно упереться форштевнем в торфяной берег и бросить на берег острова (как правило, по таким островам можно с осторожностью даже ходить) небольшой якорь. При изменении ветра надо перейти на противоположный берег острова. Еще одним достоинством такой стоянки является то, из-под торфяного берега на удочку неплохо ловится некрупная рыба. Встав как-то у подобного острова, наутро мы обнаружили, что катер – на мели, вернее на торфе. Правда, когда мы вставляли, видели по показаниям эхолота, что под нами на глубине 1–2 м – торф, но не придали этому особого значения. Ночью пришла более холодная онежская вода (мы стояли недалеко от фарватера), и более «теплый» торф всплыл, так что у форштевня ватерлиния катера оказалась на 20 см выше уровня воды. Под винтом было чисто, поэтому мы, не задумываясь, включили двигатель на задний ход, но проработал он не более минуты, так как фильтр системы охлаждения полностью засорился. Решили, что пока будем чистить фильтр, продолжим размывать торфянки 2-сильной Honda, имеющей воздушное охлаждение. После 10 минут работы торф под катером был размыт, и катер оказался на плаву. ■



Разложена стеклоткань, отмеренное количество смолы распределяется шпателями



Пропитанная стеклоткань накручивается на резиновый шланг

Артур Уракаев, Олег Токарев. Фото Бориса Полозкова и Юрия Майорова

В пользу эпоксидной смолы

Среди судостроителей, занимающихся стеклопластиком, и самодельщиков не утихают споры о преимуществах двух типов смол – полиэфирной и эпоксидной. В советские времена, кстати, в свободной продаже имелась только последняя по вполне подъемным ценам; нынешние фирмы, в том числе и иностранные, считают использование эпоксидной смолы вместо полиэфирной своим козырем и нередко даже упоминают этот факт в рекламе как доказательство эксклюзивности продукции. При современном засилии «полиэфирки» даем слово приверженцам эпоксидной смолы, которые поделятся опытом ее использования.

Российские эпоксидные смолы

Наиболее распространенные и доступные в России эпоксидные смолы – ЭД16, ЭД20 и ЭД 22. Похожие по характеристикам смолы выпускаются в Чехии (Spolshemie) и Германии (Dow Chemical). Отвердителями для данных смол могут служить ПЭПА, ТЭТА и М-4.

ПЭПА – полиэтиленполиамин, наиболее часто используемый отвердитель для эпоксидных смол серии Д, имеет ярко выраженный запах (нашатыря), является легколетучей жидкостью и требует хранения в закрытой таре. Обычное соотношение со смолой – 10:1.

ТЭТА – триэтилентетрамин, обычное соотношение со смолой – 10:1. Более подходит для заливки толстых поверхностей и более критичен к температуре.

М-4 («Модифицированный 4») – отвердитель красноватого цвета, более густой, чем ПЭПА и созданный, по всей видимости, на его же основе. Соотношение со смолой 100:20–22. Недавно появившийся отвердитель М-4 имеет ряд неоспоримых преимуществ:

1. Смола на основе М-4 получается очень прочной.
 2. Температура выклейки может быть ниже 10°C (мы использовали М-4 при ремонте в цеху при температуре 6–7°C и получили отличный результат).
 3. Время полной полимеризации смолы – 6 ч.
- Есть лишь один минус – цена. Один килограмм ПЭПА стоит 190 руб., а килограмм М-4 – 290 руб.

Пластификаторы

ДБФ – дибутилфталат, маслянистая жидкость средней вязкости без особого запаха, применяется для придания пластичности конечному изделию. Модифицированная пластификатором смола становится менее хрупкой. Применяемый процент в смоле – от 1 до 10. Обычно мы

добавляем от 3 до 5%, если изделие должно быть жестким и хорошо держать форму. А если требуется более пластичное и упругое изделие, пластификатора можно добавить до 10%. При относительно невысокой цене ДБФ – 120 руб./кг он имеет одну технологическую особенность: его очень трудно полноценно перемешать со смолой, для этого необходимо разогреть смесь на водяной бане до 50–60° С и перемешивать в течение 2–3 часов.

ДЭГ-1 – не самостоятельный пластификатор, а эпоксиалифатическая смола, которая может использоваться в его качестве. Это вещество желтого цвета более густое, чем ДБФ. Соотношение с основной смолой – 2–5%. Надежно перемешивается без нагрева, делает смолу менее вязкой, предпочтительна в употреблении для «самодельщиков». Цена ДЭГ-1 – 300 руб./кг. Смесь смолы ЭД-20 и пластификатора ДЭГ-1 производится под маркой КДА.

Наполнители

В качестве наполнителей обычно используют древесные опилки, тальк, аэросил. Аэросил (диоксид кремния SiO_2) – легкое порошкообразное вещество белого цвета – обычно продается в мешках по 5 кг. В основном аэросил применяется для изготовления шпатлевки и как загуститель, чтобы предотвратить стекание смолы с вертикальных и наклонных поверхностей. Такая шпатлевка подходит для грубого выравнивания поверхностей, заливания стыков. Обычное соотношение – 1–4% по объему. В таком соотношении смола становится менее текучей и хорошо держится на наклонных поверхностях. Аэросил – очень легкий материал, его очень трудно размешать со смолой, поэтому советуем сначала растворять его в пластификаторе, а потом уже заливать в смолу. При работе с аэросилом соблюдайте осторожность, поскольку материал этот очень легкий и летучий.



Укладка стеклоткани на поверхности



Стеклоткань разравнивается при помощи шпателя и валика

Растворители

Растворители обычно очень редко добавляют в смолу, только в крайнем случае, когда необходимо сделать ее просто более жидкой. Наше мнение по поводу применения растворителя однозначно – добавлять его никак не более 2–3% от объема смолы. Дело в том, что растворитель испаряется быстрее, чем полимеризуется смола, отсюда в ламинате получаются крошечные отверстия, которые в дальнейшем пропускают воду. При работе с эпоксидными смолами есть технологические приемы, когда вязкость смолы не будет играть решающего значения.

Типичные мифы о эпоксидной смоле

«Эпоксидная смола токсична и работать с ней очень вредно».

О токсичности эпоксидной смолы говорят все кому не лень, но тот, кто хотя бы раз был на производстве, где работают с полиэфирными смолами, знает, какой там стоит запах. На небольших отечественных верфях продельывают следующие вещи: отечественную «полиэфирку», имеющую запредельные характеристики по стиролу и другой «вонящей» гадоستي, разбавляют более экологически чистыми импортными смолами.

Стоит привыкаться к новой полиэфирной лодке, особенно в жаркую погоду и особенно в каюте – резкий запах стирола стоит там порой два-три года. Если разобраться, что же токсичного в эпоксидной смоле? Сама смола не выделяет ни запаха, ни вредных летучих соединений; отвердители же пахнут нашатырем, но в соединении со смолой готовый продукт абсолютно не токсичен.

В цехах, где работают с эпоксидной смолой, нет необходимости в мощной вентиляции. Такая же смола используется при устройстве полов на фармацевтических предприятиях и в крупных супермаркетах, а также для изготовления и герметизации емкостей под жидкости. Для всех перечисленных сфер применения смолы санитарно-гигиенические нормы гораздо более жесткие, чем на производстве лодок.

«Работа с эпоксидной смолой сложная и требует дорогого профессионального оборудования»

Основная сложность работы с эпоксидными смолами возникает из-за ее более высокой вязкости по сравнению с полиэфиркой. Как и при работе с полиэфирной смолой, важно соблюдать технологию, уже опробованную другими, что исключит ошибки и брак. Применительно к мелкосерийному или штучному производству стоимость необходимого инструмента (кисточки, валики, весы, тара и т.д.) и расходного материала ничтожна, и при использовании метода ручной формовки этот инструмент ничем не отличается от используемого в полиэфирном производстве. Однако есть один нюанс: если мы работаем с самой

прочной композицией (ЭД-16+ДЭГ-1+М-4) желательнее провести процесс постполимеризации. Необходимо отформованную и отвержденную деталь разогреть до температуры 50–60° С на 2–3 ч, что возможно даже в кустарных условиях с помощью электрических или газонагревательных приборов. Такая деталь после окончания постполимеризации станет прочнее в 2–3 раза, поэтому этот процесс нередко именуют «закалкой».

«Изделия из эпоксидной смолы получаются очень дорогие»

Сравнивать стоимость полиэфирной и эпоксидной смолы имеет смысл на примере обычной 5-метровой моторной лодки, при этом учитывая, что при равной прочности обшивки за счет эпоксидной смолы готовое изделие получается на 30–40% легче, а срок его службы в несколько раз превосходит срок службы корпуса из полиэфирной смолы.

Теперь цифры. Например, на такой катер ушло 500 кг стеклопластика при соотношении смола/стекло 60:40. Таким образом полиэфирной смолы в корпусе – 300 кг. Цена смолы М-105 – 100 руб./кг., получаем 300×100 = 30 000 руб./кг. Реально серийно произведенный в России из эпоксидной смолы корпус катера «Селенга 500» весит 270 кг. Таким образом, смолы там 150 кг. Цена смолы ЭД-20 – 175 руб./кг., 150×175 = 26 250 руб. Как говорится, комментарии излишни...

Технологические приемы

Общеизвестно, что наилучшее соотношение смола/стекло – 50/50. Как надежно и равномерно пропитать ткань и при этом не перерасходовать смолу?

Мы использовали следующий технологический прием.

Накрываем полиэтиленом стол (чтобы пленка не сдвигалась, прикрепляя ее скобами), потом взвешиваем на весах необходимое количество стеклоткани. Например, полотно длиной 5 м весит 1500 г. Приготавливаем 1500 г смолы, разливаем половину объема под ткань, расположенную на полиэтилене, и распределяем равномерно по всей площади, затем берем резиновый шланг и наматываем полотно максимально туго, чтобы сквозь ткань пропитывалась смола. Замотав половину ткани на шланг, укладываем вторую половину ткани и повторяем процесс. Накрученная таким образом ткань равномерно пропитывается, и смола распределяется, не оставляя сухих мест на ткани.

На такой способ пропитки волокна уйдет не больше 15 мин., за такое непродолжительное время смола не успевает «вскипеть», и у вас не будет необходимости наносить дополнительное количество смолы, тем самым не перерасходуя ее. Даже если смола и будет немного густой, можно дополнительно распределить ее по стеклоткани шпателем. Накрученную на шланг ткань укладываем на подготовленную поверхность при помощи шпателя с последующим разглаживанием валиком. Получится равномерно пропитанная стеклоткань с соотношением

50/50 со смолой. Замерив заранее всю стеклоткань, необходимую для производства корпуса, можно будет точно проконтролировать его вес. Такой способ нанесения смолы поможет сэкономить время и получить достойный по качеству результат.

Необходимые инструменты:

- весы;
- шпатели (шириной 200 мм);
- прикаточные валики;
- резиновые шланги (диаметром 40–60 мм и длиной 1200 мм);
- стол (1200×2500);
- полиэтилен.

Как и в каком количестве размешивать смолу

Способом, описанным выше, можно размешивать относительно большое количество смолы одновременно (за один замес мы использовали до 5 кг смолы), но главное здесь время – если вы ее используете за 5–10 мин., ничего не произойдет, и смола не «вскипит». Если вам нужно небольшое количество смолы на время от 15 до 30 мин., используйте неглубокую и широкую тару. Но лучше не смешивайте более 700 г за один прием, хотя эти цифры и не абсолютны. Сначала заливайте отвердитель в подготовленную тару, а затем вливайте смолу (хотя многие советуют обратную последовательность действий). Объясняем почему.

Во-первых, когда вырабатывается вся смола, то на следующий день тару можно будет использовать повторно, во-вторых, плохо размешанная смола остается снизу, а это приведет к тому, что появятся участки, где смола останется липкой и не схватившейся из-за недостатка отвердителя. Не ставьте готовую смесь возле источников тепла – это ускоряет процесс полимеризации, смола может «вскипеть».

Если в помещении слишком жарко, используйте за один раз меньше смолы, при температуре – 20–23° С. Если на поверхности ламината появилась белесая пленка, немного липкая, этот процесс называется карбонизацией и происходит из-за повышенной влажности в помещении.

Практические советы по работе со стеклотканью

Надо знать, что самый крепкий и прочный стеклопластик вне зависимости от размера будущего изделия получается на основе тканей сатинового переплетения, обычное обозначение (Т-11, Т-13 и т.п.). У такого ламината нет конкурентов среди тканей иных типов плетения, однако такая ткань более плотная и требует тщательной пропитки, склонна к образованию морщин и пузырей. Она практически не тянется, ее лучше использовать в первых и последних слоях, а также для оклейки деревянных деталей.

Обозначение тканей для ровингов и стеклорогож – ТР (ТР-025, ТР-056, ТР-07). Это менее прочные ткани, где цифры обозначают вес 1 м² в килограммах. Они более подходят для средних слоев, а также изготовления матриц и других толстых оболочек. Хорошо пропитываются и укладываются (хотя чем толще ткань, тем хуже она укладывается на радиусах), неплохо тянутся и практически не создают воздушных пузырей.

Стекломат как серьезный материал менее всего подходит для «самодельщиков». Он очень хрупкий, но из-за дешевизны и простоты работы с ним более подходит для использования при серийной постройке из полиэфирной смолы.

При выборе стеклоткани следует обратить внимание на то, какой замазливатель использует завод-изготовитель. Импортные ткани и некоторые отечественные производители используют силановые добавки – такая ткань не требует отжига и сразу готова к употреблению. Некоторые отечественные производители тканей в качестве замазливателя применяют машинное масло или парафин, и такую ткань необходимо обжигать. Обработать ткань газовой горелкой следует очень аккуратно, не пережигая, до светло-коричневого цвета.

В заключение надо сказать, что современные эпоксидные смолы наиболее подходят для самостоятельной постройки, так как обладают наилучшими показателями по прочности и долговечности. ■

Центральный шверт для надувной лодки

Зачем на надувную лодку ставить парус? Ответ, как правило, содержится во всех комментариях изобретателей. Быстрота сборки, компактность при транспортировке, малый вес конструкции парусного-швертового оснащения – вот что их привлекает. Но почему надувные лодки сразу не делают так, чтобы их можно было использовать для движения под парусом? Вопрос звучит абсурдно, так как заранее очевиден ответ: потому что их корпуса совершенно не соответствуют требованиям, предъявляемым к парусному судну. У надувной лодки отсутствует одно из главных качеств парусника – общая жесткость корпуса. При этом шверт и руль теряют оптимальный угол атаки, надувная лодка не может эффективно противодействовать дрейфу и лавироваться, а управление ею под парусом превра-

щается в постоянную работу по удержанию на курсе. Попытки установить эффективное парусное и швертовое оборудование, как правило, связаны с применением рамных конструкций, которые обеспечивают жесткость, но значимо увеличивают вес комплекта и ограничивают обитаемость лодки.

Второй недостаток обычной надувной лодки – большая смоченная поверхность днища, которое буквально «прилипают» к воде и не дает развить скорость под парусом. Для сравнения: парусные надувные катамараны в два-три раза быстрее оборудованных парусом надувных лодок, так как их смоченная поверхность значительно меньше, а большое удлинение поплавков снижает волновое сопротивление, хотя катамараны тяжелее и требуют больше времени на сборку.

Владлен Лисовик





Третий недостаток – существенное снижение обитаемости лодки при установке на нее швертов и мачты: пассажироместность падает в два-три раза по сравнению с заявленной в паспорте.

Тем не менее попытки применить парусное вооружение на надувной лодке делаются постоянно. Риску утверждать, что первым и беспримерным открывателем такой возможности был Ален Бомбар, который пересек Атлантический океан на четырехметровой резиновой лодке, оснащенной прямоугольным парусом. В России классическим примером стал проект В. М. Перегудова и Н. Вайнонена, описанный в книге В. М. Перегудова «Туристические разборные суда».

По-видимому, указанные недостатки надувной лодки можно преодолеть, в первую очередь если обеспечить жесткость установки шверта без применения рамы, во вторую – за счет придания корпусу благоприятных обводов. И это возможно: появились новые материалы и технологии, позволяющие делать сложные по форме, при этом жесткие надувные конструкции повышенного давления, которые способствуют снижению смоченной поверхности при хождении галсами и даже выходу на глиссирование под парусом. Из ПВХ можно лить разнообразные силовые элементы для крепления шверта, вант, штагов и других фитингов для установки парусного вооружения.

Время подготовки комплекта для похода составляет менее получаса. Надувную лодку под парусом можно оперативно подготовить к походу или отдыху на воде, а в конце дня так же быстро собрать, при этом ее можно использовать как экспедиционное судно и средство спасения в открытом море. Вес парусного во-

оружения увеличивает вес исходного комплекта на 15–20%. Но, как уже говорилось, установкой на надувных лодках рамы для швертов и крепления мачты существенно снижается обитаемость, имеющая особое значение при ее использовании для продолжительных походов. На фото видно, что установка парусно-швертового оборудования снижает реальную обитаемость надувной лодки по сравнению с обитаемостью моторно-гребного варианта использования.

Не все конструкции парусно-швертового оснащения удобны для продолжительного пребывания на лодке. Например, для смены галса экипажу приходится помогать себе веслами или перемещаться по лодке, что не всегда возможно и безопасно в свежий ветер, а также некомфортно при наличии объемного походного снаряжения.

Итак, чтобы парус на надувной лодке стал удобен, необходимо:

- 1) сохранить «весовое» преимущество надувной лодки в сравнении с другими парусными конструкциями (вес надувной лодки с комплектом парусного вооружения должен быть в 2–3 раза меньше, чем катамарана той же обитаемости);
- 2) минимизировать сокращение обитаемости лодки из-за парусно-швертового вооружения;
- 3) обеспечить возможность самоосушения кокпита лодки при использовании паруса (вода от брызг и волны неизбежны внутри надувной лодки, а на катамаране такой проблемы нет);
- 4) обеспечить возможность штатной установки ПМ без трудоемкого демонтажа парусного вооружения, рулей и шверта;

5) сохранить возможность штатного использования весел без надобности разбирать «парусную» конструкцию;

6) предусмотреть возможность установки палатки – укрытия от атмосферных воздействий и насекомых, дополнительного оборудования широкого назначения (авторулевого, опреснителя, солнечной батареи, радиостанции, GPS), штормового оборудования (плавающего якоря, балластных емкостей);

7) сохранить качества надувной лодки как быстроходного моторного судна, несмотря на «переделки», связанные с использованием на лодке парусно-швертового оборудования.

Итак, чтобы сохранить такие преимущества надувной лодки, как малый вес, быстрота сборки, хорошая обитаемость в походе, придется отказаться от любых видов рам. Применение надувного днища на лодке позволяет обеспечить самоосушение кокпита, оно удобно для размещения встроенных емкостей для воды, топлива, балласта.

Чтобы шверт жестко крепился к лодке, быстро устанавливался и снимался, была придумана конструкция швертового колодца в надувном днище лодки. Из ПВХ-материалов был сделан колодец, который проходит через надувное днище лодки, таких размеров, чтобы можно было использовать одно из штатных сидений в качестве шверта.

Глубина надувного днища в месте установки шверта – около 26 см. При такой глубине можно не опасаться поступления воды в кокпит, кроме того, эластичные стенки колодца под давлением воздуха обжимают шверт, обеспечивая водонепроницаемость и жесткость конструкции. На палубе шверт может соединяться с сиденьем. Получается Т-образное соч-

ление, которое придает дополнительную жесткость конструкции. Испытания показали, что жесткость установки шверта в надувном днище сверх всяких похвал: можно стоять на торчащем из днища шверте без поломок и существенных изменений формы конструкции. Шверт выходит из днища на 47 см. Ходовые испытания показали, что этого достаточно для эффективной лавировки под парусом.

Изготовить швертовый колодец было несложно. Он склеен из ПВХ-заготовок для присоединения транцевой доски к баллонам и ткани плотностью 1400 г/м². Значительно сложнее оказалось угадать толщину надувного днища и надежно приклеить швертовый колодец внутри. Пришлось разрезать днище, с помощью кондукторов измерить его глубину, удлинить на 1 см колодец, чтобы его стенки смыкались при надувании и препятствовали проникновению воды, если лодка будет использоваться без шверта под подвесным мотором.

Стенки колодца эластичные, через небольшой разрез в днище можно аккуратно

приклеить его подошвы к днищу и палубе.

Для испытания лодки под парусом я сделал пирамиду – основание для мачты и основание для палатки. Перо руля установил в стороне от диаметральной плоскости, чтобы его установка никак не мешала использованию подвесного двигателя.

Надувное днище, в принципе, благоприятно для обводов парусной надувной лодки, однако не идеально и требует доработки по форме. Такая доработка (для получения более рациональной формы с точки зрения уменьшения смоченной поверхности и увеличения обитаемости кокпита) – непростая задача. Но технологии изготовления надувных конструкций из ПВХ-материала позволяют это делать. Ряд производителей уже добился прекрасных инженерных решений при проектировании и изготовлении надувных днищ.

Реализованная конструкция швертового колодца позволяет достичь поставленных целей. Колодец увеличивает вес лодки всего на 0.56 кг. Такелаж и паруса добавляют к

весу комплекта лодки 6 кг. В качестве шверта и пера руля использовались штатные банки. Вместимость лодки длиной 3.8 м в продолжительном походе при использовании парусного вооружения – два-три человека. Накачивание лодки производится в обычном порядке. Колодец не мешает сворачивать ее для хранения. Весла устанавливаются на штатные уключины и могут быть использованы в любой момент. Грести на лодке с установленным рангоутом ничто не мешает. Мотор остается на штатном месте. Вода через колодец при движении на скорости внутрь не проникает. Надувное днище находится выше уровня воды и при заливе волной она скатывается через клапаны в транце.

Ходовые испытания показали, что лодка с парусом от швертбота «Оптимист» уверенно идет до 60° к ветру. При изменении конструкции мачты и использовании паруса от «Кадета» лодка стала идти еще круче к ветру – лавировочный угол составил 100° при ветре скоростью 5 м/с и 120° при ветре 7 м/с. ■





БАЛТИЙСКИЙ МОРСКОЙ ФЕСТИВАЛЬ

31.05 - 03.06
САНКТ-ПЕТЕРБУРГ 2012

Белые ночи! Паруса! Скорость!



ВЫСТАВКА ЯХТ И КАТЕРОВ



СПОРТ, ТУРИЗМ, РЫБАЛКА



ВОДНАЯ ЭКСПОЗИЦИЯ



ДЕЛОВАЯ ПРОГРАММА



СОРЕВНОВАНИЯ



МУЗЫКАЛЬНЫЙ ФЕСТИВАЛЬ

Тел. (812) 240 40 40
boatshow@expoforum.ru
www.boatshow.lenexpo.ru
www.expoforum.ru


EXPOFORUM
ОРГАНИЗАТОР

МЕСТО ПРОВЕДЕНИЯ
Санкт-Петербург
ЛЕНЭКСПО
Большой пр. В.О., 103

ГАРАНТИРОВАННАЯ НАДЕЖНОСТЬ

TOHATSU
Outboards



ТЕХНОЛОГИИ БУДУЩИХ
ПОКОЛЕНИЙ



ОФИЦИАЛЬНЫЙ ДИСТРИБЬЮТОР
В РОССИИ ООО «СУМЕКО»
192236, Санкт-Петербург, ул. Софийская,
д.14, а/я 132 тел.факс (812) 448-70-88
e-mail: tohatsu@sumeko.ru

Информация о дилерах:
www.sumeko.ru

Реклама