

# «Диана-4» — девушка покладистая

Алексей Даняев. Фото автора

Эта лодка – любопытный пример рождения товара в процессе открытого общения строителя с водно-моторной общественностью страны (как и протестированный далее Aqua boat 420). Конструктор «Дианы» Владимир Матяж, он же директор предприятия «Казанский завод маломерных судов», хорошо знаком посетителям Интернет-форумов [katera.ru](http://katera.ru) и [motolodka.ru](http://motolodka.ru). Активно участвуя в обсуждениях никогда не устаревающей **темы «идеальной лодки для простого народа»**, он предложил свое видение предмета.

**ТЕСТ  
Кия**

Первые испытания «народной лодки» из стеклопластика уже состоялись летом 2011 года, с тех пор автор отточил концепцию, доработал компоновочные решения и представил судно на журнальный тест. Выводы не принято выносить в самое начало тестовой статьи, но желанной интриги здесь все равно не выстроить, сразу скажем: лодка

получилась такой, какой ее хотела бы видеть основная масса покупателей: рациональной, универсальной и максимально бюджетной. Прочие ее полезные качества попытаемся оценить далее.

Согласно поставленной задаче, корпус должен был получить максимальную вместительность и грузоподъемность в минимальном транспортном

габарите, когда масса груженого трейлера не превышает 750 кг. Для этого он формован на ткани с применением вакуумного прессования, а также имеет умеренную среднюю килеватость (около 15°) на транце при вдвое большем ее значении в носовой части, чему способствуют примененные тримаранные формы – без риска получить ненужную рыскливость на попутной

Центровка «Дианы-4» такова, что с добавлением пассажиров и груза в кокпит посадка корпуса на ходу становится все более «правильной»; это ведет к малому падению максимальной скорости вплоть до предельной паспортной нагрузки



### Основные данные моторной лодки «Диана-4»

Длина наибольшая, м	5.45
Габаритная длина, м	5.58
Ширина корпуса, м	1.85
Высота борта, м	0.98
Масса корпуса, кг	410
Грузоподъемность, кг	800
Пассажировместимость, чел.	7
Мощность мотора, л.с.	40–90
Высота транца, мм	510, 410 (по выбору)
Стоимость тестового комплекта, руб.	199 800

волне. Относительно невысок надводный борт (относительно немалой для бюджетной лодки длины), и вообще профиль лодки выглядит заниженным, что тоже экономит массу, да и с хранением на трейлере в ограниченном по высоте убежище будет проще.

Сиденья – каждое со своим рундуком – можно снимать со штатных мест и переставлять по кокпиту



На первых испытаниях «Диана-4» имела двухконсольную компоновку с носовым кокпитом. Читатели форумов требовали более привычную «казанковскую» с носовой палубой, «бомболоком» и багажником. Владимир сказал «не проблема», но не стал перерабатывать всю секцию кокпита, а сформовал отдельную секцию палубы вместе с крышкой люка и рамой ветрового стекла; она ставится на планширь с креплением винтами через герметик. Обрезанный край, конечно, получился весь наружу, да и сама внешность пластика – не салонная, без лоска, но цена вопроса того требует: задача предполагала минимальные затраты на оснастку при максимальной гибкости подхода к запросам клиента.

Одно из «хитовых» решений – трансформируемое оборудование кокпита. Это, вообще говоря, не новинка даже на нашем рынке, но возможность быстро открутить все рундуки с сиденьями и получить просто широченное прямоугольное пространство впечатляет. Не меньше впечатляет носовой багажный отсек. Сам автор любит показывать фокус: полностью в нем скрываться, забираясь через широкий люк.

Экономия на массе корпуса и разных излишествах дополнительного оборудования проявилась лучшим образом в ходовых качествах. Под тестовым 60-сильным двухтактным Mercury с винтом шагом 14 дюймов лодка выходила на глиссирование моментально, почти без дифферента, и на легке «держала режим» всего при 16–19 км/ч. Максимальную скорость удалось развить более 56 км/ч, и затем, с постепенным увеличением нагрузки до 6 человек, она равномерно снижалась всего до 53 км/ч. Далее с ростом нагрузки до 9 человек (при паспортных 7) скорость падала уже заметно быстрее. Замечательный результат, свидетельствующий, что задача достичь максимальной эффективной грузоподъемности решена правильно.

Волга в день тестирования была беспокойна, задувало, и на стремнине гуляли волны высотой до носа лодки. Тримаранные формы проявляли себя во всей красе: судно уверенно держало курс и против волны, и вдоль, и в попутном направлении, и наискосок. Удары в днище были легко переносимыми, не заставляющими содрогаться корпус и водительскую селе-





Результаты замеров скорости моторной лодки «Диана-4» под ПМ Mercury 60

зенку, особенно если поддерживать комфортную крейсерскую скорость около 40 км/ч. Обнаружилась другая сугубо тримаранная специфика. В отличие от V-образных корпусов «Диана-4» не разбрасывает вытесненную брызговую струю по сторонам, а запирает ее между продленными до самой кормы спонсонами. От этого струя, естественно, не пропадает совсем, но заметно меняет форму – вырывается по бортам не сплошным потоком, а хаотично раздробленным, и хороший боковой ветер может сдувать его в кормовую часть кокпита. В общем, после пары часов испытаний Владимир, добровольно согласившийся за-

нимать самые последние места из трех установленных рядов, оказался изрядно промокшим. Проблема, по сути, невелика – кокпит «Дианы» самоотливной, а тестовая погода была не самая прогулочная, но будущим владельцам порекомендуем не экономить на здоровье и докупить ходовой тент для нелегких условий эксплуатации.

### Выводы

Лодки Владимира Матяжа давно имеют славу одних из наиболее бюджетных в стране, при этом прочных и ходких. Новая разработка перекроет разрыв в модельном ряду предприятия между «Дианами» нижнего

размерного уровня и довольно крупным катером «Пегас», и значит, найдет свою часть приверженцев простых неприхотливых моторок из стеклопластика. От бюджетных аналогов близких размерений «Диану-4» выгодно отличают высокая грузоподъемность, способность ходить под моторами небольшой мощности, присущие тримаранам мореходные качества. И, конечно, готовность производителя идти на особые условия комплектации, вплоть до некоторых оправданных изменений конструкции. Тем более, когда к этому располагает сама концепция «покладистой девушки» «Дианы-4».



В кормовом рундуке выделены сухие изолированные отсеки. Носовой багажный отсек просторен настолько, что автор проекта Владимир Матяж помещается в нем полностью



Казанский завод маломерных судов  
420006, Казань, а/я 96  
+7 (843) 512-0016,  
512-1176, 516-8208,  
516-8207  
www.kazanboats.ru  
kazanboats@yandex.ru

