

«Ерики», «Лиманы» да скифские курганы...

В прошлом выпуске журнала мы представили вам ростовскую **производственную компанию «Скиф»**, специализирующуюся на постройке малых судов композитной фанерно-пластиковой конструкции. Читатели имели возможность убедиться, что это серьезное, хорошо оборудованное предприятие, способное поставлять крупные серии лодок, не чураясь индивидуальной работы с каждым потребителем. Подошла очередь показать результаты проведенного тестирования некоторых образцов продукции предприятия. **А. Д.**

**ТЕСТ
Кия**

Фото автора
и компании
«Скиф»

Речь пойдет для начала о наиболее простых гребных лодках, пригодных к использованию под маломощными моторами. Конструкторы компании разработали целый типоразмерный ряд, состоящий из восьми различных вариантов исполнения пяти базовых корпусов длиной от 3.1 до 4.7 м. Как можно понять по концептуальному факту использования фанеры в качестве материала корпуса, все

это лодки бюджетной группы, предназначенные для повседневного использования частниками и прокатчиками в не слишком жестких условиях. Можно спорить о степени выносливости оклеенного «стеклом» фанерного корпуса – всегда найдутся те, кто считает непревзойденными материалами для нашего потребителя чугун и железобетон, но очевидно, что живучесть композита будет на уровне до-

статочно хорошо зарекомендовавших себя многолетней эксплуатацией стеклопластиковых гребных лодок. Если учесть, что на «Скифе» применяют не полиэфирное, а более прочное и стойкое эпоксидное связующее плюс покрывают корпуса жесткими полиуретановыми системами Hercul мирового уровня качества – сомневаться в достаточной долговечности получаемого композита нет смысла.





Одноместный «Ерик» в штатном режиме сидит ровно по скулу



Несмотря на малый собственный вес, «Мурка-3.6» допускает разнообразные варианты нагрузки



Узкий удлиненный «Лиман» быстроходен и не боится прибрежных камышей



«Комбат-4.3» – вместительная широкая лодка, предпочитающая мотор веслам

Испытания проводили теплым осенним днем на гладкой воде Дона. Попробовали и весла, и моторы, а также варьировали нагрузку от минимальной до максимально разрешенной. Результаты замеров скорости достаточно характеризуют ходовые качества подопытных. Лодки все разные, сравнивать их напрямую особого смысла нет, но можно обозначить области их применения, в пределах которых каждая модель проявит свои лучшие качества.

«Ерик 3.1»

Лодка минимальных размеров, которую по массе (48 кг) можно смело отнести к классу «картоп». Типичные стеклопластиковые аналоги при таком весе обычно имеют длину не более 2.5–2.6 м и полные санные формы, «Ерик» же выглядит как типичная транцевая лодка-дори, значит, в отличие от надувных

«резинок» и пластиковых «чемоданов», следовало ожидать от нее более приличного хода под веслами. Выраженный киль на чуть выпуклом днище поможет устойчивости на курсе, а пара кильков-накладок по обе стороны защитят днище от истирания при вытаскивании лодки на берег. Нетрадиционно решен планширь лодки – он не реечный, а сплошной фанерный. Его плавные изгибы вдоль бортов и транца смотрятся очень симпатично, а вырезанные в углах ручки для переноски – красивое эргономическое решение. Наиболее критичные по прочности и ресурсу места – под уключинами – дополнительно усилены изнутри накладками. Под струбинами мотора изнутри, правда, не хватает защитной пластины. Но не беда – легко поставить.

Под одним гребцом «Ерик» сидит точно по нижней кромке транца. Штатные весла длиной



180 см – в самый раз, и ноги можно вытянуть до кормовой банки. Лодка идет ровно, не рыскает, и, приложив должные усилия, нетрудно разогнать ее до уместных при такой длине 6 км/ч. Как обычно, хороший картоп – это выбор одиночек. С пассажиром на корме транец тонет, грести становится тяжеловато – только 5 км/ч, а если он переседет на нос, то 0.5 км/ч удается выиграть, но транец тор-

Модифицированный «Комбат-4.3М», оснащенный носовой палубой и ветровым стеклом, конкурирует с привычными «дюральками»



«Мурка» успешно проходит кренование



С легкими композитными лодками можно управиться в одиночку

Основные данные гребных лодок производства компании «Скиф»

| | Ерик-3.1 | Мурка-3.6 | Лиман-4.7 | Комбат-4.3 | Комбат-4.3М |
|--------------------------------|----------|-----------|-----------|------------|-------------|
| Длина, м | 3.15 | 3.56 | 4.66 | 4.35 | 4.35 |
| Ширина, м | 1.31 | 1.31 | 1.10 | 1.73 | 1.73 |
| Масса, кг | 48 | 47 | 60 | 110 | 165 |
| Грузоподъем., кг | 190 | 235 | 350 | 370 | 345 |
| Пассажиروместим., чел. | 2 | 3 | 4 | 4 | 4 |
| Макс. мощность двигателя, л.с. | 3 | 3 | 5 | 20 | 30 |
| Розничная цена, руб. | 26 400 | 28 100 | 41 500 | 54 500 | 79 500 |

ТЕСТ Кия

чит, ватерлиния укорачивается, и в общем возить пассажира под веслами – не лучший вариант. То ли дело под мотором. Под 2.5-сильным Suzuki с удлинителем румпеля можно идти в переходном режиме со скоростью около 14 км/ч, а вдвоем удлинитель и не нужен. Несмотря на малый размер, остойчивость достаточна. В лодке можно вставать, а с гребцом на штатном месте пассажир сможет безопасно пробраться вдоль борта.

«Мурка-3.6»

Под легкомысленным названием – симпатичная лодочка того же конструктивного типа, что и «Ерик», но на полметра длиннее и на удивление легкая: все та же «картопная» весовая категория до 50 кг. Не случайно эта модель наиболее популярна среди клиентов «Скифа». Вмещает без проблем с дифферентом уже троих,

и удлинение корпуса повыше, а значит на веслах идет легче. Те же 6 км/ч можно получить не особо напрягаясь, а подналяжешь – и до 7 км/ч разгонишься. Из троих пассажиров на борту двое могут подвинуться к самому планширю – только тогда крен будет близок к предельному, значит, остойчивость позволяет взобраться в лодку через борт из воды.

Под тем же 2.5-сильным моторчиком скорость получается такой же, как и у «Ерика», и переходный к глиссированию режим достигается и с одним, и с двумя пассажирами – достойные 12–15 км/ч. Неплохой результат для неподнадзорной ГИМС многоцелевой гребнухи.

«Лиман-4.7»

Самая необычная лодка из всей протестированной нами «братии». Узкая – уже первых двух, плоскодонная со сдвоенной скулой, форштевень полого наклонен, конструкция в целом ближе к традиционной деревянной. Формой она напоминает агрессивный клин, и назначение оправдывает форму: лодка задумана как «камышовая», для плавания в прибрежных зарослях. Для удобства их пронзания при-

няты и малая ширина, и пологий подрез носа. Для без малого пятиметровой длины вместимость, пожалуй, невелика (3 чел.), зато разрешенная мощность мотора – 5 л.с., то есть получается тот же нерегистрируемый согласно новым правилам вариант, заметно более быстроходный, чем первые два.

Ожидания оправдываются. Под китайским пятисильным Sea-Pro лодка уверенно идет в переходном режиме и с двумя (15 км/ч), и с тремя (ок. 12 км/ч) пассажирами, а налегке едва не глиссировала при 16 км/ч. Очень интересное предложение для рыбаков-охотников на внутренних водах. Впрочем, выходить на большую ветреную воду при ширине лодки всего метр и плоском днище мы бы остереглись.

«Комбат-4.3»

Это предложение для серьезных рыболовов. Лодка заметно превышает шириной и высотой борта типовые гребнухи вроде «Пеллы» и по вместимости близка к небольшому баркасу. Если гребные лодки сходной длины допускают установку лишь слабосильного моторчика для хода в водоизмещающем режиме, то приспособленный к глиссированию «Комбат» готов принять и использовать мощность до 20 л.с. Но прямо скажем: грести на нем комплект-



Даже в полном грузу «Комбат» удалось вывести на глиссирование под 15 л.с.

ными 1.5-метровыми веслами было неудобно, и скорости, добавляющей длине, развить не удалось. Из-за большой ширины «Комбату» лучше подошли бы весла длиной 2.2–2.5 м. Это уже не чисто гребная лодка, а скорее моторно-гребная.

Грузим «Комбата» пассажирами. Паспортные 4 человека, размещенные согласно ГОСТу в пропорции «60% у борта – 40% в ДП» лодку до планширя не кренят. Даже погрузка пятого пассажира (третий на борт) не доводят крен до состояния предельного. Остойчивое, мореходное судно. Под мотором в 15 л.с. налегке выдает типичные для этой мощности 40 км/ч, при этом держать румпель, сидя на продольной полубанке у широкой кормы очень удобно. Режим быстрого хода удается поддерживать вплоть до полной паспортной загрузки четырьмя пассажирами, когда скорость хотя и снижается до 30 км/ч, но по тихой воде признаки глиссирования начинают проявляться еще при 16 км/ч. Работают ширина и малая килеватость – лодка получилась грузоподъемной и экономичной на ходу.

Но «Скиф» не ограничилась открытым вариантом «Комбата» и показала «еще более моторное» его исполнение – с запалубленным носом, ветровым стеклом и дистанционным

управлением. Это по сути получился композитный аналог старых «дюралек». 30-сильная двухтактная Yamaha выдала максимальную скорость за 50 км/ч, без труда вытянула штатную нагрузку, и даже справилась с перегрузом: хотя испытателям впятером и пришлось помогать выходу лодки на режим, скорость в конце концов получилась достойная – 41 км/ч.

Выводы и решения

Предлагаемая компанией гамма гребных лодок перекрывает основные потребности, представляемые потребителем к судам подобного типа. Универсальная «Мурка-3.6» легка и на подъем, и на веслах. Тем, кто озабочен минимальными габаритами лодки, возможно, приглянется «Ерик-3.1». Рыбаки и охотники оценят «Лиман-3.8» и «Комбат-4.3». Возможно, в ряду не хватает четырехместной лодки, более приспособленной к веслам, чем «Комбат», но это дело наживное.

«Скиф» строит лодки со знанием дела, из хороших материалов, с соблюдением технологий и конструкторских стандартов. Главная интрига его коммерческого предложения – насколько долговечными окажутся лодки промышленной постройки при эксплуатации обычным потребителем. Ана-



Под 30 л.с. «Комбат-4.3М» справляется с перегрузом в пять персон

логичные по конструкции лодки строителей-любителей успешно ходят десятилетиями, но такой владелец по определению заботлив, свое творение он никогда не обидит.

С другой стороны, сопоставим цены на гребно-моторные суда аналогичных размеров, но изготовленные из других материалов. Близкий по характеристикам к «Мурке» алюминиевый «Вельбот» стоит в два раза больше. Пластиковую «Пеллу-3.5» продают на 20–25% дороже. Если алюминий еще сможет отслужить дольше на эту разницу в цене, то стеклопластик – едва ли. К тому же алюминий придется тщательнее оберегать от недоброго глаза. Наш вывод: простые лодки композитной конструкции стоят тех денег, за которые их продает компания «Скиф», они удачно заполняют стоимостную нишу между бюджетными надувными лодками и жесткими корпусами из алюминия и стеклопластика; при правильном содержании они прослужат так же долго и верно.

ООО «Торговый Дом Скиф-Дон»
Ростов-на-Дону
ул. 1-я Майская, 15/16
тел. +7 (863) 291-4587
torg@skifdon.ru
info@skifdon.ru
www.skifdon.ru



PRINCECRAFT:

*и спорт, и отдых,
и рыбалка*



Даже беглого взгляда на продукцию североамериканского алюминиевого судостроения достаточно, чтобы понять, что эти лодки обладают признаками, заметно отличающими их от аналогичных конкурентов из Европы.

Кажое конструктивное и маркетинговое решение рационально, тщательно выверено и работает на повышение потребительских качеств лодки. Рассмотрим, например, моторные лодки Princecraft, которые производятся в Канаде. Им в полной мере присущ набор отличительных черт, дающих основания отнести их к типичным представителям американской традиции. Производственная компания Princecraft была основана в 1954 году, в городке Пренсвилль в провинции Квебек, и начала свой путь с выпуска небольших лодок и каноэ. С годами спектр предложения расширился до рыболовных и прогулочных моторных катеров, и предприятие после нескольких смен владельца в 1990 году перекупила корпорация ОМС, а затем, в 2001 году ее собственником стала Американская транснациональная корпорация Brunswick International. В настоящее время штат сотрудников составляет более 300 человек, выпускающих несколько тысяч судов в год. Отметим наиболее важные технические особенности лодок Princecraft. Прежде всего, это ряд патентованных решений по корпусу, таких как Double Reverse Chine – конструкция стыка днища с бортом, в которой объединены улучшенная форма скулы и способ клепаного соединения листов обшивки на загнутом под днище фланце. Такая скула повышает гидродинамическое качество корпуса, облегчает выход на глиссирование, улучшает управляемость на

полном ходу, а также конструктивно надежна и имеет отличный внешний вид. Некоторое время одним из секретов Princecraft было применение специального алюминиевого листа, который выпускался исключительно для морской индустрии. Лодки Princecraft изготавливаются из упрочненного алюминиевого сплава марки 5052-H36, выдерживающего давление 2800 кг/см². Этот материал на 25% прочнее сплавов, которые применяет большинство производителей. Применение смешанной клепано-сварной технологии сборки, когда основные швы проклепываются, а вспомогательные – сварные, делает корпус более устойчивым к ударным нагрузкам, даже поглощающим их энергию, поскольку клепаное соединение, в отличие от сварного шва, не накапливает внутренние напряжения вплоть до разрушения, а равномерно перераспределяет их. Результат – малый вес и безукоризненная внешность, в которой нет брутальности чисто сварных конструкций, при этом стыки деталей обшивки и набора обладают высокой степенью живучести и отсутствием остаточных деформаций, что свойственно клепаным соединениям. Еще одно яркое конструкторское решение – применение на днище двухслойных листов, склепанных по всей поверхности. Такое днище обладает не только исключительной прочностью, но оно и меньше «звенит» и вибрирует под ударами волн, что очень ценят рыболовы.



Нельзя не сказать про аварийную непотопляемость. Технологические пустоты корпуса заполняются специальным одобренным для морских условий пенополиуретаном в таком объеме, что при наполнении катера водой он способен удерживаться на поверхности не менее 24 часов (стандартный заводской тест), при этом он сохраняет правильное положение и не переворачивается. Эта функция катера строго регламентируется сертификатом безопасности, выдаваемым американской ассоциацией NMMA. Ровный опрятно сделанный корпус не грех и покрасить – от этого только выиграет. Канадцы используют широко применяемые в прогулочном судостроении полиуретановые краски, они обладают высокими механическими свойствами и прекрасным блеском. Не каждый строитель металлических судов осмелится покрасить борт в черный глянец, выделяющий малейшие дефекты поверхности. Черная полоса на борту Princecraft в сочетании с фирменной графикой на термовиниле смотрится безупречно, если не сказать роскошно – без какого-либо шпатлевания-выравнивания обшивки. Типичны для «американцев» и основные решения по компоновке и оборудованию. Палубы покрыты виниловым ламинатом, планширь и зашивки борта – ковролин (либо тот же винил как опция), декоративные вставки консолей и багажных отсеков отформованы из АБС-пластика. Все безукоризненно, технологично и вместе с тем очень комфортно для экипажа и радует глаз. Кормовой диван раскладывается в плоскую площадку во всю корму, на которую можно установить съемное «штурманское» сиденье, превратив его в рабочее место рыбака, а можно просто загорать на ее ворсистой ковролиновой поверхности. Похожая по назначению площадка есть и в носу, разве что поменьше размером, зато под ней скрыт садок для живой рыбы с принудительным водообменом (аэрактор), такой же садок расположен и в кормовой части катера, кроме того, на некоторых моделях в базовую комплектацию входит троллинговый электромотор Minn Kota. Специализированные отсеки для хранения длинномеров – удилиц, подсаков, отпорников – расположены под палубой и в

бортовых нишах. Фирменный тент Princecraft обладает повышенной пыле-влагозащитой, имеет непротекаемые вентиляционные отверстия, надежно закрывает кокпит, ладно скроен и хорошо держит тепло, что крайне важно при эксплуатации в суровых погодных условиях.

Но коль скоро компания Princecraft входит в группу Brunswick International, понятно, что комплектование лодок подвесным мотором Mercury производит само предприятие-изготовитель со всеми вытекающими преимуществами – высоким качеством работы, заводской гарантией и заметно сниженной ценой по сравнению с той, что пришлось бы заплатить, устанавливая свой «сторонний» мотор у дилера. Кстати, на установку мотора завышенной против паспортных данных мощности американцы, да и эксклюзивный дистрибьютор в РФ питерская компания «Катерофф» не идут – репутация марки им дорога. Кроме заводского опционального оборудования, которое можно заказать за 10–12 недель до поставки, здесь смонтируют и рыболовное оборудование Cisco Fishing System. Высокий технологический уровень производства говорит сам за себя. Помимо гарантированного качества он подразумевает цену товара, сформированную в условиях выпуска по-американски крупных серий, значит – более низкую, чем у аналогов от известных у нас европейских производителей. При этом предоставляется полноценная гарантийная поддержка в дилерском сервис-центре в Лахте; пусть не пожизненная, как это можно было бы получить на территории США и Канады, но также обеспеченная международным авторитетом бренда Princecraft.

В 2013 году российским дистрибьютором «Катерофф» будут поставлены на российский рынок основные серии катеров Princecraft: Sport, Platinum, Xpedition, Hudson. Эти модели будут выставлены на Бот Шоу в Москве, которое пройдет в «Крокус Экспо» с 12 по 17 марта 2013 года.



ООО «КАТЕРОФФ»
197229 Санкт-Петербург
Лахтинский пр., д. 2, корп.1, офис 5
Тел. +7 (812) 716-6356, +7 (911) 818-27-93
infomarin.spb@gmail.com
www.yachts-boats.ru