

# «Дончаки» – быстрые лошадки

**ТЕСТ**  
**Кия**

Фото автора

**А. Д.** ♦ Ростовская производственная компания «Скиф», о которой мы пишем уже не в первый раз, выпускает разнообразную лодочную продукцию, и было бы удивительно, если бы ее маркетологи не охватили наиболее массовый сегмент «жестких» моторных лодок длиной 4.5–5 м. Такие лодки с открытой компоновкой унаследовали повышенный интерес потребителя со времен появления первых подвесников; они наилучшим образом отвечают запросам тех любителей водного досуга, кто перерос возможность надувного ПВХ, но не требует от лодки, чтобы она стала средством длительного пребывания на воде.

**Т**ребования к открытым универсальным лодкам, сложившиеся за многие годы массовой их эксплуатации, просты: максимально вместительный кокпит, который в пределах разрешенной грузоподъемности можно использовать для размещения как пассажиров, так и груза; минимально необходимая защита водителя от ветра и брызг, мореходность на уровне, достаточном для уверенного передвижения по большинству внутренних водных путей. Развитие водно-моторной техники в последние десяти-

летия внесло свои коррективы в образ «народной моторки». Вдобавок к перечисленному от нее сейчас требуется способность успешно нести двигатели «среднего класса» в 40–60 л.с., в том числе более тяжелые четырехтактные, ну и, конечно, прилично выглядеть на фоне конкурирующего европейского импорта. Отсутствие немалого таможенного сбора на товар нашего производителя пока остается сильным фактором его конкурентоспособности, но это не значит, что можно строить лодки кое-как; принцип «глаз

покупает» остается актуальным и во времена малобюджетности.

Конструкторы «Скифа» заслуживают симпатий уже тем, что попытались решить задачу «народной мотолодки» более чем одним способом. На тест они представили два варианта лодки, названной ими «Дончак 4.7» – классическую с запалубленным носом и сплошным кокпитом и двухконсольную с проходом в нос. Как вы уже наверно знаете по прошлым публикациям, «фишка» донских судостроителей заключается в применении для корпусов композитной





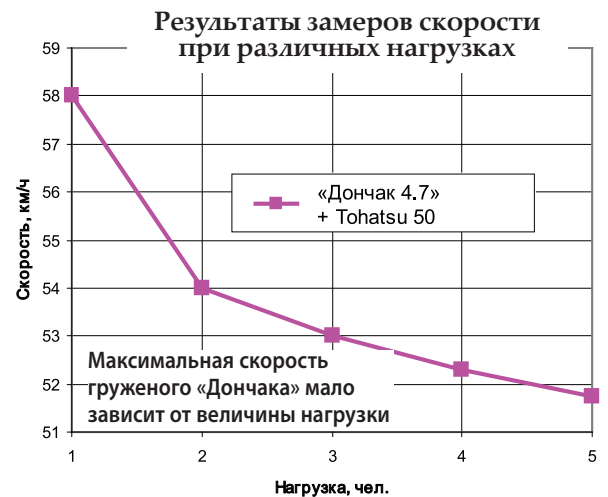
Два варианта компоновки «Дончак» в одном корпусе



безматричной технологии формирования стеклопластиковых корпусов, когда формообразующая основа из водостойкой фанеры внедряется внутрь пластикового ламината. Она-то и дает, с одной стороны, возможность строить тщательно отделанные красивые лодки, с другой стороны – смело экспериментировать с компоновками и оборудованием, не вкладываясь в дорогостоящую оснастку. Сравнение обоих вариантов в рамках одного теста даст ценную информацию как для потребителя, так и для разработчика.

У лодок отлично проработанные линии. Отсутствие обязательных для пластиковых изделий требований к техно-

логическим уклонам поверхностей позволило конструкторам свободно поработать с формой. Борт украшает четкая полоса привального бруса и едва заметный, но очень манерный излом обшивки по всей длине. В кокпите строителям не пришлось мудрить с разбивкой секций, с отдельными зашивками и теми же технологическими уклонами на консолях – интерьер просто выстроен вместе с корпусом максимально функционально; крашенные полиуретановой краской фанерные детали своей фактурой более напоминают листовую пластик. С умом сделан кормовой диван: передняя стенка у него съемная, и ее можно удалить, если что-либо из предме-



тов снабжения не будет уверенно помещаться в трюме. Сквозь вырезы в этой стенке уходит в шпигаты вода из самоотливного кокпита.

Оборудование нехитрое, выдающее исходную «народность»

Основные данные  
моторных лодок «Дончак»

	4.7	4.7V
Длина, м	4.77	4.77
Ширина, м	1.92	1.92
Килеватость на транце, град.	14	14
Масса корпуса, кг	320	340
Грузоподъемность, кг	420	420
Пассажировместимость, чел.	5	5
Макс. мощность двигателя, л.с.	50	60

лодки. Сиденья на «палубной» версии лодки – типовые из «Моремана», фитинги-законцовки для гнутых из нержавеющей трубы релингов тоже стандартные. Ветровое стекло из акрила благодаря отсутствию рамы выглядит очень легким, изящным, крепится на стальных уголках, при этом за огибающий его трубчатый релинг можно держаться безбоязненно. Но есть и минус – если в беспокойном море доведется «словить» воду на носовую палубу – она наверняка протечет под нижним краем стекла в кокпит. Относительно невысок и надводный борт в корме, где-то около полуметра в состоянии налегке.

Дончаки – это особая редкая порода казацких лошадей, прославившаяся своей выносливостью в Отечественную войну

Тест на кренование  
проходит успешно



Обе лодки на разведенной тяжелым катером волне вели себя надежно и предсказуемо даже в экстремальных ситуациях

1812-го. Видимо, лодка с таким именем должна обладать легким быстрым ходом и неприхотливостью в эксплуатации. Представленные модели оборудованы довольно мощными для своих размеров моторами: у палубной модели «Дончак 4.7» установлен 50-сильный Tohatsu с винтом размером 11.1×13 дюймов; на двухконсольной «Дончак 4.7V» – Yamaha 60 с винтом 11×15”.

Невысокий борт требует внимания, поэтому первый тест – на остойчивость. Грузимся в палубный вариант вчетвером по-ГОСТовски: двоих по центру кокпита, двоих на планширь. Поскольку килеватость лодки умеренная, сюрпризов не получаем. Вода до планширя не доходит сантиметров на 15, тест пройден.

Пробуем на ходу. Tohatsu рочет по-своему, по-тракторному за транцем, но шум в целом невелик. Нет характерного «звона», присущего легким конструкциям, ощущение такое, будто фанеро-пластиковый композит приглушает вибрации. С двумя седоками лодка очень отзывчива на обороты мотора, легко стартует и уже при 20 км/ч (около 3000 об/мин) начинает глиссировать. Небольшая речная волна

высотой в 20–25 см, раздутая слабым низовым ветром, никак не сказывается на плавности хода, широкое стекло прекрасно закрывает от встречного потока. Реакция на штурвал мягкая, ровная, без срывов. Грузим лодку по человеку до нормы вместимости. Поведение остается тем же, выход на режим затягивается несущественно – 50 двухтактных сил позволяют и больше, поведение «Дончака» с загрузкой становится только спокойнее, хотя бдительность терять нельзя. Повороты становятся более затяжными, с заметным проскальзыванием, и, закладывая вираж с полного хода (кстати, лодка позволяла проделывать их при любой нагрузке), стоит просчитывать траекторию заранее, чтобы не угодить в камыши в узкой протоке. Отметим также, что под влиянием волны груженная лодка пытается медленно раскачиваться, дельфинировать, впрочем, на тихой воде быстро успокаивается. С одним же водителем в полный газ лодку как будто стегнули нагайкой – вместо обычных 52–54 км/ч она рванула за 58. На приведенном графике видно, что при нагрузке более чем в одного водителя падение скорости на каждую дополнительную сотню

килограммов несильное. Обращает на себя внимание также ровность кривой зависимости скорости от оборотов, практически без провала в переходном диапазоне. Это свидетельство неприхотливости легкой лодки к мощности устанавливаемого мотора. Можно было бы с успехом гонять ее и под «двадцаткой», это сказало бы только на некотором снижении максимальной выводимой на режим нагрузки.

Обнаруженные особенности хода «Дончака 4.7» – быстрый выход на глиссирование, малая чувствительность к нагрузке, ощутимый дрейф на повороте – все это, включая запалубленную компоновку – черты универсальной умеренно-килеватой легкой лодки, которую мы уверенно относим к «народному» типу, давно и прочно зарекомендовавшему себя на реках и озерах страны. Двухконсольному варианту «-4.7V» повезло в нашем тесте меньше. Более мощная на добрый десяток сил Yamaha 60 исправно крутила обороты 15-дюймового по шагу винта, но адекватной прибавки к скорости обнаружить не удалось. Трудно сказать, что стало причиной конфуза – недобравший мощности двигатель или особенности центровки (двухконсольная на ходу показывала несколько больший дифферент) – понятно, что с этой компоновкой надо еще поработать. По нашим наблюдениям, при длине корпуса менее 5 м полноценный двухконсольник реализовать непросто. То центровка получается слишком кормовой, то носовой кокпит излишне куцей. В общем, запалубленный вариант «Дончака 4.7» здесь показал себя с лучшей стороны, хотя носовая посадка водителя у него и влечет неудобства вроде более близких ударов о волну и некоторой тесноты в зауженной носовой части. Пожалуй, строителям стоило бы придать и больший



Фаворит теста – «Дончак 4.7» с «автомобильной» запалубленной компоновкой



наклон транцу, чтобы иметь возможность сильнее «поднурить» двигатель при возможных кормовых загрузках.

Впрочем, во время фотосессии, проведенной на волне, поднятой за тяжелым катером, обе серийные лодки показали все свои лучшие качества. Они с полного хода выпрыгивали, полностью оголяя днище, зарывались по самые борта, на трюковых виражах крен достигал порой 45°, но все это веселье нисколько не сказало ни на безопасности экипажей, ни на работе моторов, ни на прочности конструкций.

### Резюме

«Дончак 4.7» – нарядная практичная лодка с ценой, не превышающей цены аналогичной

лодки из стеклопластика, но допускающая значительно большие доработки под ваши персональные требования, если вы предварительно согласуете их с производителем. Она грузоподъемна, быстроходна и успешно пойдет с моторами разной мощности. Но, заказывая производителю особый вариант компоновки, проследите, чтобы его центровка была близка к наилучшей – как у запалубленного варианта судна. ⚓

**ТЕСТ**  
**Кия**

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

