

Сталкер – «шествующий горделиво»

А. Д. ♦ На протяжении лет, за которые наш маломерный флот заметно обновил свой состав, мы наблюдали, как меняются предпочтения в дизайне у наиболее интересной для рынка группы потребителей «среднего класса» – тех, кто готов заплатить за судно цену, примерно соответствующую цене хорошего автомобиля.

В этом секторе одно время хорошо продавались зализанные «пули» по образцу динамичных американцев, потом, с расширением покупательской базы, спрос сместился в сторону более уравновешенного классического дизайна, свойственного например скандинавам, или даже до забавных стилизаций под британскую старину. Сегодня продолжает набирать силу тренд на обладание скромным на внешность, часто

имитирующим в этом «профессионала», но оборудованным с удобством и вкусом прогулочным судном. С одной стороны эта тенденция подпитывается теми, кто уже накатался на веселых лодках «пляжного» типа и хочет перейти в разряд путешественников, пребывающих на борту достаточно долгое время. С другой – теми, кто вдоволь наштормовался в открытых водах на своих «пулях» и понял, что классика – это не просто один из

архитектурных стилей, а наиболее чистое выражение эксплуатационного совершенства судна.

О первоисточниках

Катер «Сталкер», выпускаемый ростовской компанией «Скиф», возник не на пустом месте. Его

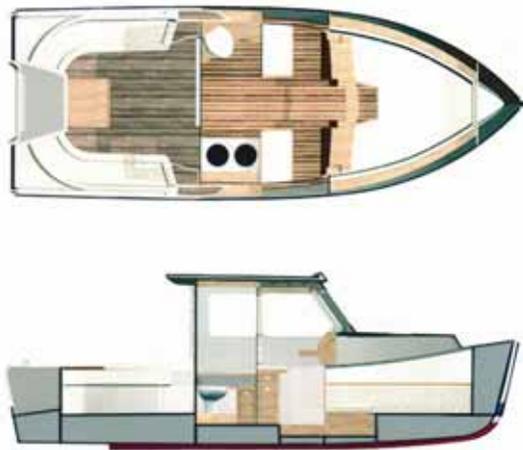
Основные данные катера «Сталкер»

Длина, м	7.4
Ширина, м	2.55
Высота борта на миделе, м	0.96
Масса корпуса, кг	1600
Грузоподъемность, кг	900 кг
Пассажироместимость, чел.	8
Макс. мощность двигателя, л.с.	150

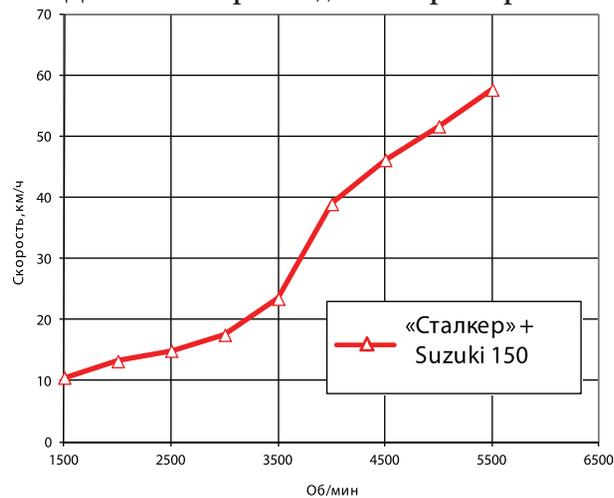
**ТЕСТ
Кия**

Фото автора





Данные замеров ходовых характеристик



Рулевая рубка просторна и в ширину, и в высоту. И пост водителя занимает в ней не главное место



Развитые транцевые площадки понравятся и рыбакам, и купальщикам



прототипом послужил известный проект Арчи Дэвиса для судостроителей-любителей Jiffy V-22, представляющий собой одну из реализаций североамериканской дори с V-образным днищем (в чем он постарался учесть пожелания клиентов об улучшении мореходности традиционно плоскодонной рыболовной дори). «Вечнозеленый» дизайн моторного судна с двухуровневой рубкой, просторным кокпитом и гармоничной погибью борта – это отличный образец для интерпретации в различных конструктивных и отделочных материалах, с вариацией исходной компоновки под тот или иной состав оборудования. Ростовчанам с их технологической традицией фанерно-пластикового композита переделывать исходный конструктив проекта и не пришлось. Зато, применив возможности развитого производства,

им удалось уйти от «самодельности» реализации Jiffy, которая, как известно, проглядывает прежде всего в деталях оборудования и качестве отделки.

Об исполнении

Корпус тестового катера выведен ровно; темно-синий глянцевый борт, крашеный полиуретановым «Хемпелем», выглядит почти идеально. Ровно, аккуратно выведены и кромки реданов, борта, рубки, прямо как у стеклопластикового изделия – а это не матричная формовка, каждая лодка требует мастерской работы. Чисто выгнуты и заполированы трубчатые релинги. Удобен проход вдоль борта. Он хотя и лишен сплошного ограждения, но есть приступки-рундучки, чтобы подняться из кокпита, страховочные буртики по краю, несскользящее покрытие палубы и релинги в носу. Кокпит, занимающий едва

не полкорпуса – самоотливной, крашеный, с рундуками и отсеками для концов-кранцев-отпорников. На корме целых две транцевые площадки с деревянными ступеньками.

Интересный момент: в леерном ограждении применен натягиваемый талрепом тросик – это типично яхтенное решение. «Яхтенные» подходы видны и в других деталях – в упомянутых деревянных буртиках по кромке борта, в вентиляционных решетках, фрезерованных из сплошной дощечки, киповых планках рядом со швартовными утками. Но ведущая в каюту из кокпита сдвижная дверь уже не по-яхтенному монументальна: она стеклянная, с нержавеющей рамой и изогнутыми ручками, легко скользит в направляющих. «Vofor, Турция, – говорит Яков Никитин, директор «Скифа», – стоит как полпарохода...».

Интерьер приятно удивляет



У «парадного входа» – группа разработчиков проекта



Высокобортный корпус уверенно проходит волну

чистотой решений. Видно, что здесь поработал декоратор, а не только технолог с краснодеревщиком. Применена шпонированная фанера светлых тонов, с ней гармонируют оттенки серого в поверхностях панели управления, столешницы камбуза, подушек лежанок и сидений. Настил палубы имитирует тиковую рейку. Светильники современные, логично вписывающиеся в геометрию обстройки – длинные светодиодные планки на подволоке, заодно закрывающие стыки панелей зашивки. «Высокая» часть рубки полностью отдана под служебные нужды – здесь пост управления, камбуз и просторный галюн в отдельной выгородке.

На высоте помещения не сэкономили. Функции салона и спальной каюты объединены в носовой части, отделенной от рулевой рубки только узкой рулевой консолью. Это придает простор внутреннему пространству, хотя заметно снижает возможности установки навигационных приборов с широким экраном. Для окон применен аккуратный алюминиевый профиль; иллюминаторы в каюте, форлюк – все фирменное. Вентиляционную функцию форлюк выполняет исправно, хотя не так-то просто воспользоваться им для эвакуации: расположен

он прямо над столом. Сдвижное стекло в окне водителя – тоже очень правильное решение, оно позволяет легко общаться с матросом на якоре. Была бы очень полезна и складная утка на палубе рядом для быстрой швартовки силами водителя.

О поведении

«Исходник» Дэвиса предполагал установку мотора мощностью не выше 115 л.с., под которым тот налегке выдавал 30 уз (56 км/ч). Ростовский вариант обладал роскошным четырехтактным Suzuki-150 с винтом размером 15×21 дюйм; очевидно, недостатка в мощности он испытывать не мог. Замеры скорости показали, что результат полностью соответствует статистике по энерговооруженности: максимальная достигнутая скорость составила более 57 км/ч – но не порожнем, а с четырьмя пассажирами на борту. Да мы и без того знаем, как мала прибавка скорости при установке более мощных двигателей против рекомендуемых. Впрочем, и эта скорость ощущалась достаточно хорошо. Катер начинал «чувствовать» себя уверенно примерно при 40 км/ч с выходом на развитое глиссирование. При пробегах за высокой волной тяжелого катера корпус «Сталкера» оголял киль в подлетах на

половине длины, мощно разбивая носом брызги, в которых порой скрывался полностью. В поворотах с полного хода, которые можно было давать без колебаний, крен был очень умеренный, несмотря на высокую рубку. В целом сложилось ощущение, что 150 сил мощности придется в самый раз, если брать в расчет полную пассажироместимость. Очень не помешали бы дополнительные средства управления ходовым дифференциалом (транцевые плиты, интерцепторы), поскольку горб сопротивления при разгоне заметно выражен.

О наших выводах

Катер «Сталкер» – для «Скифа» первенец по уровню и разнообразию проведенных работ, и в головном образце неизбежны шероховатости. Для достижения высшего качества исполнения судна (на которое верфь может и должна выйти) стоило бы тщательнее подобрать фактуры зашивки и оборудования в рубке, придать ему лоск, отработать комплектацию – это дело неживое. Важно то, что «Сталкер» по соотношению цены (1.85 млн руб.) и потребительских свойств способен стать сегодня реальным претендентом на звание «народного крейсера», судна для семейного туризма и многодневных походов с друзьями. *Л*

**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

Скиф



ООО «Фордевинд-Регата», официальный дилер TBS в России
197110, Санкт-Петербург, Петровская коса, 7, тел.: (812) 320 1853, факс: 323 95 83
info@fordewind.spb.ru, www.fordewind-regatta.ru