

# Liman SB 360 и SCD 360 AD

Андрей Спирин,  
фото «Кия»

Довольно часто, занимаясь журнальными тестами, мы рассматриваем сразу несколько моделей лодок – это исключает «скидки» на разную погоду и другие условия, возникающие при отдельных, изолированных испытаниях каждой модели. Именно при сравнительном тестировании особенности того или иного судна могут стать явно заметными. Кроме того, это позволяет больше узнать о производителе.

**Н**а этот раз нам было интересно сравнить две модели лодок компании Liman, сделанных в одном размере (3.6 м), но разных по обводам, и имеющих разную конструкцию днища.

Начнем с **Liman SB 360** – это модель с надувным днищем низкого давления (НДНД). Баллоны этой лодки склеены из камуфлированной ткани плотностью 1350 г/м<sup>2</sup>, имеют три независимых отека. Днище склеено из ткани черного цвета, имеет один клапан для наполнения воздухом низкого давления и стравливающий клапан от избыточного давления. Еще один герметичный отсек – платформа блока безопасности.

Штатной помпой с одной камерой мы накачали баллоны и днище в рабочее положение. Минимальным рабочим давлением производителем установлено 250 мбар. Т.к. в комплекте с другой

лодкой шла помпа с двумя камерами, мы воспользовались ей и докачали баллоны до 300 мбар – максимального давления, разрешенного производителем. Время сборки заняло около 15–20 минут, но при отработанном процессе это может занять до 7–10 минут.

Надувное днище приняло боевой вид, клапан исправно стравил избыточное давление, и мы, с интересом совершая шаги по кокпиту судна, прислушивались к своим ощущениям. Днище никак не реагировало на перемещение тела весом под сотню. Дискомфорта мы не ощущали.

У нас вызвала вопросы пластиковая накладка на банках – мы не отметили четкого захода ликпаза в ликтрос, зато обратили внимание на склонность к срыву банки со своего рабочего положения. В нашем случае банка соскочила, когда на нее сел человек весом 143 кг – просто сел. Конечно,





**Основные данные надувных лодок Liman**

	<b>SB 360</b>	<b>SCD 360 AD</b>
Длина, м	3.60	3.60
Длина кокпита, м	2.45	2.46
Ширина, м	1.70	1.70
Ширина кокпита, м	0.80	0.80
Тип днища	надувной пайол низкого давления	надувной пайол высокого давления
Плотность ткани ПВХ на баллоне / на днище, г/м <sup>2</sup>	1350	1100/1300
Масса, кг	52	56
Макс. мощность ПМ, л.с.	20	15
Грузоподъемность, кг	530	700
Пассажировместим., чел.	5	6
Кол-во отсеков плавучести	4	4
Длина весел, м	1.53	1.53
Высота транца, мм	390	390
Толщина транц. плиты, мм	29	29
Размер упаковки, м	1.20×0.45×0.70	1.10×0.30×0.70

такой вес не является распространенным, но вот она, та самая случайность, когда сошлись «в лоб в лоб» нечаянный пользователь и конструкция.

Носовая сумка крепится в лодке четырьмя ремнями, видно, что ее размер универсален, и комплектация всего модельного ряда Liman стремится к унификации.

Пара ручек для перемещения лодки в накачанном состоянии расположена между баллонами возле транца, вторая пара разместились снаружи лодки ближе к носовой части – лодку легко нести вдвоем. Весла успешно прошли испытания на греблю. Все маневры были совершены в рабочем порядке.

Лодке по сертификации присвоена категория «С». Грузоподъемность, заявленная производителем – 530 кг, явно занижена, учитывая объем

воздуха, который находится в днище. Сотни полторы можно накинуть верных, но производитель их не заявляет, видимо, из соображений страховки потребителя. Ну, а скрытый резерв явно не помешает, ситуации бывают разные. Сам я оказался свидетелем, как на переходе при достаточно приличной волне был пробит баллон, и благодаря надувному днищу лодка достойно перенесла потерю одного из блоков плавучести. А лодка была груженная! Ее владелец потом разрывался между двумя желаниями: благодарить производителя за удачную и надежную конструкцию или сетовать и думать, что же делать с пробитым баллоном. Одно хорошо – все эти мысли ему пришли, когда он твердо стоял на земле!

Вернемся к Liman SB 360. Шпигат для слива воды снабжен пробкой, которая открывается снаружи лодки. Нам показалось, это не очень удобно – не очень хочется запускать руку в холодную воду осенью, а, например, перемотанную бинтом – совсем не хочется.

Не обнаружили мы рыма на транце для страховки мотора. Это абсолютно не лишний элемент.

Ну а «лимановским» сумкам мы поставили жирную двойку. Сумка-конверт – это хорошее конструктивное решение упаковки лодки, но работает оно лишь тогда, когда все выверено до миллиметра. А если из сумки все вываливается или «на все про все» две ручки? Впрочем, это легко устранимый минус. Ведь главное – это ходовые качества.

Изначально для теста Liman SB 360 был запланирован двухтактный мотор Suzuki в 15 л.с., но т.к. максимально допустимая мощность двигателя для этой лодки составляет 20 л.с., мы специально взяли двадцатку Honda с четырехлопастным винтом. Ее-то мы и установили в первую очередь.



Но впечатления, мягко говоря, не радовали. Максимальная скорость с одним человеком оказалась 41 км/ч. Из-под ноги мотора шло сильное брызгообразование, и косынки не в состоянии были остановить попадание воды в кокпит. Лодка в поворотах проскальзывала, а совершить циркуляцию с минимальным радиусом не представлялось возможным – слишком опасным казался данный маневр (не впечатлили нас и замеры с нагрузкой: 180 кг – 36.6 км/ч, 260 – 34 км/ч, 360 – 34 км/ч). Такого расклада мы не ожидали. И на какое-то время этот тандем лодки с мотором был «списан» для проведения съемки и фотосессии теста. Заодно проверили, как работает шпигат для слива воды. Работает. Вода вместе с песком была слита. Для этого был выбран переходный режим с дифферентом на корму.

Все встало на свои места, когда мы заменили двигатель (в этот же момент неожиданно прекратился ливший все время дождик). Поставив мотор Suzuki в 15 л.с., лодку мы просто не узнали. Никакого брызгообразования, в повороты стала входить уверенно. Совершая разные маневры, мы отметили только одно: SB 360 немного «тащит» воду носовой частью. Реданы бы решили этот вопрос. Максимальная скорость – 40 км/ч против 41 км/ч, достигнутого на Honda.

Вес моторов различается заметно. Honda тяжелее своего собрата аж на 20 кг, и опускается в воду несколько ниже. Эти 15–20 мм дают о себе знать, как мы видели, меняя характер лодки до неузнаваемости. Дальнейшие испытания показали, что при загрузке в 340 кг (4 человека) под 15 л.с. Liman SB 360 выходит на глиссирование и развивает скорость 24 км/ч. Лодка сдала экзамен и в очередной раз подтвердила, что надувное днище – это не только невысокий вес, а хороший набор мореходных качеств. Но при выборе мотора следует учесть вышеописанные ситуации.

Наконец, мы приступили к сборке второй

лодки – **SCD 360 AD**. В ней применена система съемного надувного пайола – надувного днища высокого давления (НДВД). Эта конструкция всегда имела особый спрос из-за своего небольшого веса, в данной комплектации 56 кг, простоты и скорости сборки. При желании этот тип лодок можно оснастить и жестким пайолом, таких примеров немало, но сегодня во главу мы ставим надувное днище.

Сделав несколько безуспешных попыток завести ликтрос в ликпаз, мы обратились за помощью к нашим запасам – использовали в качестве смазки силиконовый спрей. С ним дело наладилось, и конструкция была собрана за пару минут. Необходимо учесть, что лодка новая, и все узлы крепления не притерты друг к другу.

Используя штатный насос с двумя камерами, накачали лодку до рабочего давления. Пайол наполнили воздухом до 800 мбар. Весь процесс сборки у нас занял 15 минут (с электрическим насосом было бы вдвое быстрее).

Установив на транец Suzuki в 15 л.с., мы сделали первый пробный заезд. Тут же был выявлен «баг» – лодка не любит загрузку в нос. Идет подсос воздуха под днище, и далее этот воздушный пузырь перемещается к винту мотора. Это не новость, а известный факт из жизни лодок с пайолом НДВД. «Лечится» это правильной центровкой груза в кокпите лодки, а производитель в носовой части между килем и пайолом размещает жесткий элемент из фанеры.

Освоив особенности характера лодки с пайолом НДВД и привыкнув к ним, далее можно получать удовольствие от использования данной конструкции. Не забывая защищать пайол от порезов и проколов.

Проведя замеры, мы получили такие данные: с одним человеком весом 95 кг под 15-сильным мотором лодка развила скорость 39 км/ч. Это очень хороший показатель. Выход на глиссирование





Редакция благодарит компанию Suzuki Motor Corporation ([www.suzuki.spb.ru](http://www.suzuki.spb.ru)) за оказание помощи в проведении теста

**Скоростные характеристики лодок Liman при различной нагрузке (ПМ Suzuki 15), км/ч**

	Нагрузка, кг			
	95	180	250	330
<b>SB 360</b>	40	36	31.5	24
<b>SCD 360 AD</b>	39	35	28	21

занимает пару секунд, надо только переместить центр тяжести ближе к миделю судна. С загрузкой 180 кг скорость упала до 35 км/ч. Это, как правило, и есть наиболее частотная загрузка. Вес 330 кг для лодки является крайним, когда она выходит на глиссирование, но «выкарабкивается» очень долго, плюс необходимо правильно подбирать курс.

Liman SCD 360 AD имеет небольшую килеватость на транце, но при этом в повороты входит уверенно без сноса. В поворотах воздух не прохватывает. Хорошо слушается руля. При сильной волне нос начинает подгибать, в данном случае это и не страшно, ломаться нечему, правда, скорость падает. С другой стороны, идти на большой скорости на «короткой базе» можно только в экстренной ситуации, т.к. это очень опасно, да еще позвоночник сильно страдает от ударов.

В целом, лодка нам понравилась. Для тех, кто остановит свой выбор на этом размере, и важной составляющей будет являться вес – это очень хороший выбор. В паре с двухтактным легким мотором (в нашем случае 33 кг) она существенно разгрузит вашу спину, особенно в «режиме эгоиста» или с ребенком.

**Резюме**

Можно ли поставить в один ряд и записать в одноклассники две рассмотренных модели? Безу-

словно. Кроме размера их объединяет отсутствие жесткого днища. Что никак не отразилось на обитаемости в кокпите. К плюсам обеих систем можно отнести повышенную грузоподъемность, низкий вес, и стоимость, которая практически уравнилась с ценой на модели с жестким днищем.

Простота сборки, скорость приведения в рабочее состояние также является плюсом, но когда лодка упакована и необходимо ее переместить, один пакет весом чуть менее 60 кг требует некоторой сноровки и тренировки при погрузке-разгрузке. Правильно сделанная сумка с нужными ручками существенно поможет в этом вопросе. Производителю надо хорошо и детально проработать этот вопрос, а благодарный покупатель проголосует за это своим кошельком. Это в полной мере относится и к дополнительным аксессуарам. В нашем случае у лодок была полная комплектация – носовая сумка, накладки на сидения, ходовой тент.

При эксплуатации обе конструкции требуют бережного отношения к днищу. Вопрос кроме безопасности затрагивает еще и ремонтпригодность, и к этому надо быть готовым.

Надо отметить, что приверженцев надувного днища не становится меньше, отношение к данной конструкции меняется постоянно, а определяется оно условиями эксплуатации и состоянием здоровья и физическими возможностями.

Из минусов. Лодка с пайолом НДВД боится потертостей. Необходимо постоянно проводить визуальный осмотр и следить, чтобы в лодку как можно меньше попадал песок, а он, как известно, является великолепным абразивным веществом. И не посещать страны, где в больших количествах произрастают кактусы. **✎**



Екатеринбург:  
Сервис и склад –  
ул. Первомайская, 71Б  
кор. 1, тел.: 204-9777,  
375-2038  
Челябинск:  
Магазин и склад –  
ул. Плеханова, 1А  
тел.: 751-2552  
[www.sportest.ru](http://www.sportest.ru)