

# «ФРЕГАТ-280» в боевых условиях



**ТЕСТ**  
КАТЕРА и ЯХТЫ

Когда в одно из хмурых июньских воскресений я набрал номер “мобилы” коммерческого директора известной питерской фирмы “Фрегат” Игоря Дубинского, вовсе не был уверен в успехе последующего авантюрного лодочного реверанса. Мне срочно, буквально завтра, была нужна легкая складная посуда для сплава по затерянной в смурных саамских тундрах, неизученной речке, что режет скалы на Кольском полуострове.



Обычно производители не очень-то жалуют эдакие прыжки в неизвестность — лучше и безопаснее проводить журналистские тесты на Сестрорецком разливе. Но Дубинский без каких-либо масонских промедлений, задав пару наводящих вопросов, внезапно быстро согласился и менее чем через сутки в помещении редакции нарисовались пухлая сумка из темно-зеленого капрона и пара увесистых деревянных весел в придачу.

Дерево уже само по себе вселяло определенную уверенность в успех экспедиции — все сплавщики знают, как часто приходится отталкиваться от внезапно выросших на пути камней или скал. Дюралевыми фигурками особенно не поработаешь — не ровен час изогнуться и поломаются, вот и приходится, как обычно, волочить с собой по маршруту дополнительные шестики для выше обозначенных баталий. Тут же было полноценное гребное весло, на котором, при необходимости, смело можно было вывесить двигатель от “Жигулей”. Собственно говоря, нашей новой подружкой и была трехместная подковообразная гребная лодка длиной 2.82 м (модель “R-280”), шириной 1.34 м. и диаметром борта 0.39 м.

Когда пузатая вертушка Петрозаводского авиаотряда прощально махнула “крыльями”, экспедиция обнаружила себя на галечной косе приличной тундровой речки, по которой нам предстояло пройти как минимум 80 км и где на карте отчетливо обозначалось не менее 15 порогов.

То, что “Фрегат” использует для накачки надежные “лягухи” собственной кон-



струкции, мы знали давно, но вот то, что они придумали еще оригинальные клапана, было приятной неожиданностью. Честно говоря, просто замучили итальянские фитюльки, в которых то пружинка заест, то резиновая прокладочка потечет или вовсе исчезнет, то еще чего похлеще на десерт, когда до ближайшей лавочки верст 200. Да и купить строптывого “итальяшку” нереально, в то время как “фрегатовцы” гарантируют в случае поломки выслать почтой новый клапан любому желающему всего за 50 рубчиков.

Лодка склеена из пятислойной ткани финского или германского происхожде-



ния (двухстороннее покрытие из ПВХ). Мы все выбрали из резинового детства и до сих пор тоскуем по надежным и вместимым “ЛАС-5” или юрким в речных приключениях “ЛАС-3”.

К сожалению, сегодня резиновые изделия уже не идут ни в какое сравнение с ПВХашными красавцами. Поговаривают, что с развалом Союза напрочь исчез из страны и каучук — генералиссимус резиновых посудин.

Например, согласно заводским инструкциям, средний срок службы лодок от Уфимского завода эластомерных материалов — крупнейшего производителя резинок в стране — всего 3 года, а гарантийный и того менее — 12 месяцев. У “Фрегата” гарантия на изделие в целом 24 месяца, на материал и склейку швов — 5 лет, а указанная в паспорте средняя продолжительность жизни лодки составляет 10 лет!

У ПВХ приблизительно шестикратный запас прочности по сравнению с резиновыми аналогами. Поэтому изготовленные из такой ткани лодки не боятся перегрева (в любой инструкции на резинку вы обязательно прочтете, что “...воздействие солнечных лучей на лодку во время просушки особо опасно, так как увеличение давления может привести к разрушению камер”). Да и вообще ПВХ менее “капризен”, чем резина — не требует просушки лодки перед укладкой в пакеты и пересыпания тальком, не прееет и не подвержен губительному влиянию грибка.

Наша подопытная состояла из двухотсечного баллона светло-серого цвета, надувного черного днища, замкнутых между собой фартуком, приклеенным на корме. Туда вставляется дополнительный баллон-распорка. Он сделан, чтобы значительно увеличить кормовую плавучесть лодки, и в то же время может быть использован как подушка для сна. Если вытащить его из положенного места, то в корме образуется солидный

отсек, куда свободно забивается либо пластиковый куль с продуктами, либо приличный рюкзак. Что, собственно говоря, мы сразу же и сделали — на сплаве каждый сантиметр на учете и совсем не до удобств президиума верховного совета.

Правда, в таком раскладе жесткость лодки будет меньшей, и готовьтесь, что деревянные сиденья время от времени начнут выскакивать из силовых петель. Плюс к этому из-за конструктивных особенностей фартука несколько затруднена откачка вручную воды, что неизменно образуется в лодке то из-за дождя (в нашем случае, он, собака, хлестал все семь дней), то из-за неудачно пройденного очередного порожистого кроссворда.

И, тем не менее, пузатенькая “280” солидно смотрелась абсолютно на всех

порогах, а загрузили мы ее так, что и производителям не снилось в ночь на Ивана Купала (по паспорту грузоподъемность — 300 кг).

Единственное неудобство — оно особенно ощущалось на гребных участках (два или три раза пришлось против ветра идти по несколько километров кряду) — это недостаточная длина весел, их бы сантиметриков на 10 поболее. Зато уключины придуманы умно, и мы, выдавая экстремальные порожистые междометия, когда лодка, того и гляди, должна была уткнуться курносый носом в угрюмый камень, успевали выдернуть весло и уверенно оттолкнуть прочь упрямого речного болвашку, избежав, казалось бы неизбежного, поцелуя.

После недельных и совсем непростых терок и мялок наш 280-й “Фрегат” выглядел совсем еще бодрячком, что вообще редкость для сплавов по неизвестным маршрутам. Если к этому добавить, что компания планирует продавать такие “пусики” всего за 6500 — 7000 рублей, то на душе становится и совсем ясно.

**Андрей Великанов**  
Фото автора



194021, СПб., ул. Шателена, 3, тел. (812) 247 2404, 556 9214; mail@fregat-boats.ru; www.fregat-boats.ru  
Москва, “Дельфин-Спорт”, тел. (095) 184 7922  
Екатеринбург, “ТД-Спорт”, тел. (3432) 77 6783