

“KARNIC”

ТЕСТ
КАТЕРА И ЯХТЫ

в царстве мумми-троллей

Финский городок Наантали больше похож на средиземноморский курорт — узенькие, спускающиеся к морю горбатые улочки, обилие весело раскрашенных деревянных ресторанчиков и пансионатов, по-южному яркая зелень... На каждом шагу вырезанные из дерева или просто намалеванные на стенах бесхитростные фигуры мумми-троллей — именно в этих краях, на острове напротив городка, финская писательница Туве Янссон поселила этих сказочных созданий. Да и происхождение катеров “Karnic”, которые нам предстояло протестировать, тоже вызвало ассоциации с жарким солнцем и ласковой теплой волной — производятся они на Кипре. Однако Финляндия есть Финляндия. В середине октября, когда проводился тест, курортное великолепие Наантали припорошил первый снежок, узкие улочки были практически пустыни, пансионаты заколочены, а у обширного причала марины, помимо двух ожидавших нас “Karnic”, сиротливо притулилось лишь с пяток запоздавших “гостевых” лодок.



Что такое “Karnic”

В сознании большинства россиян Кипр связывается в первую очередь с относительно доступными местами отдыха и оффшорными зонами. О том, что слово “оффшор” можно применить к этому островному государству не только в бухгалтерском, но и в прямом — морском — смысле этого слова, почему-то обычно забывают. Поэтому даже у нас в “КиЯ” поначалу немного удивились — неужели в этом туристическо-финансовом раю еще и лодки делают? Название “Karnic”, как, наверное, и большинство отечественных водномоторников, мы слышали впервые.

А между тем, эта практически неизвестная у нас компания выпускает не много не мало 450 катеров в год! Интересный факт — наиболее активными потребителями продукции “Karnic” являются не жаркие южные государства, а страны Скандинавии, прежде всего холодная Норвегия. Впрочем, это и не удивительно: больше десятка моделей фирмы, творения конструктора Н.Караолиса, позиционируются в первую очередь как рыболовные — и компактные открытые лодки “прогулочной” серии “Runabout”, и более крупные каютные катера “Bluewater”. Двух представителей этой флагманской “линейки” — модели “2250” и “2260” — нам и предстояло протестировать.

Строго говоря, предоставленные на тест лодки являли собой не самостоятельные модели, а скорее модификации — корпуса и львиная доля оборудования у них абсолютно идентичны. Разница лишь в том, что “2250” предназначен для использования с подвесным мотором, а “2260” представляет собой, следуя принятой у нас терминологии, полноценный катер со стационарной силовой установкой.

При своей 22-футовой длине обе лодки идеально укладываются в наиболее популярный не только у нас, но и за рубежом класс компактных дейкресеров: корпус длиной 6.5–7.5 м позволяет обеспечить достойный уровень комфорта на борту при сохранении присущей небольшим катерам экономичности по всем параметрам — начиная от цены и заканчивая эксплуатационными расходами. Немаловажно и то, что лодки таких размеров можно перевозить на трейлере — у “Karnic”, в частности, габарит по ширине с запасом укладывается в установленный ГАИ 2.5-метровый лимит, что снимает ряд проблем с транспортировкой и зимним хранением.

Снаружи

22-футовые “Karnic”, как и все их собратья серии “Bluewater”, выполнены по схеме “walkaround”, столь ценимой рыбаками — вокруг небольшой рубки имеется широкий, утеплен-



“Karnic Bluewater 2260”

ный ниже кромки борта проход, защищенный прочными релингами. Конечно, при этом приходится немного пожертвовать внутренним пространством каюты, но зато палуба в полном вашем распоряжении, что важно, в частности, при работе с рыболовными снастями. Идентичные корпуса имеют классические обводы “глубокое V” килеватостью 18° на транце и 23° в носовой трети с относительно узкими продольными реданами и скуловыми уступами-брызгоотбойниками. Линия палубы — с характерным для большинства лодок “walkaround” подъемом к носу, начинающимся от миделя. Увеличение высоты борта в носу не только преследует цель повышения мореходности, но и позволяет более рационально распорядиться внутренним пространством в каюте, которое “съедают” утопленные ниже бортов проходы.

Что же про общее впечатление... Лично мне показалось, что оба “Karnic” выглядят помассивней и попросторней ближайших одноклассников — например, приглянувшегося мне в свое время “Aquador 21WA” или “Yamarin 6230”, выполненных по той же схеме. Сказались, очевидно, и высота борта, и клас-

сический, почти вертикальный транец, за счет которого пространства в кормовом кокпите у “Karnic” заметно больше. Дизельный “2260” смотрелся явно солидней своего собрата с подвесником — во многом благодаря темно-синему гелкоуту корпуса, эффектно подчеркивающему его мускулистые формы. Увы, но за синий цвет килприоты дополнительно берут около двухсот долларов...

Внутри

Поскольку по причине окончания навигации береговая бензоколонка марины была закрыта, заправлять обе лодки нам пришлось знакомым любому россиянину способом — из канистр. Посадку с причала облегчила широкая площадка-бушприт в носу. Пока, нагруженный канистрами, я пробирался вдоль борта в кормовой кокпит, “Karnic” слегка накренился — корпус как-никак достаточно килеватый, но благодаря значительной ширине прохода, возвышающегося над ним пластиковому фальшборту и прочным высоким релингам чувствуешь себя при этом уверенно и безопасно. По отечественной привычке я сразу оценил удобство расположения заливной гор-

ловины 230-литрового топливного бака. Установлена она на правом планшире, и заливать бензин (или, в случае с “2260”, дизельное топливо) можно попросту стоя в кокпите, не перегибаясь через борт и не балансируя в неустойчивом положении. Аналогичным образом, только на левом борту, расположена горловина 40-литрового танка для пресной воды.

Как уже отмечалось, за исключением силовых установок — подвесной “Evinrude 150 Ficht Ram” на “2250” и стационарный 120-сильный турбодизель “MerCruiser D 1.7L DTP” на “2260” — обстройка и оборудование обоих катеров различались лишь в мелочах. “2260” был оборудован чуть побогаче, но в общем и целом обстановка и на той, и на другой протестированных лодках оказалась довольно спартанской — даже штурвалы здесь стояли самые простенькие, из нержавейки. Приборов и переключателей — лишь самый необходимый минимум, однако места для дополнительных аксессуаров на стандартных приборных панелях оставлено предостаточно. Подобная простота вполне гармонирует с деловым обликом “Karnic”, хотя нашлись и отдельные недостатки: в частности, хлипковатый фиксатор каютной двери или конструкция петель и защелок, которыми крепится капот дизеля на “2260” — установка его на место, я чуть не прищемил пальцы. Зато сам капот, образующий в кокпите небольшой столик, на удивление компактен — даже не верится, что под ним скрывается 1.7-литровый турбодизель.

При виде простеньких подстаканников в кокпите американцы наверняка бы только снисходительно хмыкнули, однако эти полезные вместилища (куда

ОСНОВНЫЕ ДАННЫЕ катера “Karnic Bluewater 2250” (в скобках — отличающиеся данные модели “2260”)

Длина, м:	
– габаритная*	7.20
– корпуса	6.30
Ширина наиб., м	2.45
Осадка на стоянке, м	0.30 (0.32)
Высота борта, м:	
– в носу	1.15
– в корме	0.85
Килеватость, град.:	
– на транце	18
– в носовой трети	23
Вес, кг	980
Высота подволока в каюте, м	1.20
Глубина кокпита, м	0.70
Вместимость топл. бака, л	230
Вместимость вод. танка, л	40
Макс. мощность двигателя, л.с.	200**
	(230)***

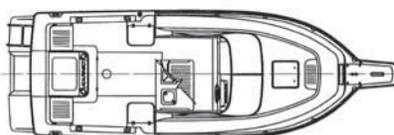
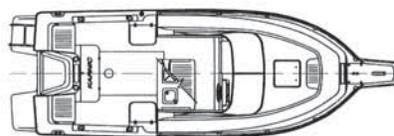
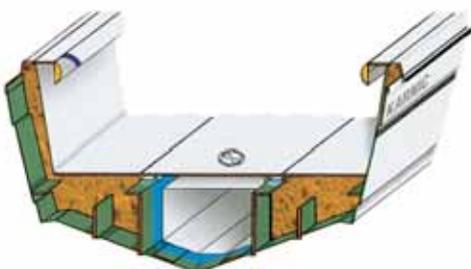
Категория согласно сертификату CE **B**

* С носовой площадкой-бушпритом и кормовым кринолином

** Подвесной мотор

*** Стационарный мотор с угловой колонкой

Конструкция стеклопластикового корпуса традиционна — с корабчатым кильсоном, стрингерами из морской фанеры и “задувкой” пенополиуретаном для обеспечения непотопляемости и снижения уровня шума



Планировки “2250” (наверху) и “2260” (внизу), за исключением кормовой части, практически идентичны

“Karnic-2250”



“Karnic-2260”



Модификации “2250” и “2260” отличаются только силовыми установками. На обеих лодках, сдвинув спинку сиденья, можно открыть мини-камбуз. Внизу — набор ящичков для рыболовной мелочевки. Есть варианты и без камбузного рундука, с двумя отдельными креслами. Площадка-бушприт в носу снабжена роликом для якорного конца.

можно убрать всякую нужную под рукой мелочевку или сунуть радиотелефон) выполнены грамотно — подстаканники, которые на самом деле представляют собой отдельные стаканчики, легко вынуть из гнезд, чтобы вытряхнуть попавшую туда воду или попросту использовать в качестве посуды. А посуда понадобится — когда я сдвинул широкую спинку двухместного водителско-пассажирского сиденья вперед, то под съемной крышкой обнаружил мини-камбуз: газовую плитку и мойку, вода в которую подается электронасосиком. А из-под камбуза выдвинулся набор плоских, разделенных на мелкие отсеки ящичков, в которых рыболовы обычно хранят блесны, грузила и всякую подобную всячину.

На потребу рыболовам два из остав-

шихся четырех пассажирских мест установлены на тумбах-рундуках (не очень, надо сказать, вместительных), которые можно заполнить забортной водой, превратив их в “аквариумы” для хранения улова. Сливается из них вода через шпигаты, затыкаемые пробками. Что ж, вещь полезная, чего я никак не сказал бы про ручной душ с электронасосом, смонтированный в районе транца. Где-нибудь на Кипре, может, и хорошо, стоя на кормовом “кринолине”, ополоснуться пресной водичкой после купания, но в наших условиях это явно излишняя роскошь. Такая штука должна быть не “стандартом”, а опцией, в большинстве российских регионов совершенно не востребуемой.

С упомянутой рыболовной точки зрения к числу недостатков можно отнес-

ти отсутствие специальных отсеков для хранения длинномерных предметов — в ходе теста мы так и не сумели куда-либо пристроить взятый с собой единственный спиннинг и чуть его не сломали. Возможно, спасти положение удалось бы при помощи дополнительно установленных “стаканов” для удилец, которые применяются, например, при троллинге, но на стандартных “Karnic” закрепить их можно только на бортовых релингах, в районе каюты.

От внутреннего помещения на 6.5-метровом “walkaround” обычно и не ждешь особого простора, однако в каюте “Karnic”, потеснившись, вполне можно сидеть вчетвером, а на ночлег устроиться и втроем. В потолке имеется световой люк, снабженный противомоскитной сеткой. Есть возможность установить также высокий тент с прозрачными стенками, накрывающий переднюю треть кокпита (тенты на наших лодках стояли финского производства, поскольку, по словам представителей компании, предоставившей “Karnic” на тест, “фирменные” годятся только для защиты от солнца). Даже с установленным тентом большая часть кокпита по-прежнему остается свободной, позволяя орудовать рыболовам, хотя, чтобы полностью убрать тент с глаз долой, придется оставить его на берегу — дуги торчат над головой и в “походном” положении.

На ходу

По паспорту “2250” допускает установку 200-сильного подвесника, а “2260” и того круче — стационарной “восьмерки” на 230 л.с., так что мощности в ходе теста мы использовали далеко не запредельные (150 и 120 л.с. соответственно). Забегая вперед, скажу, что это нас особо не расстроило.

Сначала я опробовал дизельный “2260” и сразу неосознанно обратил внимание на то, насколько тихо работает компактный “MerCruiser” в паре с угловой колонкой “Alpha 1”, хотя для

Результаты скоростных испытаний “Кия”, уз (км/ч): нагрузка — 3 чел. + 1/2 штатного запаса топлива; скорость ветра — 6–8 м/с; высота волны — 0.5–0.7 м; температура воздуха — 1 °С; температура воды — 6 °С, место испытаний — Наантали (Финляндия)

об/мин	“2250”	“2260”
1000	4.8 (8.8)	3.6 (6.7)
1500	6.0 (11.2)	4.9 (9.1)
2000	8.6 (16.0)	6.5 (12.1)
2500	13.8 (25.6)	8.6 (16.0)
3000	20.5 (38.0)	15.6 (28.8)
3500	23.4 (43.2)	21.2 (39.2)
4000	31.1 (57.6)	26.4 (48.8)
4500	35.5 (65.6)	32.9 (60.8)
5000	38.0 (70.4)	
5500	43.2 (80.0)	
6000	38.9 (72.0)	



“Karnic Bluewater 2250”

морского дизеля, пусть и с приставкой “турбо”, мощность 120 л.с. при рабочем объеме всего 1.7 л свидетельствует о довольно серьезной форсировке. Дизель достаточно отзывчив на ручку газа, но устойчивый режим глиссирования с нагрузкой 3 человека начинается, только когда стрелка тахометра дотянется до деления 3000 об/мин. Дифферент при этом более чем умеренный, и граница режимов практически незаметна. “До упора”, даже у высокооборотного турбодизеля, остается вроде бы всего ничего, однако, как оказалось, в тысячонке с небольшим оставшихся оборотов крылись солидные резервы: скорость удалось увеличить более чем вдвое, преувеличив рубеж в 60 км/ч — естественно, приподняв нос триммером. Тахометр при этом выдал более 4500, что для дизеля явный “перекрут” — винт, рассчитанный на более серьезную загрузку лодки, был легковат.

Скорость ветра в день испытаний достигала 7–8 м/с, и высота короткой волны даже в довольно узком фьорде, на берегу которого расположен Наантали, была более полуметра. “Karnic” вел себя на ней более чем достойно, мягко преодолевая гребни во всех направлениях. Не удержался я, конечно, и от того, чтобы не покрутить зигзаги на кильватерной волне, разведенной второй лодкой — брызги, подхваченные порывом ветра, полетели в лобовое стекло лишь раз, когда крутые искусственные и естественные валы скрестились особенно замысловато. О предсказуемости обстановки можно было судить и по спокойному поведению неподготовленных пассажиров, не привыкших к такому стилю езды. Стабильно лодка держится и при движении вдоль гребня волны — форштевень исправно разваливает острый “конек” кильватерного следа напополам, никаких зарыскиваний и неожиданных шараханий в сторону. В общем, и управляемость, и мореходность, и скоростные качества очень приглянулись.

Скошенное ветровое стекло идеально защищает от встречного ветра и брызг, обзорность по курсу хороша на всех режимах, так что с водительского сиденья можно и не привставать (как уже

отмечалось, дифферент на переходном режиме здесь умеренный). При одном градусе тепла за бортом и сильным ветре такое свойство оказалось весьма кстати. Не отметил я и рыскливости на малом ходу, которой грешит большинство килеватых лодок. Правда, в особо крутом повороте, особенно при “отпущенном” триммере, винт легко согнуть в кавитацию — подхватывая воздух, он теряет упор, отчего следует бессильный взрев переключенного мотора, но такое мы тоже не раз проходили. Лодка, как никак, хоть и скоростная, но не гоночная, так что либо поворачивай плавнее, либо газ сбрасывай.

“2250” со 150-сильным “Evinrude” показался после своего дизельного собрата куда более “острым” и приемистым, хотя разница в мощности была не столь уж значительной. Чтобы пассажиры не повалились кто куда, с ручкой дросселя приходилось обращаться плавно. Ощутимый “подхват” здесь может последовать и после невинного нажатия на кнопку триммера “UP” в переходном режиме, когда обороты сами собой подсакаивают с 2000 почти до 3500 об/мин, а скорость — с 18 до 40 км/ч! “Максималка” тоже впечатлила — ровно 80 км/ч при 5500 об/мин. Правда, при дальнейших попытках “отпустить” ногу подвесника и раскрутить мотор до 6000 об/мин скорость упала на 6–8 км/ч, а из-под транца вырвался эффектный “петух”, хотя 19-дюймовый винт продолжал сохранять упор.

Поведением на воде “2250” практиче-

ски не отличался от дизельного варианта, но приходилось делать поправку на возросшие скорости и туговатый руль, снабженный обычной штуртросовой проводкой — при мощностях выше 100 л.с. все-таки уместнее “гидравлика”, пусть и более дорогая.

Резюме

Универсальные дейкрэйсеры наиболее популярных в России размеров, отличающиеся достойным поведением на воде и очень неплохими скоростными характеристиками. Несмотря на южное происхождение, уверенно чувствуют себя в холодном климате. Весовые характеристики свидетельствуют о достаточной прочности и живучести стеклопластикового корпуса. Благодаря компоновке “walkaround” и набору специализированного оборудования вроде рундуков-аквариумов наверняка приглянутся любителям рыбалки, хотя истинным ценителям придется дополнить перечень подобных “примочек” самостоятельно. Симпатии автора — на стороне модификации “2260” со стационарным компактным турбодизелем, пусть и довольно умеренной мощности. Эта лодка, если так можно выразиться, более цельная и законченная, не говоря уже о большей экономичности и меньшем уровне шума.

Кстати об экономичности — дизель, конечно, заметно дороже бензинового мотора, и одним снижением затрат на топливо эту разницу быстро не “отбить”. Поэтому говорить здесь уместней о дальности плавания на стандартном 230-литровом баке “Karnic”. Замеры расхода топлива лично я не проводил, но вполне доверяю своим коллегам из финского журнала “Kirrari”, которые оценили этот показатель “MerCruiser D 1.7 L DTI” на лодке схожих размеров. Согласно их данным, на крейсерском ходу (при 3200 об/мин) этот турбодизель потребляет 12–14 л в час. Итого на “2260”, по самым грубым подсчетам, можно без дозаправки идти не меньше 14 часов и преодолеть за это время более 400 км. Для “крейсера выходного дня” — достаточно.

Артем Лисочкин

Фото автора и Игоря Делигача



Катера “Karnic” предоставлены для испытаний компанией “Порт Артур”:

СПб, 2-й Муринский пр., 10

Тел. (812) 244-3685, 994-1793, 380-1735

portarthur@quantum.ru

Москва, (095) 782-9341, 922-1079

moscow@portarthur.ru, www.portarthur.ru