



# «RusBoat 45»: из любителей – в профессионалы

Нередко так случается (причем не только в нашей стране), что серьезный бизнес вырастает из простого увлечения. Один из ярких примеров такого явления – отрасль малого судостроения. Люди строят лодки для себя, в соответствии с собственными вкусами и пристрастиями, а потом понемногу начинают строить и для других. Так родилось немало верфей, изготавливающих маломерные суда довольно крупными сериями. Не стало исключением и подмосковное предприятие «РусБот», несколько лодок которой нам довелось протестировать. Сегодня мы расскажем о своих впечатлениях от «45-й» модели, а об остальных читайте в следующих номерах журнала.

**Артем Лисочкин**  
Фото Владимира  
Овдиенко

**ТЕСТ**  
**Кия**

– «ООО «РусБот» выросло, так сказать, из спортивно-технического клуба «Ока». СТК был образован в 1973 г. как клуб любителей водно-моторного спорта и через пару лет вошел в систему ДОСААФ СССР, – рассказывает директор верфи. – За годы существования членами клуба самостоятельно построено

множество лодок различных типов: от простых четырехметровых тримаранов до современных девятиметровых каютных катеров. В те времена строили из фанеры, оклеивали стеклотканью с эпоксидкой. Кстати, чертежи брали из «Катеров и Яхт» (другого источника информации попросту не было). Если помните,

была такая лодка «Радуга», ее за основу взяли многие члены клуба, дорабатывали, пристраивали снизу гидрольжи всякие... Я сам там пацаном крутился с момента основания клуба, отец лодку тоже строил, спустили в 1974 г., до сих пор ходит. Вообще у нас много чего интересного: и водомет самодельный действующий

## Основные данные

## мотолодки «RusBoat 45»

Длина, м: – корпуса – габаритная	4.5 4.7
Ширина, м	1.75
Высота борта на миделе, м	0.75
Осадка, м	0.25
Килеватость, град.: – на транце – на миделе	9 16
Сухой вес, кг	240
Материал корпуса	АМГ5м
Толщина обшивки, мм: – на днище – на бортах	3 2
Габариты кокпита, м: длина ширина	2.35 1.5
Высота транца, м	508
Мощность ГМ, л.с.: – на тестовой лодке – максимальная – рекомендуемая	50 60 50
Пассажиروместимость, чел.	5
Грузоподъемность, кг	400
Цена, руб.	189 800

щий, и лодка типа «Сани Фокса». И все это хозяйство в сезон всегда на воде.»

**БЮДЖЕТНЫЙ УНИВЕРСАЛ**

«Сейчас «деревяшки» уже никто не строит, – продолжает руководитель предприятия, – да и в большой серии этот материал не особо технологичен, поэтому занимаемся только цельносварными алюминиевыми лодками

для рыбалки, охоты и отдыха. Модельный ряд у нас немаленький, двенадцать проектов – от 2.7 до 8.5 м длиной. Лодки «рисуют» и испытываем сами, сами же отдыхаем на них на Оке, по результатам отдыха (понравилось – не понравилось) вносим изменения и улучшения. Главный конструктор – мой друг детства Владимир Овдиенко, по образованию авиационный инженер-конструктор, «чертил» самолеты (подполковник!). После 20 лет армии переучился на «лодочника», освоил современные компьютерные чертежные программы. В общем, «ваяем» общими усилиями. Суперсовременным оборудованием вроде станков лазерного раскроя похвастаться пока не можем, все это впереди, но в целом станочный парк у нас вполне современный – используем итальянские аппараты аргоно-дуговой сварки «Matrix» и «Digitach», листогибочные, зигочные и металлорезные станки.»

«RusBoat 45», с которого мы начали свою тестовую программу, располагается в модельном ряду компании приблизительно посередине и относится к числу наиболее популярных моделей компании.

Первый же взгляд на «45-й» не останавливается на чем-либо особо выдающемся – облик у него несколько «усредненный», лодка очень напоминает мно-

гих своих алюминиевых одноклассников, тем более что зигочные «под клинкер» борта обретают все большую популярность среди наших судостроителей. Обращает на себя внимание разве что довольно высокое ветровое стекло в сварной алюминиевой раме, снабженное откидной форточкой. Благодаря этому элементу, на котором строители «бюджетных» лодок обычно экономят, минимизируя расходы, можно с удобством пройти с носовой деки в кокпит (впрочем, легко воспользоваться и бортовой потопчиной, тем более что она достаточно широка, а статическая остойчивость лодки на высоте).

Конструктор лодки остановился на до сих пор не теряющей популярности «автомобильной» компоновке с носовой декой, навевающей ассоциации с «Прогрессами» и «Казанками» советских времен. Такая схема пользуется особой популярностью вдали от миллионных мегаполисов, где народ несколько консервативен и предпочитает годами проверенные решения.

В остальном же лодка на удивление проста. Практически прямоугольный кокпит, устланный сплошным ровным фанерным пайолом (увы, несъемным), пара сварных рундуков-сидений, накрытых мягкими подушками (на переднем подушки раздельные и снабжены съемными





## Результаты испытаний «RusBoat 45»

(нагрузка — 1 чел. плюс 25 л топлива, ходовой тент убран, ПМ — четырехтактный «Suzuki DF50», ГВ — алюминиевый трехлопастной диаметром 11 1/4 и шагом 15 дюймов, скорость ветра — 0–1 м/с, высота волны — 0,0–0,1 м, темп. воздуха — 20°C, темп. воды — 14°, место испытаний — р. Ока в р-не г. Серпухов)

Об/мин	Скорость, уз (км/ч)
700	3.6 (6.7)
1000	4.8 (8.9)
1500	6.5 (12.1)
2000	7.4 (13.7)
2500	8.3 (15.3)
3000	11.5 (21.2)
3500	18.5 (34.2)
4000	21.1 (39.0)
4500	23.2 (42.9)
5000	25.4 (46.9)
5500	27.7 (51.3)
6000	30.3 (56.1)
6300	33.8 (62.5)

спинками) и довольно простецкого вида сплошная, от борта до борта, приборная панель с плоской полкой без всяких отбортовок и без единого держателя-подстаканника. Слева перед пассажиром, правда, имеется открытая ниша-бардачок. «Навигацию», в принципе, пристроить можно, только аппарат должен быть не очень большим.

Кокпит не самоотливной, попавшая в него вода уходит в междудонное пространство «под помпу». Короче говоря, если не считать «форточки» ветрового стекла, интерьер более чем спартанский. Встроенного бензобака нет, но пара стандартных пластиковых емкостей литров на 20–25 легко помещается в кормовой рундук по соседству с аккумуляла-

тором. Хотя рундук вентилируемый, по уму батарею желательно было бы хоть как-то отделить от остального пространства, тем более что этого требуют правила.

Под носовой декой из рифленого алюминия, уменьшающего риск поскользнуться, пристроились довольно вместительный багажник и отдельный якорный форпик. Никаких релингов нет и в помине — только в кормовой части над планширями протянулись невысокие поручни. Жаль, что хоть какая-нибудь ручка для переднего пассажира слева отсутствует — в случае чего держаться придется либо за окантовку ветрового стекла, либо за проем открытого «бардачка».

Релинги и поручни попадают на «45-м» в раздел дополнительно оплачиваемых опций — равно как и очень приглянувшийся нам на другой лодке, «RusBoat 47», простенький носовой трапик в виде откидной скобы. Вещь вроде совсем примитивная, но с ее помощью очень удобно входить в лодку, поставленную носом в берег. А если немного доработать ее простенькую конструкцию, откидная ступенька в пару с релингами может вполне реально претендовать и на роль «купального» трапика, тем более что носовая часть здесь не острая, а как бы «срезанная» и образует площадку примерно с полметра ши-

риной. Хотя, надо сказать, классический складной трапик для купания в корме уже есть.

Из швартовных приспособлений — только упомянутые кормовые поручни да пара уток на миделе. На форштевне укреплен якорный рым, но на практике якорный конец на верняк вяжут за трубчатую окантовку в носовой части передней деки — так, на наш взгляд, удобнее, не надо перегибаться через борт (если, конечно, не завести конец заранее).

Что понравилось, так это возможность использования нормальных распашных весел. На лодке такого размера они вполне уместны, особенно в районах с мелководным побережьем (на Оке, где в основном испытывает свою продукцию «RusBoat», такой проблемы нет, в большинстве мест можно отходить от берега сразу под мотором). Подключины установлены на носовой деке, как это было сделано, например, на старорежимной «Прогрессе», а сиденьем гребца служит откидывающаяся вперед крышка багажника (сюда можно даже переставить мягкую подушку с водительского сиденья). Такая схема,



кстати, заметно облегчает ход под веслами, поскольку вес гребца притопляет нос, и транец меньше тащит за собой воду в режиме плавания. Весла и подключины, правда, опционные, и устанавливаются за дополнительную плату.

### РОВНЫЙ ХАРАКТЕР ДЛЯ РОВНОЙ ВОДЫ

Как уже отмечалось, в качестве «испытательного полигона» «RusBoat» использует спокойную и не очень широкую Оку, поэтому лодки компании изначально ориентированы на реки и небольшие озера с относительно гладкой водой. Килеватость на транце «45-го» – всего 9°, да и на миделе при «крученых» обводах днища она довольно умеренная – 16°. Правда, серьезный плюс относительно небольшой килеватости – возможность уверенного глиссирования под моторами мощностью даже меньше рекомендованной.

Тест мы проводили в практически полный штиль – гладь воды не возмущали даже еле заметные кильватерные следы идущих по фарватеру больших грузовых теплоходов. Однако часть лодок «RusBoat», несомненно, попадает и в регионы с более серьезными условиями, поэтому первым де-

😊	<ul style="list-style-type: none"> <li>– легкий выход на глиссирование</li> <li>– функциональная простота конструкции</li> <li>– удобный проход с носовой деки в кокпит и обратно</li> <li>– достаточное количество «сухих» рундуков</li> </ul>
☹️	<ul style="list-style-type: none"> <li>– местами грубоватые сварные швы, особенно на «навесных» элементах</li> <li>– отсутствие распашных весел в базовой комплектации</li> <li>– чересчур простенькая конструкция передней панели</li> </ul>

лом мы решили проверить, насколько «45-й» способен справиться с волной, возникни она.

Пришлось прибегнуть к не раз испытанному методу и воспользоваться кильватерным следом от загруженной до предела 6.5-метровой лодки, движущейся на самой границе переходного режима и глиссирования с откинутым мотором.

Сразу скажем – «45-й» оставил самое благоприятное впечатление. Конечно, 9° – это не «общепринятые» 19, и тем более не «гоночные» 24, поэтому преодоление крутых валов более полуметра высотой сопровождалось эффектными вылетами в воздух, при которых порой выскакивал из воды даже гребной винт. Однако жестких ударов при этом отмечено не было, достаточно мягким оказывалось и приводнение. Да и в «полете» лодка не стремилась резко изменять «тангаж» и крен – даже при самых замысловатых подходах к гребню, когда поначалу казалось, что вот-вот крутанешь «бочку».

На традиционной для редак-

ционных испытаний «раскрутке» на полном газу «45-й» при «поджатом» моторе сразу переходит в режим глиссирования, но уверенно держится в циркуляции диаметром порядка полутора длин корпуса, не

пытаясь распрямить траекторию. А вот если слегка приподнять нос триммером, винт может потерять упор даже в довольно пологом развороте. Да и вообще на триммер лодка реагирует весьма охотно, что позволяет подобрать оптимальный режим движения при различном распределении веса вдоль корпуса.

Обратил на себя внимание очень легкий, практически незаметный выход на глиссирование – нос при этом практически не поднимается над водой, а «ловить» обороты ручкой газа при пошаговых измерениях скорости каждые 500 об/мин не пришлось. «45-й» глиссировал уже при 22 км/ч – великолепный показатель, позволяющий при необходимости существенно экономить топливо. Это и неудивительно – лодка с «автомобильной» компоновкой и носовым расположением водителя обычно отличается изначальной носовой центровкой.

Входить в крутой поворот с полного хода можно смело – единственно, при определенных условиях (например, под влиянием собственного кильватерного следа) может проявиться небольшая бортовая раскочка.

### РЕЗЮМЕ

Простая до предела добротная «бюджетная» лодка универсального назначения – как говорится, «и в пир, и в мир, и в добрые люди». Предназначена в первую очередь для относительно спокойной воды. Дизайнерскими изысками не выделяется, но возложенные на нее разнообразные задачи способна выполнять вполне достойно. ■

# ТЕСТ Кия

Мотолодка «RusBoat 45» предоставлена для испытаний ООО «РусБот», Московская обл., г. Щербинка, ул. Молодежная, 1, тел./факс (925) 105-0-105, (925) 105-5-105, info@rusboat.ru, rusboat@mail.ru, www.rusboat.ru



# HDX

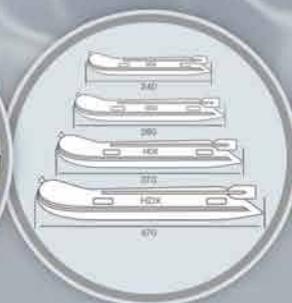
A new name of HONDEX



Лодки HDX оптимизированы для использования с лодочными моторами HDX



Широкий модельный ряд



Большое количество размеров от 240 до 470



Широкая цветовая гамма



Богатая стандартная комплектация



Высококачественная ткань (Южная Корея)  
Гарантия 5 лет

Эксклюзивный дистрибьютор HDX в России и странах СНГ:



Москва (Центральный офис): Московская область, Химкинский район, мкр. Сходня, ул. Некрасова, стр. 1, вл. 1, +7 (495) 710-73-14, Санкт-Петербург: 80, Большой пр., д. 87, +7 (812) 322-88-37, Екатеринбург: ул. Индустрии, д. 104, оф. 36, +7 (343) 320-24-12, Новосибирск: ул. Фрунзе, д. 57/1, +7 (383) 230-06-33, Ростов-на-Дону: ул. Станиславского, д. 120/10, +7 (863) 282-26-62.

Территориальные дистрибьюторы:

Москва: «АДРЕНАЛИН.RU» +7 (495) 380-00-33, +7 (495) 780-34-68, +7 (495) 780-32-75, «VRMOTO» +7 (985) 991-22-29, «ШАШКИН» +7 (495) 991-70-93, Санкт-Петербург: «АДРЕНАЛИН.RU» +7 (812) 777-77-01, «ЦЕНТР ВМТ» +7 (812) 942-54-55, Астрахань: ТЦ «КОЛЕСО» +7 (8512) 34-26-62, Белово: «ПИРАТ» +7 (904) 575-27-44, Великие Луки: «АКВА-СЕРВИС» +7 (81153) 6-68-02, Вельск: ИП ОНУЧИН +7 (81836) 65-64-6, Владимир: «РЫБАЛКА» +7 (4922) 32-55-95, Вологда: «АВТОМАСТЕР» +7 (8172) 52-23-25, Волгодонск: ИП ШЕЙКИН В.А. +7 (928) 144-24-70, Волгоград: «ДВА РЫБАКА» +7 (919) 983-18-44, Воронеж: «АЛЬТА-СПОРТ» +7 (4732) 39-25-55, Екатеринбург: «АДРЕНАЛИН.RU» +7 (343) 344-32-77, ИП КОКОРЕВ +7 (343) 383-60-25, Иваново: «ДОКА» +7 (4932) 41-00-14, Йошкар-Ола: «РУССКАЯ РЫБАЛКА» +7 (906) 137-77-45, Калуга: ИП НЕВМЕРЖИЦКИЙ +7 (4842) 75-01-51, Кемерово: «АВТОЭЛЕКТРОНИКА» +7 (3842) 31-21-60, Киров: «АРСЕНАЛ» +7 (8332) 57-75-88, Кировск: «МОРСКОЙ ЕЖ» +7 (81531) 547-49, Кострома: «АвтоРем» +7 (4852) 450-455, Краснодар: «АДМИРАЛ ЮГА» +7 (8612) 72-73-90, «МИР ОХОТЫ» +7 (8612) 34-33-63, Красноярск: «СЕВЕРТЕХНИКА» +7 (391) 252-10-42, Кузнецк: «ОХОТНИК» +7 (84157) 3-06-69, Курган: ИП ВОХМЕНЦЕВА +7 (3522) 46-64-53, Миасс: ИП ВАРГАНОВ +7 (3513) 53-29-47, Набережные Челны: «СКУТЕРДРАЙВ» +7 (8552) 36-95-05, Нижневартовск: ИП ЯЦУН А.Н. +7 (3466) 60-03-33, Нижний Новгород: «АДРЕНАЛИН.RU» +7 (831) 428-38-83, «КАПИТАН» +7 (831) 278-78-48, Нижний Тагил: ИП КРУПСКИЙ +7 (3435) 25-62-88, Омск: «ЗЕЛЕНАЯ ПОШИНА» +7 (3812) 282-932, Пермь: «АЛЬФА-С» +7 (342) 222-77-44, Новосибирск: «АДРЕНАЛИН.RU» +7 (383) 230-00-33, +7 (383) 210-58-26, Петрозаводск: «ТЕХНО-ТОМ» +7 (8142) 782524, «КАРЕЛ-ИМПЭКС» +7 (8142) 74-18-79, Ростов-на-Дону: «АДРЕНАЛИН.RU» +7 (863) 282-26-82, «ТЕХНО-СПОРТ» +7 (863) 266-27-33, ИП СОКОЛОВ А. +7 (928) 900-12-65, Саранск: «АВТОКРУИЗ» +7 (831) 277-30-30, Северодвинск: ИП КОСТЫЛЕВА +7 (8184) 56-45-66, Славянск-на-Кубани: «КУБАНЬ-ОХОТА» +7 (86146) 2-17-43, Смоленск: ИП ПАНТЕЛЕЕНКОВ +7 (4812) 59-09-35, Сыктывкар: ИП КОВАЛЬ +7 (8212) 31-78-61, Сургут: «ЭКОРИТМ» +7 (3462) 23-62-59, Тверь: «АВКАМОТОРС» +7 (4822) 65-50-06, Томск: «БЕРЛОГА» +7 (3822) 24-21-23, Тула: ИП ЗАХАРОВ +7 (48782) 6-80-93, Тюмень: ИП МЕНСКИЙ +7 (3452) 42-00-23, Ухта: «ВСЕ СВОИ» +7 (82167) 7-88-33, Ханты-Мансийск: ИП ШУКЛИН +7 (3467) 33-90-90, Чебоксары: «СПОРТОВАРЫ» +7 (8352) 56-38-38.

www.hdx.ru