

«Smart Marine 650 DayCruiser»:

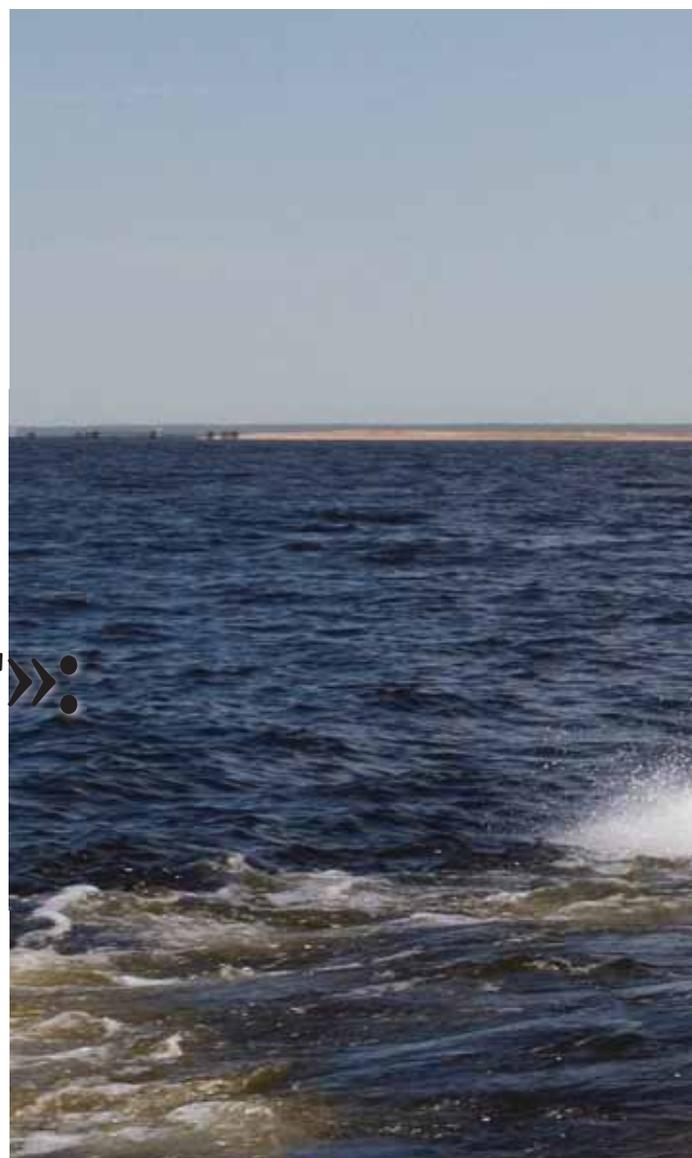
а теперь мы делаем лодки

Артем Лисочкин

Фото Игоря Лагутина

**ТЕСТ
Кия**

К моменту своего первого представления широкой публике на «Балтийском морском фестивале», как именуется с некоторых пор Санкт-Петербургская бот-шоу, эта лодка существовала всего в двух экземплярах. Первый, полностью оборудованный, но без мотора, стоял на берегу, а второй, лишенный многих деталей навесного оборудования, использовался на воде для тест-драйвов.



Название компании-производителя опытным водномоторникам ровно ничего не говорило – фирма «ПиВиДжи МПК» более известна совсем в иных кругах, далеких от малого судостроения. Сфера ее деятельности достаточно широка: тут и металлоконструкции, и оборудование для наружной рекламы, всего не перечислишь. Что подвигло компанию попробовать свои силы в специфическом судостроительном секторе, мы так и не выяснили – скорее всего, как обычно у нас бывает, сыграли свою роль личные пристрастия руководства или энтузиазм кого-то из сотрудников. Но это не так уж и важно – на водно-моторном рынке появился новый игрок, и, надо сказать, игрок довольно привлекательный.

Свет снаружи, свет внутри

Привлекательный дизайн вкупе с иностранным названием давно уже не свидетельствует о том, что лодка изготовлена за рубежом. Хотя, что греха таить, поначалу мы заподозрили, что у «Smart» имеется какой-то заграничный прототип. Однако среди лодок подобного класса откровенно похожей мы не нашли, а представители «ПиВиДжи» заверили нас, что он целиком и полностью разработан специалистами компании.

Кроме того, бросался в глаза ряд особенно-





ОСНОВНЫЕ ДАННЫЕ катера «Smart Marine 650 DayCruiser»

стей, отличающих петербургскую лодку от «среднестатистического» 6-метрового дейкресера. Прежде всего речь идет о каюте, необычно длинной и со сплошным остеклением большой площади (имеется даже полноценное лобовое стекло панорамного типа). Внутри очень просторно и светло, а обзор прекрасный, в то время как на большинстве подобных лодок пассажиры, укрывшиеся от непогоды под крышей, вынуждены довольствоваться парой относительно небольших иллюминаторов. Здесь же можно без помех любоваться проплывающими мимо красотою даже в дождь, как на экскурсионном теплоходике.

Такое техническое решение и дизайнерски выполнено довольно привлекательно, и если сравнивать лодку с представителями животного мира, то больше всего ассоциаций возникает с дельфином — зверем умным и дружелюбным человеку (кстати, основной перевод английского «smart» — именно «умный», хотя и не без некоторого оттенка хитрованства).

В каюте почти рекордной для 6.5-метровой лодки длины (2.2 м), имеющей

практически одинаковую высоту подволока по всей длине (1 м от подушек бортовых диванов), удобно разместиться не только лежа, но и сидя, причем как минимум вшестером. Под подушками диванов, естественно, предусмотрены вместительные рундуки, объемистые открытые полки устроены и за их спинками.

Создатели лодки очень изящно решили проблему закладной доски, закрывающей проход и превращающей двуспальное место в трехспальное. Куда только ни пытаются пристроить эту громоздкую деталь судостроители! Самым распространенным вариантом обычно является использование части ее в качестве столика. На «Smart» она тоже не сплошная, а состоит из трех мягких секций, которые в сложенном виде образуют кресло в самом носу, развернутое спинкой к движению.

Светового люка, служащего также для дополнительной вентиляции и выхода на крышу каюты, мы не обнаружили, но, как нам сообщили, он доступен в качестве опции, тем более что света внутри более чем хватает.

Как это ни странно, длина каюты особо

Длина, м: – корпуса – габаритная	6.1 6.5
Ширина, м	2.4
Высота борта на миделе, м	0.7
Осадка, м	0.35
Килеватость, град.: – на транце – на миделе	19 27
Сухой вес, кг	850
Емкость топливного бака, л	185
Высота подволока каюты, м: – от пайола – от сидений	1.4 1.0
Длина каюты, м	2.2
Габариты кокпита, м: – длина – ширина	1.85 2.0
Высота транца, м	0.52
Мощность ПМ, л.с.: – максимальная – рекомендуемая	200 140
Пассажировмест., чел.	8
Кол-во спальных мест	3
Грузоподъемность, кг	800
Цена, руб.	750 000



не отразилась на размерах кормового кокпита, закрываемого при необходимости тентом с отстегивающимися боковинами – в нем тоже достаточно просторно. Ведущая в него «рулонная» поднимающаяся вверх «дверь» немного смещена к левому борту, поэтому привычного пассажирского кресла напротив водительского здесь нет. Равно как, увы, и какого-либо поручня, чтобы держаться стоя на ходу – для этих целей остается только довольно высокая трубчатая окантовка ветрового стекла. На широком кормовом рундуке можно устроиться втроем, а то и вчетвером.

Понравилось, что рундук не цельный, а разделен на три части с отдельными крышками. Средний, самый широкий отсек предназначен для багажа, а по бокам от него пристроились «служебные» поменьше. В одном из них, как и положено, отдельно от всего, установлен аккумулятор. Стеклопластиковый пол кокпита накрыт пайолом из морской фанеры – очевидно, прежде всего из соображений добавочной прочности, да и всякая нанесенная с берега грязь на нем не так заметна. Кроме того, белый кокпит с темным покрытием не смотрится откровенной «ванной».

Отформованная из стеклопластика приборная панель –

без особых изысков, но вполне эргономична, приборы не перекрываются штурвалом, и имеется небольшая полочка, явно предназначенная для крепления компактного стационарного карт-плоттера или эхолота.

Регулирующееся кресло водителя на вращающемся пьедестале установлено не непосредственно на пайол, а на довольно массивное плоское возвышение из пластика, которое никак не используется, несмотря на наличие пары круглых инспекционных лючков. Между тем, если сделать фанерную крышку возвышения вместе с креслом откидной, получится нехилых размеров дополнительный багажник. Хотя, если это пространство использовано для установки блоков аварийной плавучести, с таким расщеплением вполне можно смириться.

На носовой деке перед ветровым стеклом расположена откидывающаяся вбок большая треугольная крышка. Под ней – не банальный якорный форпик, а вполне вместительный багажник, которому если чего не хватает, так это запирающегося замка и резинового уплотнителя. Поскольку знакомство со «Smart Marine» мы начали с экземпляра, выставленного

на водной экспозиции и отличающегося рядом недоделок, то долго гадали, как же до него добраться. Чтобы перелезть через ветровое стекло на крышу рубки, требуется недюжинная ловкость, а бортовая потопчина здесь чисто символическая...

Мощные высокие релинги, поручни на крыше надстройки и трубчатая «ступенька» на правом борту, увиденные на «береговом» законченном образце, конечно, значительно облегчают задачу, но все-таки, на наш взгляд, пользоваться носовым багажником будет удобнее в первую очередь при стоянке носом в берег. Некоторые проблемы могут возникнуть и при постановке на якорь. Кстати, ни роульса, ни киповой планки в носу по ДП не имеется, и якорный конец придется вязать за одну из смещенных к бортам носовых уток, отчего стоящую на якоре лодку будет неминуемо выставлять боком под влиянием ветра или течения. В дополнение к носовым и кормовым уткам хотелось бы видеть хотя бы простенькие швартовные приспособления и на миделе, в непосредственной близости от водителя – например, защелкивающиеся рымы-карабины, за которые в случае чего можно было бы укрепить и кранцы.





Это значительно облегчило бы кратковременные швартовки в одиночку.

Зато вход с кормы очень удобный – рундучки по бокам от подмоторного рецесса вкуче с площадочками-кринолинами образуют широкие ступеньки. Понравилось, что купальный трапик, как и положено, дополнен удобным вертикальным поручнем.

Гидродинамика или дизайн?

Еще при первом взгляде на стоящий на трейлере «Smart» мы заметили, что хоть обводы в общем и целом и представляют собой классическое «глубокое V» со «стандартной» 19-градусной килеватостью на транце, их раз-

работчик не пострашился прибегнуть на самом первом экземпляре к довольно замысловатым гидродинамическим изыскам. То, что мы увидели, очень напоминало патентованные скуловые «карманы», применяемые «Bayliner», «Mariah» и другими компаниями. Не так давно мы проходили нечто подобное на бразильском «Fibrafort Style 215».

Многие ошибочно считают их поперечными реданами, но, в отличие от тех же «FasTrac» от «Regal», «APS», «MaxTrac», «Step Vee» и иже с ними – это всего лишь «зазубрины» скулового брызгоотбойника, сразу за которыми начинается гладкое днище. На прямой на полном ходу они никак не работают, поскольку попросту висят

Результаты испытаний

катера «Marine Smart DayCruiser 650»

(нагрузка — 3 чел. плюс 50 л топлива, ходовой тент убран, ПМ — четырехтактный «Suzuki DF 140», ГВ — алюминиевый трехлопастной диаметром 14 и шагом 19 дюймов, скорость ветра — 4–5 м/с, высота волны — 0,3–0,4 м, темп. воздуха — 24°C, темп. воды — 18°C, место испытаний — Невская губа Финского залива в районе Корабельного фарватера, Санкт-Петербург)

Максимальная скорость, уз (км/ч)*	34.1 (63.2)
Минимальная скорость глиссирования, уз (км/ч)	15.4 (28.5)

*Полную таблицу скоростных данных на разных режимах из-за неисправности тахометра составить не удалось

в воздухе, и погружаются в воду только при глубоком крене в повороте. Какой от них при этом прок, несмотря на замысловатую конфигурацию, вряд ли внятно объяснят сами их создатели. Коротче говоря, по нашему мнению, примочка эта скорее из области маркетинга, чем гидродинамики.



😊	<ul style="list-style-type: none"> – привлекательный внешний вид – просторная, светлая каюта с хорошим обзором – достойная управляемость и ходовые качества – топливный бак большого объема
😞	<ul style="list-style-type: none"> – недостаточный обратный наклон транца – высоковатый уровень шума (дребезжание) – неиспользуемая подставка под водительским сиденьем

В отличие от лодок с подобными «добавками» к обводам, с которыми нам уже приходилось иметь дело, «карман» «650-го» был смещен практически к самому транцу.

Оказавшись на воде, мы сразу обратили внимание, что, несмотря на многократные нажатия на кнопку «Down», капот 140-сильного «Suzuki» оставался немного наклоненным вперед, словно мотор был откинут. Может, маловат обратный наклон транца? Но, поскольку на лодке мы были втроем, выход на глиссирование затянулся не особо, запредельного кормового дифферента отмечено не было, при полном паспортном экипаже в кокпите ситуация могла быть и несколько иной.

Вскоре мы уверенно глиссировали и развили скорость чуть более 63 км/ч, причем триммирование для ее достижения

понадобилось минимальное, что опять-таки свидетельствует в пользу излишней изначальной откинутости мотора. Показатель очень неплохой, хотя из-за того, что капризничал тахометр, стрелка которого принималась мотаться туда-сюда, нам так и не удалось определить, насколько оптимален для комплекта 19-й винт и действительно ли максимальную скорость мы достигли. Кстати, по этой же причине не приводим здесь обычную для наших тестов дискретную скоростную таблицу, «снятую» через каждые 500 об/мин.

На ходу лодка оказалась немног шумноватой, причем основную лепту в общий уровень шума и дребезжаний вносила «рулонная» дверь каюты – стоило прижать ее рукой, как становилось заметно тише.

На прямой на полном ходу «Smart» хорошо держал курс, не зарыскивал при встрече с волной и не пытался прилечь на один из бортов. В относительно плавных выражах – тоже полный порядок: благопристойный внутренний крен и строгое следование намеченной траектории. Но стоило подвернуть покруче, как винт с

завидным постоянством принимался подхватывать воздух даже при полностью поджатом моторе. Грешным делом, мы заподозрили, что виной тому были упомянутые скуловые «карманы», аэрирующие воду при крене – создаваемая одним из них вереница воздушных пузырьков вполне могла попадать на лопасти винта... Однако это лишь предположение, и судить об этом с полной определенностью не беремся.

Резюме

Привлекательный внешне, просторный и хороший на ходу дейкрейсер, пригодный для достаточно длительных «походов выходного дня» с ночевкой (чему, кстати, способствует и большой объем встроенного топливного бака). В случае чего способен управиться с волной крупного озера или прибрежной морской зоны – испытания мореходности из-за довольно тихой погоды по традиции проводили при помощи тяжелого катера сопровождения, и «Smart» достойно их выдержал. ■

Редакция «Кия» благодарит экипаж «King Fisher» (ОМЗ) за помощь при фотосъемке

Катер «Smart Marine 650 DayCruiser» предоставлен для испытаний ООО «ПиВиДжи МПК»: Санкт-Петербург, 3-й Рыбацкий проезд, 3, тел. (812) 331-3261, моб. тел. (812) 908-3085, shadarkov_a@pvg.ru, www.smartmarine.ru

ТЕСТ
Кия

