



«Finval-470»: украинский вариант

Выбор моторной лодки с алюминиевым корпусом мы обычно делаем, исходя из типовой альтернативы: «новая отечественная – подержанная финская (американская, шведская и т.п.)».

Алексей Даняев,
фото автора

ТЕСТ
Кия

В пользу наших – минимум «накруток» в цене, близость к гарантийному обслуживанию, возможность укомплектовать лодку прямо на заводе. Западные варианты прельщают конструктивным и технологическим совершенством, проверенным стабильным качеством. Но некоторое время назад эта простая альтернатива распалась из-за нашего ближнего зарубежья: на рынок вышли дилеры украинских производителей, предложившие товар с особыми маркетинговыми характеристиками. С

одной стороны, украинцы не склонны экономить на конструкции, лодки выполнены добротно и чисто, хотя и без европейского шика. С другой стороны, сегодняшние таможенные договоренности предусматривают для них более выгодную ввозную пошлину, чем для Европы. Таким образом, лодки из ближнего зарубежья логично заполняют нишу между российским и западным предложением.

О лодках «Finval» производства киевской компании «BOATLав» мы впервые написали в обзоре февральской MBS,

дошла очередь и до их тестирования нашей редакцией. Правами продажи этих лодок в России владеет нижегородская фирма «Капер», она и предоставила нам на тест лодки «Finval-470» и «Finval-440». Расскажем о первой из них как наиболее интересной для российского потребителя по сумме полезных качеств.

На берегу

Осмотр лодки на трейлере дал множество полезной информации. Корпус притягивает глаз ясностью и завершенностью плавных линий, что встретить



Незначительные поперечные деформации днища – не дефект, а свидетельство добросовестности строителей, стремящихся к максимальной надежности конструкции



Кормовой рундук ужат до минимума, и для размещения багажа его передняя стенка сделана съемной

Основные данные моторной лодки «Finval-470»

Длина, м	4.75
Ширина, м	1.86
Высота борта, м	0.9
Килеватость, град.	18
Масса оборудованного корпуса, кг	365
Мощность ПМ, л.с.	50–70
Грузоподъемность, кг	500

нечасто у металлических конкурентов – обычно преобладает прямолинейная утилитарность. Формами кокпита и днища она напоминает уменьшенный финский «Buster XL», но, понятно, это только «мотивы». Конструкторы часто заимствуют готовые дизайнерские решения у аналогичных судов, даже разрабатывая оригинальное по конструкции изделие. Днище – типичный «моногодрон», с постоянной умеренной килеватостью на полкорпуса. Алюминий обшивки сварен очень тщательно, без прожигов и заметных окон-

чаний отрезков швов. На днище при внимательном рассмотрении видны незначительные поперечные деформации. На ходовые качества они не влияют, но свидетельствуют о том, что обшивку для живучести конструкции приваривали не только на продольном, но и на поперечном наборе, который менее дотошные строители предпочитают «подвешивать» на ребрах жесткости без непосредственного контакта с днищем. Толщина его – более чем достаточные 4 мм. Продольные ребра «правильные»: непрерывные, Г-образного профиля. Масса корпуса – 365 кг, что заметно выше, чем у многих отечественных аналогов, зато становится понятным, откуда взялась семилетняя гарантия на него. За бортовой зашивкой – аварийный запас плавучести, как заявлено в паспорте, объемом около 750 л, этого явно хватит для удержания на плаву лодки с мотором и экипажем.

Двухконсольная компоновка

с «промежуточным» расположением кресел и носовым кокпитом нетипична при таких размерах, она заметно «съедает» полезную площадь в небольшой лодке, поэтому конструкторы «Finval-470» приложили заметные усилия, чтобы рационально использовать место в кокпите. Габариты посадочных мест минимальны: водитель среднего роста устроится на мягком поворотном кресле без особых про-

Пластиковые консоли выглядят аккуратно, но над компоновкой панели выключателей стоит еще поработать

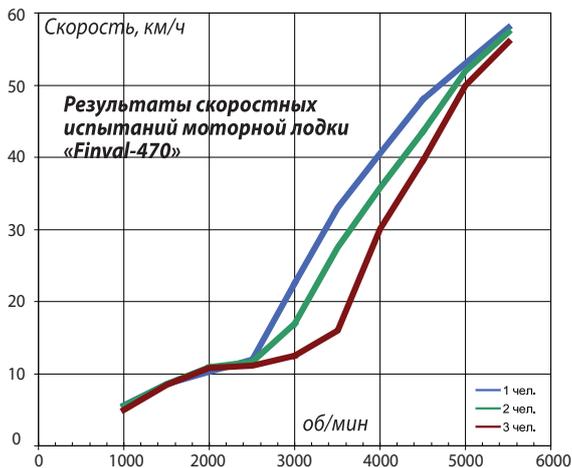




Вот то, что кокпит лодки не имеет самоотлива и отправляет воду в трюм под автоматическую помпу, заметно снижает «надежность» владения лодкой. Дожливой недели хватит, чтобы залить не защищенную предусмотрительно тентом лодку до пайолов, а аккумулятор помпы имеет свойство разряжаться. Покупатель должен быть готов к борьбе со стихией. Впрочем, всякое конструкторское решение чем-либо обосновано, вот и низко расположенный пайол доказал свою полезность.

На воде

Нижегородская погода в период летнего солнцестояния благоприятствовала проведению теста. Задувал северный ветер, несильный, но упорный, сплошная низкая облачность то и дело одаривала мелким дождем. Мы двинулись по Оке из Дзержинска в сторону Нижнего, чтобы к концу дня вернуться, преодолев в общей сложности около сотни километров. На открытых участках раздувало волну до 15–20 см высотой, на этой «стиральной доске» наша эскадра поддерживала комфортную скорость 40–45 км/ч. Широкое стекло у «Finval-470» с плотно запираемой «калиткой» хорошо держит встречный ветер, за ним не зябко даже в такую хмарную погоду. Лодка чутко реагирует на откидку мотора, как и положено корпусам призматической формы. Поджатие носа позволяет проходить речные волны с незначительными ударами, жесткое днище не гремит, слышен только шум рассекаемой воды, заглушающий даже звук четырехтактного мотора. Разговаривать в кокпите можно без напряжения. Брызги из-под прижатого носа то и дело срываются на стекла, ухудшая видимость. Тут бы очень пригодился стеклоочиститель, особенно при установленном тенте (он также предлагается в опциях), но это



Как и всякая небольшая моторка, «Finval-470» достаточно чувствителен к нагрузке в переходном режиме и любит высокую скорость

Условия испытаний моторной лодки «Finval-470»: нагрузка – 1, 2, 3 чел., 10 л топлива, ПМ – «Suzuki DF70», винт шагом 19 дюймов, ходовой тент. Ветер – от умеренного до свежего, волна – 0.15–0.25 м, место испытаний – р.Волга в районе Н.Новгорода.

блем, а вот высокому придется усаживаться, размещая колени у невысокой рулевой консоли. Невысок и борт, что наверняка оценят речные рыболовы, но мореходные качества судна при этом ограничиваются. Кормовой багажный отсек глубокий – до самого транца, но также невысокий, поэтому с укладкой объемного имущества и запаса топлива придется потренироваться. Ситуацию облегчает встроенный под пайолы бак на 70 л, идущий в стандартной поставке от дилера.

Впрочем, разместить остальное походное имущество есть где: под спинкой дивана и под палубой носового кокпита места хватит и для складных удильщ, и для багажа; принимаются заказы даже на живорыбный садок в 100 л объемом, и на дополнительное кресло в носу. Да и сам кокпит, вообще говоря, немал – ширина лодки в 1.86 м превосходит привычный габарит близких по длине «дюралек».

В исполнении видимых снаружи деталей видна забота строителей о хорошем внешнем виде лодки. Кромки панелей, накладок, профилей чисты; внутренние сварные швы скрыты, где это возможно; багажные отсеки покрашены либо закрыты ковровином, фанера пайолов по заказу оклеивается мягким, приятным на глаз и ощупь вином. Ветровые стекла, впрочем, можно было бы обработать и подогнать аккуратнее, да и за трубчатый релинг вокруг них держаться не слишком удобно. Более тщательного отношения сборщиков требует приборная панель, и вообще, кажется, что размер нержавеющей крепежа на оборудовании кое-где избыточен, а его фасон – грубоват, что портит общее впечатление. Но это все придирики.

потребуется совсем другой комплектации и за другие деньги. Как правило, на лодках подобного типа водитель смотрит поверх стекла, и тут покупателю придется делать выбор непосредственно при заказе: опору кресла можно подрезать только один раз.

В чем украинцы превзошли многих – это в управляемости и устойчивости хода лодки. Оптимальное соотношение нагрузки с размерениями, четкий контроль угла атаки, низкий центр тяжести позволяют даже под мотором предельной мощности в 70 л.с. выделять любые пируэты без риска опрокинуться или черпнуть воду бортом при крене. Старт в полную мощность при положении на борту руля не привел к погружению в воду планширя; так ведут себя гидроциклы и водометные ка-

тера. Максимальная скорость под стальным винтом шагом 19 дюймов даже с установленным тентом достигала 58 км/ч, и склонности к дельфинированию обнаружить не удалось при любой откидке мотора. Для прочной лодки универсального назначения, согласимся, это очень хороший результат, который выгодно отличает «Finval-470». Наряду с надежной, живучей конструкцией, его ходовые качества – это те козыри, которые стоят запрашиваемой цены в 383 тыс. руб. за хорошо оборудованный «в стандарте» комплект без мотора. Варианты подешевле найти не трудно, но при верном снижении части важных потребительских качеств.

Резюме

Довольно удачное, сбалансированное по соотношению цены

и качества судно, которое не разочарует владельца как при использовании, так и перепродаже. Некоторые дизайнерские шероховатости оставим для строителей, чтобы им было, куда приложить в дальнейшем усилия. «Finval-470» одновременно изящен и вынослив, его не испортят ни грубая швартовка, ни необорудованный берег, ни небрежное зимнее хранение, важно не загнать эту небольшую лодку в непригодные для нее условия плавания, а именно, в открытые воды с высокой волной, где пришлось бы провести много времени за штурвалом. Это судно для быстрых выходов на рыбную ловлю, а также веселых прогулок «выходного дня». Оказавшись волею случая в экстремальных условиях, она не подведет, но при экипаже, готовом к испытаниям подобного рода. ■

ТЕСТ Кия

ООО «Капер»,
Нижегородская область,
город Дзержинск,
ул. Красноармейская,
д. 17А
Тел. (909) 287 4005,
(909) 299 1010
www.kaper-nn.ru, www.kater-finval.rf,
kaper-nn@mail.ru

Реклама

YANMAR
marine



двигатели дизель-генераторы мотопомпы



9-900л.с. 9-75л.с. 4-600Вт 125-1000 л/мин.

телефон: (495) 937 8670, (812) 764 5216
www.yanmarmotors.ru



Реклама

JEANNEAU
Merry Fisher 6 Marlin




ПРОДАЖА КАТЕРОВ и МОТОРНЫХ ЯХТ

PRESTIGE
YACHTS
группа компаний
ПАНАВТО

www.p-y.ru
Казань: (843) 5-188-200
8-987-297-35-98
Н.Челны: (8552) 714-034
Уфа: (347) 267-90-10