

SF-460: малютка кадди



Артем Лисочкин ♦ Иногда создается впечатление, что в малом судостроении все уже давно изобретено, и никакого свободного пространства для конструкторской мысли совсем не осталось – тем более когда речь заходит о самых компактных мотолодках. Казалось бы, что тут еще придумаешь? «Капотник» да «консолька» – вот вроде и все варианты... Однако знакомство с новинкой череповецкой верфи «Семь футов» блестяще опровергает подобное утверждение, доказывая, что неограниченный простор для творчества остается даже при ограниченных размерах.

Мы уже не раз отмечали, что недавний кризис, нанесший серьезный удар по прогулочному флоту, продолжает аукаться до сих пор. Одно из его наиболее значимых последствий – это всеобщее стремление к экономии и, как следствие, переориентация многих «малых» верфей на бюджетные суда небольших размеров (хотя есть и обратные явления, тоже нашедшие отражение в наших тестах, но они характерны в основном для более гибкого в рыночном плане алюминиевого судостроения). Как показывают наши блиц-опросы,

наибольшим спросом сейчас пользуются лодки условного «4.5-метрового» класса (или же «класса «Казанки», если вам будет угодно) – короче говоря, примерно тех же размерений, которые были чуть ли не общепринятым стандартом в советские времена. Отсюда и достаточно большая конкуренция в данном секторе. Как при этом выделиться из общей массы практически одинаковых на обывательский взгляд суденышек?

Компромисс и трансформация

Как уже отмечалось, компоновочных решений при таких размерных ограничениях вроде бы

кот наплакал. Это либо наиболее распространенная на советских лодках «автомобильная» планировка с большой носовой декой и отгороженным багажником под ней, либо те или иные варианты расположения одной или двух консолей. При такой длине даже «пляжный» боурайдер с полноценным носовым кокпитом, оснащенным мягкими сиденьями, сделать довольно проблематично – из-за возможных проблем с ходовой продольной центровкой. А о чем-нибудь вроде «cuddy cabin», пожалуй, придется и вовсе забыть. Или нет?

Именно этот вариант и приходится первым делом в голову, когда заглядываешь в кокпит SF-460.

ОСНОВНЫЕ ДАННЫЕ мотолодки SF-460

Длина, м	4.6
Ширина, м	1.7
Высота борта на миделе, м	0.86
Осадка, м	0.16
Килеватость, град.:	
– на транце	19
– на миделе	19
Сухой вес, кг	210
Емкость топлив. бака, л	70
Габариты спальн. места, м:	
– длина	1.86
– ширина макс.	1.32
Высота транца, м	0.51
Мощность ПМ, л.с.:	
– максимальная	60
– рекомендуемая	40
Пассажировместим., чел.	4
Кол-во спальных мест	2
Грузоподъемность, кг	400
Цена, руб.	От 95 000 до 170 000*

* В зависимости от модификации

Пайол его носовой половины приподнят непривычно высоко, образуя ровную, уходящую под переднюю деку площадку (привычной «багажной» переборки, естественно, нет). Если накрыть ее мягкими подушками, получается вполне нормальное спальное место длиной 1.86 м как минимум на двоих (уж ребенка-то лет десяти уложить вместе с родителями точно не проблема). Единственно, по сравнению с обычной «кадди», высота в свету здесь практически на пределе – примерно как в японской гостинице эконом-класса, где люди спят в чем-то вроде торпедных аппаратов. И, конечно же, носовая дека закрывает «диван» не целиком, так что каютой этот отсек никак не назовешь, но на такие случаи и существует тент.

Конечно, есть лодки схожих размерений, на которых, помимо возможности уложить в проходе кокпита узенький матрасик, предусмотрены и раскладывающиеся сиденья, как в старых автомобилях, но в таком случае, получив «спальник» на

двоих-троих, вы полностью лишаетесь «рабочего» пространства – ни рыбку половить, ни за руль сесть, так что вариант это по большому счету «стояночный». На SF-460 львиная доля кокпита остается свободной даже в том случае, если кого-то из экипажа вдруг потянуло прилечь.

Кстати, в плохую погоду и тент вовсе не обязательно ставить целиком – достаточно лишь соорудить из него нечто вроде открытого с кормы хардтопа, закрывающего только носовую половину кокпита. Правда, на предоставленном для теста первом опытном экземпляре «460-го» тент был обычный и такого варианта специально не предусматривал – чтобы установить его таким образом, надо было прибегнуть к некоторым ухищрениям, да и смотрелся он при этом не совсем эстетично. Думается, что многие бы только приветствовали его двухсекционную конструкцию – например, на «молнии» или кнопках, пусть и за счет некоторого неизбежного удорожания. Есть и еще один минус – из-за высокого пайола и водитель располагается достаточно высоко, так что обзор при поставленном тенте не из лучших. Явно не помешает

прозрачная вставка, желательна – на быстро отстегивающемся «клапане».

Но одной только «спальной» площадкой компоновочные сюрпризы не ограничивались. Между передними креслами мы обнаружили большую прямоугольную крышку (кстати, она двухсекционная, так что снимать ее полностью необязательно – можно откинуть вперед только одну половинку). Когда мы ее убрали, нутро «460-го» стало еще больше напоминать интерьер «cuddy cabin». Под люком открылся подпайольный отсек глубиной 29 см и 98 на 44 см в плане – разработчики прозвали его погребом. Места для вещей тут хоть отбавляй (и без того знаем, что габариты типовых рыболовных ящиков конструктору лодки Дмитрию Прозорову прекрасно известны, себе родимому делал), но есть у «погреба» и еще одна важная функция – сидя на «койке», в него можно опустить ноги, как на каютнике!

Мы уже отмечали, что водительское и пассажирское кресла расположены довольно высоко, отчего головы седоков оказываются выше ветрового стекла. Оно хоть и отклоняет поток встречного ветра вверх, но во время

ТЕСТ Кия

Фото
Андрея Бубнова





теста, который проводился в промозглую осеннюю погоду, физиономию водителя основательно продуло. Пассажир же, человек опытный, едва оказавшись на борту, сразу устроился на низкой подушке спального, опустив ноги в нишу и уютно привалившись к передней панели вплотную к «лобовику».

Ветровое стекло с окантовкой, кстати, имеет «надменный заграничный вид». Мы даже поначалу решили, что это знаменитый Taylor Made, и принялись высчитывать, какова может быть его доля в конечной цене лодки, но нас успокоили: узел корейский и относительно недорогой. Да, научились азиаты, двигают монополиста, как хотят... Стекло по-взрослому снабжено откидной центральной «форточкой». Кому-то на 4.6-метровой лодке это может показаться излишеством, но не спешите с выводами – откинув центральную секцию, можно, например, запросто дотянуться из кокпита до носовой киповой планки под якорный

или буксирный конец и до форпика, в котором все это хозяйство хранится.

Несмотря на заметную «ступеньку», пайол довольно высок и в кормовой части кокпита. И опять не зря – под ним скрывается 70-литровый стационарный пластиковый бензобак, частично выступающий в рундук под довольно узеньким кормовым сиденьем. Учитывая умеренный аппетит 40–60-сильного мотора, запас неплохой. Единственно, местоположение его заливной горловины оказалось солидной ложкой дегтя. Где живем, граждане? На загнивающем Западе? Нормально заправить лодку при «вертикальной» горловине на планшере можно только пистолетом береговой станции, которых в нашем отечестве раз-два и обчелся. С канистрой тут напляшешься, да и воронка хитрая нужна...

Еще один признак «взрослости» – самоотливной кокпит, но при довольно высоком пайоле единственный шпигат по пра-

Результаты испытаний мотолодки SF-460

(нагрузка — 1 взрослый и 1 ребенок 9 лет плюс 40 л топлива, ходовой тент убран, ПМ – четырехтактный Evinrude 40, ГВ – алюминиевый трехлопастной диаметром 12.25 и шагом 17 дюймов, скорость ветра – 3–5 м/с, высота волны – 0.2–0.3 м, темп. воздуха – 6°C, темп. воды – 3°C, место испытаний – р. Шексна, Череповец)

Об/мин	Скорость, уз (км/ч)
750	2.9 (5.4)
1000	3.7 (6.8)
1500	5.1 (9.5)
2000	6.6 (12.2)
2500	10.1 (18.7)
3000	15.4 (28.4)
3500	19.8 (36.6)
4000	22.9 (42.3)
4500	26.2 (48.4)
5000	28.8 (53.2)

С нагрузкой 1–5 чел.

Нагрузка, чел.	Скорость, уз (км/ч)
1	28.8 (53.2)
2	27.8 (51.4)
3	26.8 (49.6)
4	25.2 (46.7)
5	24.5 (45.3)



воту борту располагается над водой «тик в тик» – при стояночной нагрузке уже в 3 чел. возможно обратное поступление воды, так что запирающий клапан здесь далеко не лишнее. Разглядывая нутро рундука, мы обратили внимание разработчиков на крепление отливной электропомпы – сразу ее с байонета не снимешь, надо откручивать в тесноте саморезы дополнительной крышки, без которой, наверное, можно и обойтись.

Еще при самом первом осмотре мы сразу заметили довольно низкий вырез в кормовом планшере. Предположения оказались верными – помимо предоставленной на тест «топовой» версии, лодку планируется выпускать также в самом простом и дешевом румпельном варианте. К такому способу управления мы тоже теоретически примерились – пожалуй, должно быть вполне удобно, по крайней мере, «на излом» рука не работает.

Всем ветрам навстречу

Мы уже говорили, что из-за высокого расположения кресла голова водителя довольно высоко торчит над ветровым стеклом, отчего задувает навстречу прилично. По этой же причине позу за рулем не назовешь особо удобной – «баранка» оказывается где-то между коленями – но компромисс есть компромисс.

Чем короче лодка, тем заметнее она обычно задирает нос при выходе на глиссирование. Поведение «460-го» в момент преодоления «горба» тоже не сравнишь с ездой по рельсам, но дифферент все-таки довольно умеренный, а устойчивый режим глиссирования мы вдвоем с тезкой-штурманом, девятилетним Тёмой Бубновым, обеспечили уже при 2600–2700 об/мин – хотя скорость едва перевалила за 22–24 км/ч. При этом максимальный ее показатель для «соковок», вдобавок с тяжеловатым винтом, оказался весьма до-

стойным – более 50 км/ч. Если задаться целью и не обращать внимание на дельфинирование, к первым приведенным в таблице цифрам можно прибавить и еще 2–3 км/ч, но стоит ли ради этого укачивать народ?

Надо сказать, что реакция на триммер оказалась более чем адекватной – очевидно, мотор стоял довольно низко. Да, это добавляет сопротивления, что называется на максимальной скорости, но больше и «рычаг» при его откидке, так что оторвать нос от воды совсем не проблема даже при откровенно носовой центровке. Мы смоделировали ситуацию, при которой двое пассажиров располагаются лежа в «кадди», и легко подобрали оптимальный ходовой дифферент. И вообще отметим малую чувствительность SF-460 к нагрузке – при паспортной пассажировместимости 4 чел. лодка уверенно вытаскила на глиссирование пятерых. Четкий отклик на кнопки триммера позволил и исполнить нечто вроде «кобры», причем не при банальном старте с места, а на хорошем ходу в прыжке с волны – естественно, в одиночку и отнюдь не из хулиганских побуждений, а исходя из того принципа, что если даже при самом варварском обращении лодка не преподносит неприятных сюрпризов, то, скорее всего, она вполне безопасна и при нормальной эксплуатации.

В поворотах с полного хода «460-й» тоже весьма предсказуем, хотя мы столкнулись с тем, что угол перекадки мотора оказался явно маловат. Чтобы заправить лодку на меньший радиус, пришлось пару раз прибегнуть к «резаку» под кратковременный сброс газа, что тоже

обошлось без всяких сюрпризов вроде зарыскиваний и «заноса». По возвращении на берег быстро определили причину – цилиндрическая тяга штуртроса просто упиралась в стенку рецесса – и после короткого «мозгового штурма» сошлись на том, что



лучше использовать менее распространенную систему с креплением упора непосредственно на рецессе и шаровым шарниром (позже нам сообщили, что именно такими «рулежками» и стали комплектовать серийные лодки).

Кроме того, на такой малютке мы бы не отказались от нормальных распашных весел, которыми комплектуется только румпельная версия. Гребец при этом может располагаться на развернутых задом наперед креслах – пока что поворотные пьедесталы позволяют лишь организовать в кокпите уютные сиделки.

Резюме

Лодка популярного компактного класса, выделяющаяся из общего ряда прежде всего своей оригинальной компромиссной планировкой – «почти каютник», насколько это возможно при весьма ограниченных разрезах. ■

Мотолодка SF-460 предоставлена для испытаний верфью «Семь футов», г. Череповец, тел. +7 (8202) 591-492, +7 (921) 723-1555, факс +7 (8202) 210-220, sevenfeet07@mail.ru, www.sf35.ru

ТЕСТ
Кия