

## НА МЕРНОЙ МИЛЕ «КИЯ»

---

# Marine 17 F SC и 1648 Jon под Вышеградской скалой на Влтаве

**Артем Лисочкин** ♦ Бывают в жизни совпадения. Специально никто ничего не подгадывал, но вышло так, что коллективный выезд редакции «Кия» в Прагу совпал со временем проведения там выставки с понятным даже русскому уху названием «Лоды на воды». И, вдобавок, выяснилось, что в ней участвует чешская компания Marine, с владельцами которой, братьями Томасом и Петром Новотными, мы не так давно познакомились на бот-шоу в Дюссельдорфе.



**Т**ак уж вышло, что ни чешских, не чехословацких (в советские времена) лодок на редакционной «мерной миле» так до сих пор и не было. Хотя в свое время чешская техника была у нас в почете. Например, автор этих строк в 80-е годы гордо рассекал на «Яве-634», которая в ряду доступных соотечественникам мотоциклов считалась пределом мечтаний. Довелось пострелять и из знаменитой «Чешской Збройовки»...

В общем, сегодня мы исправляем давнюю недоработку. Хотя поездка ставила совсем другие цели, возможность протестировать лодки местного производства мы упустить не могли. Тем более что формат бот-шоу на воде (о которой мы более подробно рассказываем на стр. 50) ее изначально предусматривал.

Надо сказать, что наш интерес к продукции Marine был продиктован не одной лишь страстью коллекционера. Еще в Дюссельдорфе привлекло основное на-

тром «Marine» на недавней выставке стояла лишь одна из них, вторую мы заполучили в момент – одна из «точек» компании располагалась совсем неподалеку, в тихой заводи сразу за знаменитой Вышеградской скалой, на территории яхт-клуба со столетней историей.

### И клепка, и сварка

Все свои лодки Marine строит исключительно из алюминия. У нас в стране к этому материалу давно уже привыкли, использует его множество верфей, и говорить о не столь давнем первенстве стеклопластика уже не приходится. Однако алюминий алюминию рознь, разнятся и технологии. Мы больше привыкли к чисто сварным корпусам, но продукция чешской компании сразу напомнила нам типичные американские рыболовные лодки вроде Alumacraft, Polarkraft и прочих подобных Крафт. И прежде всего способом сборки, где в основном используется клепка, а к сварке прибегают лишь очень избирательно – например, в месте стыковки днища и транца. Главная задача, которая этим преследуется – без особых хлопот обеспечить привлекательный внешний вид и идеально ровные поверхности (чтобы избежать коробления металла при сварке, требуется предварительный расчет возможных напряжений еще на стадии проекта и высокая квалификация сборщиков, хотя полностью исключить этот побочный эффект удастся далеко не всегда).

Кроме того, чем тоньше металл, тем сложнее задача сварщика. А на «17 F SC» металл, по российским представлениям, довольно тонкий – всего 2.5 мм и на днище, и на бортах. Впрочем, примерно такой толщины был не поддающийся сварке дюраль, из которого в советские времена клепали лодки на авиационных заводах.

Технический специалист

### Основные данные мотолодок Marine 17 F SC и Marine 1648 Jon

	17 F SC	1648 Jon
Длина, м	5.0	4.89
Ширина, м	1.92	1.8
Вес, кг	260	125
Килеватость, град.	12	0
Высота транца, м	0.51	0.51
Пассажировместим., чел.	6	5
Грузоподъем., кг	616	575
Макс. мощность ПМ, л.с.	50	40
Цена, чешские кроны*	169 000	94 500

\* Для внутреннего рынка с учетом местных налогов; на момент подготовки отчета курс чешской кроны составлял 1.55 руб.

правление работы верфи, выпускающей достаточно простые, демократичные и «бюджетные» лодки. Именно на них в последнее время во многом ориентирован мировой рынок ботинга – отголоски недавнего кризиса продолжают аукаться не только у нас в России.

Из достаточно солидного модельного ряда фирмы (более 20 наименований длиной от 3 до 5.8 м, разделенных на «линейки» Light, Jon, Strong, Heavy Duty и DLX) мы выбрали две лодки из «середины» – наиболее полно, на наш взгляд, иллюстрирующие то, чем занимается эта чешская верфь. Кстати, хотя перед ша-



**ТЕСТ**  
**Кия**

Фото редакции  
журнала



Marine по имени Павел подчеркнул, что используемый верфью алюминий с технологической точки зрения универсален – можно и клепать, и варить, а небольшая толщина объясняется его высокими прочностными характеристиками по сравнению с теми материалами, которые применяет большинство судостроителей. В общем, как удалось понять из объяснений, по физическим свойствам он представляет собой нечто среднее между дюралем и АМг, плюс обладает высокой коррозионной стойкостью даже в условиях морской воды. Потом проверили – действительно, марка 5052-Н36 высоко котируется среди серьезных верфей и сертифицирована, в частности, Береговой охраной США, осуществляющей, помимо всего прочего, и надзор за малым судостроением.

### Marine 17 F SC

Лодка весьма напомнила упомянутых «американцев» и своей планировкой, и даже отдельными элементами оформления – хотя и в довольно упрощенном варианте. Все очень просто и даже аскетично, если не считать серого коврового покрытия, в основном из-за которого и вспоминаешь в первую очередь о заморских «бассо-

вых» посудинах. Две продольные банки, консоль по правому борту, единственный закрывающийся рундук по левому (в корме положить что-либо можно лишь в открытые ниши под сиденьями), поперечная банка в носу. По бортам внутри кокпита – закрытые блоки плавучести, выполняющие, судя по всему, и задачу обеспечения дополнительной жесткости. Кстати, аварийной плавучести тут явно с запасом – «задуты» пенополиуретаном и банки в носу и в корме, и полностью подпайольное пространство.

Никаких живорыбных ящиков с аэраторами и электрическими водяными насосами – единственный рундук не предназначен для заполнения водой. Нет и заранее проложенной проводки для дополнительного электромотора, равно как и подмоторной доски, на которую его можно было бы повесить. Из «рыболовного» оборудования – только держатели для крепления удилищ «по-походному» с внутренней стороны бортов. Зато пространства в кокпите хоть отбавляй – что, в общем-то, рыболовы в основном и ценят. (Впрочем, на берегу в яхт-клубе мы увидели несколько более крупную модель «20 H SC DLX» с приотпленной ниже бортов

носовой палубой-площадкой и степсом для поворотного рыболовного кресла).

После прибавления газа на выходе из заводи «17 F SC» до-

### Результаты испытаний мотолодки Marine 17 F SC

(нагрузка – 1 чел. плюс 10 л топлива, ПМ – двухтактный Tohatsu 50, ГВ – диаметром 11.1 и шагом 13 дюймов, скорость ветра – 4–5 м/с, высота волны – 0.15–0.25 м, темп. воздуха – 8°C, темп. воды – 7°C, место испытаний – р. Влтава в р-не Вышеградской скалы, Прага)

Об/мин	Скорость, уз (км/ч)
650	2.2 (4.1)
1000	3.1 (5.7)
1500	4.5 (8.3)
2000	5.5 (10.1)
2500	7.8 (14.5)
3000	9.5 (17.6)
3500	15.0 (27.8)
4000	21.8 (40.4)
4500	24.4 (45.2)
5000	27.4 (50.6)
5500	30.2 (55.8)
5800	32.2 (60.1)

### Результаты испытаний мотолодки Marine 1648 Jon

(нагрузка – 1–3 чел. плюс 15 л топлива, ПМ – двухтактный Evinrude 30 E-Tech, ГВ – диаметром 10.3 и шагом 12 дюймов)

Нагрузка, чел.	Скорость, уз (км/ч)
1	26.7 (49.4)
2	25.5 (47.1)
3	24.4 (45.2)



вольно заметно приподнял нос даже при полностью поджатом моторе, но буквально через секунду снова прилег обратно на воду. За счет триммера к достигнутому показателю максимальной скорости удалось прибавить около 3–4 км/ч, разогнавшись до 60 км/ч (с нагрузкой в 3 чел. результат оказался тоже довольно достойным – 53 км/ч). Даже «выставленная на пятку» лодка не преподнесла никаких неприятных сюрпризов, хотя условия были далеко не тепличными – на ветровую волну высотой около 0.25 м регулярно накладывались кильватерные следы от больших и маленьких судов. Правда, чувствовалось, что корпус довольно легкий – при откинута моторе реакция на поворот штурвала порой оказывались довольно острыми, а нос на полном ходу ощутимо сдувало в сторону боковым ветром.

В поворотах с полного хода все тоже оказалось довольно предсказуемым, хотя удивительный факт – при «раскрутке» с места на полном газу легкая «17 F SC» заваливалась в глубокие внутренние крены, словно тяжелый каютник. Кстати, пока мы экспериментировали подобным образом, произошел небольшой курьез. По соседству барражировал большой катер чешского



Государственного судоходного управления (очевидно, аналог нашей ГИМС). Несмотря на некоторую отвязность наших действий прямо под исторической скалой, нас не трогали – поняли, видать, что люди заняты делом, хотя прочих гоняли в хвост и в гриву. Когда автор этих строк в очередной раз поставил Magine чуть ли не на борт, строгие инспекторы не выдержали и решили показать, что и они не хуже. В сторонке крутанули на своем низкобортном утюге с высокой надстройкой (кстати, финском Faster) похожий вираж и тут же черпанули воды бортом. Сконфуженные, включили ми-

галки и умчались к набережной – дальше порядок наводить.

### Marine 1648 Jon

Джонботы в нашей стране незаслуженно забыты (из серийных образцов можем припомнить разве что «Казанку-6»), хотя за рубежом этот тип лодки весьма популярен. Вот и у компании Magine линейка Jon включает целых шесть моделей от 2.95 до 4.89 м длиной. Действительно, выглядит такая посудина довольно неказисто, да и в море на ней выходить не стоит, но в своей родной стихии – на внутренних водоемах с относительно спокойной водой – она порой даст сто

# ТЕСТ КИЯ

очков вперед классическим моторкам. Огромная грузоподъемность, простор и абсолютно плоский грузовой «пол», хорошая проходимость по мелководью и камышам (особенно с водометом), великолепная статическая остойчивость – вот ради чего люди и покупают джонботы. Надо сказать, что рыболовная фракция тест-группы «Кия» «запала» на спартанский Marine 1648 Jon куда сильнее, чем на более цивильный «17 F SC».

На транце предоставленной для теста 4.89-метровой модели был установлен 30-сильный мотор, хотя, судя по заездам на малом и среднему газу, в большинстве случаев здесь за глаза хватило бы «пятнашки» – вот вам еще один плюс плоскодонки. Кстати, доставшийся нам Evinrude по своему исполне-

нию оказался «джону» идеальной парой – за счет сверхдлинного румпеля, фиксирующегося в приподнятом положении для управления стоя. Ведь в «кузове» такой лодки вполне органично смотрятся и поставленные на попа 200-литровые бочки, поверх которых надо смотреть вперед.

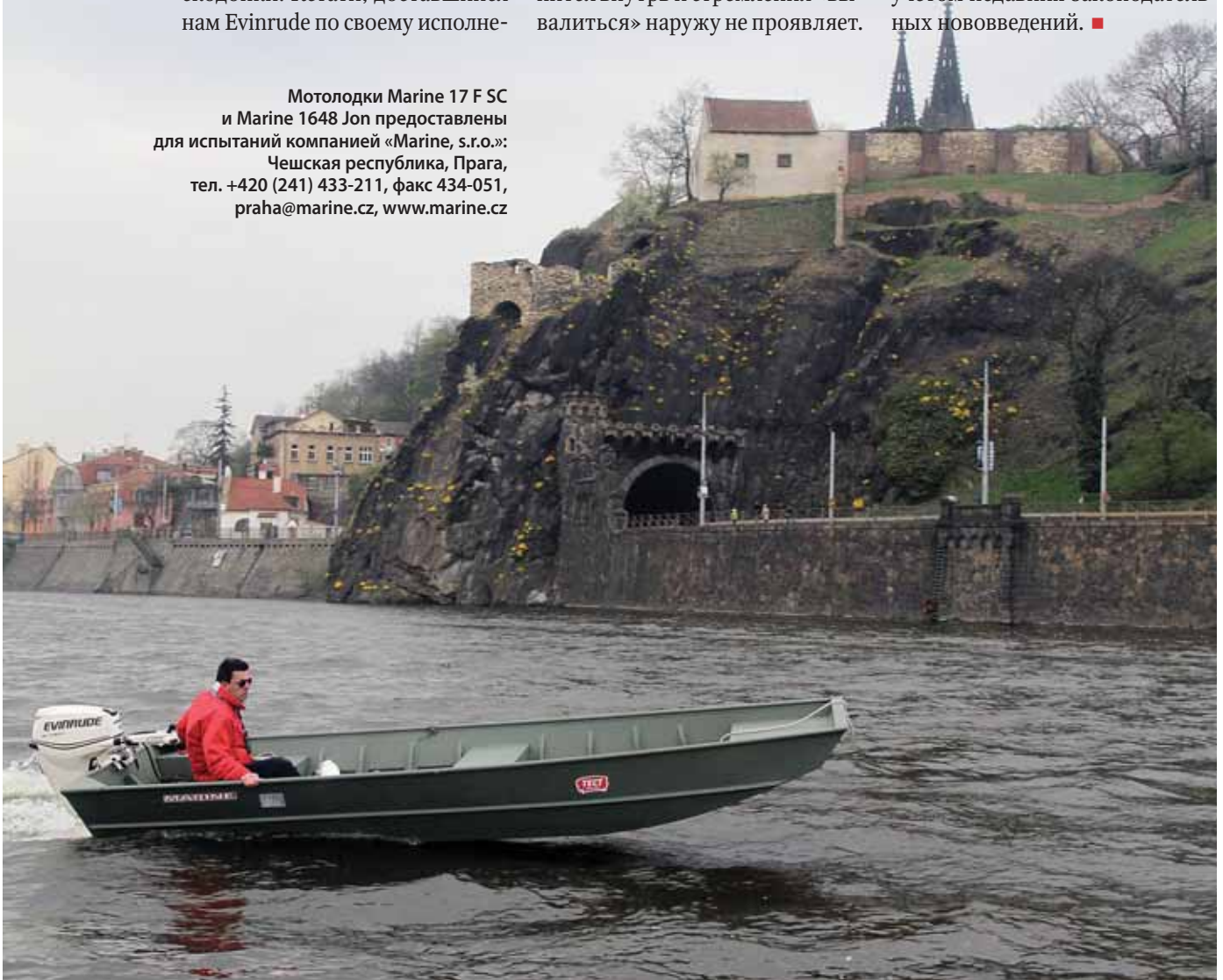
Джонбот, конечно, отнюдь не предназначен для экстремального маневрирования, тем более в румпельном варианте. Его главная задача – доставить людей и груз из точки в А в точку Б, особо никуда не сворачивая, а на стоянке превратиться в остойчивый просторный понтон. Но, тем не менее, в повороте лодка с абсолютно плоским днищем исправно кренится внутрь и стремления «вывалиться» наружу не проявляет.

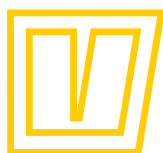
Удивительно, но и по небольшой волне она идет довольно мягко, без ударов, хотя при движении против ветра в одиночку пару раз приходилось прибрать газ, чтобы не взлететь.

## Резюме

Это, конечно, лишь первое знакомство, но, лично опробовав лодку Marine на воде, можем сказать, что продукция чешской верфи наверняка способна заинтересовать и отечественных водномоторников. Тем более что условия на большей части территории России мало чем отличаются от тех, в которых мы проводили испытания. Кроме того, стоит обратить внимание и на самую «легкую» часть модельного ряда фирмы – особенно с учетом недавних законодательных нововведений. ■

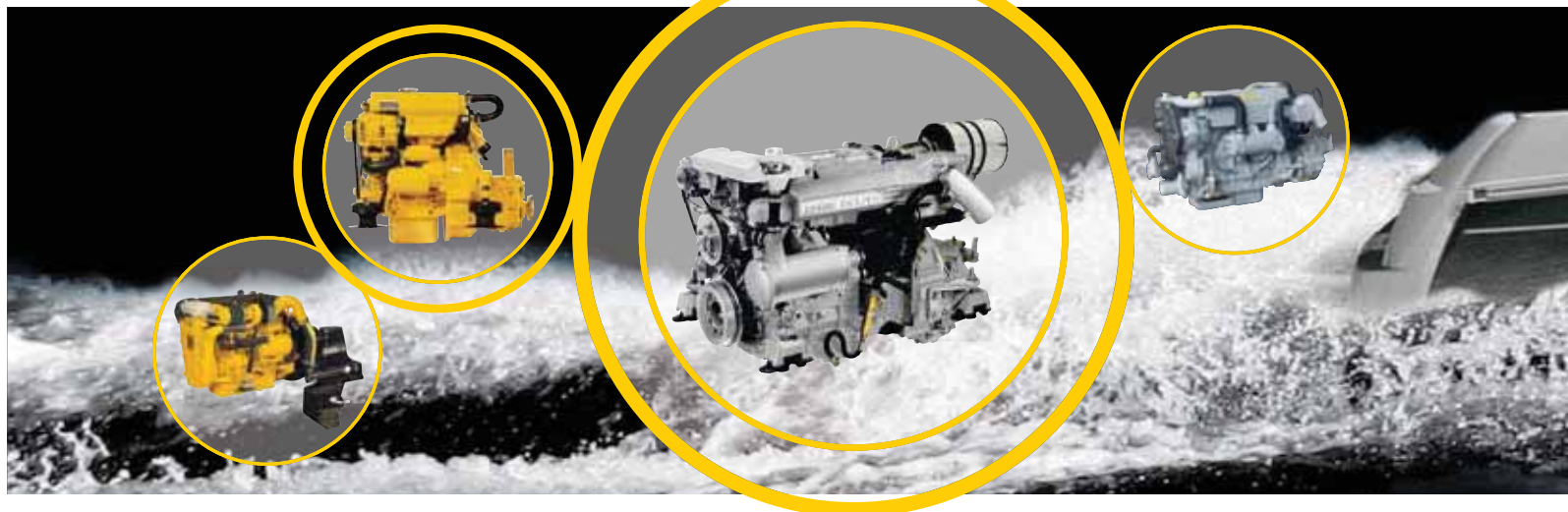
Мотолодки Marine 17 F SC и Marine 1648 Jon предоставлены для испытаний компанией «Marine, s.r.o.»: Чешская республика, Прага, тел. +420 (241) 433-211, факс 434-051, praha@marine.cz, www.marine.cz





**vetus**<sup>®</sup>

www.vetus.com



## Морские дизельные двигатели Vetus

Линейка дизельных двигателей мощностью от 12 до 231 л.с. отличаются моделями базовых силовых агрегатов и целевым назначением. Более мощные двигатели имеют одобрение РРР. Голландская сборка, простота в установке и надежность в эксплуатации, большой ресурс.

Полный ассортимент комплектующих и вспомогательного оборудования для установки и эксплуатации: дистанционное управление, валопроводы, муфты, гребные винты, выхлопные системы, фильтры-сепараторы, контрольные приборы и многое другое под одной торговой маркой – Vetus.

Каталог и контактные данные дилеров на сайте [www.vetus.ru](http://www.vetus.ru)



Реклама

# MAXWELL

A **VETUS** COMPANY



VWC1500



HRC8



HWC2200



Anchormax™



VWC4500



RC серия

# ANCHORING EXCELLENCE

Входящая в состав VETUS новозеландская фирма Maxwell имеет почти 40-летний опыт производства лебедок. Ее имя стало признанным стандартом качества в области судового оборудования. Широкий ассортимент продукции Maxwell позволит Вам найти идеальное решение для своего судна, будь это парусная или моторная яхта, катер или рабочее судно. Подробную информацию о продукции Вы можете найти на [www.maxwell.com](http://www.maxwell.com), а список дилеров на [www.vetus.ru](http://www.vetus.ru)