

Scandic Havet 480 AL – встретили по одежке, а проводили по уму

Андрей Чернавин ♦ Начавшись смелым прорывом в области законодательства в отношении маломерного флота, 2012 год был отмечен появлением нескольких отечественных судостроительных компаний, привлечших внимание аналитиков и экспертов водно-моторного рынка России.

Именно к таким верфям можно отнести и Scandic Line Co. Начав свою деятельность весной 2012 года, компания к середине лета предложила довольно широкую линейку пластиковых судов малых размеров, а уже на сентябрьской выставке «Охота и рыболовство на Руси», прошедшей в ВВЦ, был показан биматериальный рыболовный катер в размере 4,9 м.

При первом взгляде на Havet 480 не возникает никакого сомнения в том, кому он адресован и для какого рода эксплуатации предназначен. Об этом откровенно говорят материал корпуса, компоновка кокпита и аскетичность отделки – перед нами рыболовно-охотничье судно. Но качество и изящество его исполнения, дизайн с полным отсут-

ствием элементов brutality тут же закладывают сомнения – а может это все-таки пляжная лодка для отдыха и обеспечения водных видов спорта? С одинаковой легкостью в кокпите Havet 480 можно представить и рыбаков-охотников в измазанных глиной вейдерах, и компанию отдыхающих людей в шортах и бикини.

В конструкцию судна заложена идея комбинирования двух материалов. Корпус цельносварной, из АМг5, имеет «свободную раму», вваренную таким образом, чтобы равномерно распределять нагрузку. Благодаря подобной технологии создателям удалось снизить вес катера на 30%, но при этом он сохранил способность выдерживать значительные пере-

грузки при хождении в условиях сильного волнения, и даже прощает грубую швартовку на каменистый берег. Казалось бы, этим можно было и ограничиться, что еще нужно среднестатистическому рыболову или охотнику? Но конструкторы и дизайнеры постарались сделать корпус не только прочным, но еще и красивым, пустив вдоль бортов выштамповки, имитирующие деревянный набор. Это сгладило визуальную тяжесть алюминия, корпус стал выглядеть легким и стремительным. Кроме того, эти элементы дизайна имеют еще одно практическое назначение – они смещают акустические резонансы корпуса в более высокочастотную область, делая лодку менее «гулкой». Такую же задачу, помимо обеспечения за-

**ТЕСТ
Кия**

Фото автора





паса плавучести, решает пенополистирол с закрытыми порами, которым заполнено все «нерабочее» пространство между корпусом и вставкой.

Палубная вставка, формирующая пространство кокпита – стеклопластиковая, изготавливается методом формовки в матрице. При этом, внутреннее пространство Havet 480 условно делится на две части двухконсольной компоновкой. Носовой кокпит невелик, но вполне достаточен для размещения одного рыбака или пассажира. Ходовой кокпит оборудован двумя вращающимися креслами переднего

ряда и кормовым диваном, а сам он достаточно просторен, в нем могут разместиться 5 человек во время движения, или совершенно не мешая друг другу 2 рыбака со снастями во время ловли.

Интересно организовано пространство кокпита и его дизайн. Несмотря на отсутствие винила, за исключением двух кресел переднего ряда, он не кажется блеклым. Дизайнеры не оставили без внимания большую часть поверхности и постарались придать ей функциональность и декоративность в виде ступенек, подстаканников и ребристых нескользящих поверхностей. Девяти рундуков, расположенных по всему внутреннему пространству, вполне достаточно для основных рыбацких поклаж, из них четыре рундука общим объемом 200 л сухие, для носимых вещей. Кормовой рундук рассчитан для размещения стационарного топливного бака и аккумулятора, и в нем остается еще много свободного места, носовой – для якоря, спасательных концов и буксировочных фалов. Рундук в полу ходового кокпита длиной 1.14 м вполне удобен для размещения в нем сложенных удилищ, а для укладки более длинных снастей предусмотрена опция, увеличивающая его длину до 1.6 м. В полу носового кокпита размещен объемный рундук для кранцев и иных

крупномеров, а рундук под носовой банкой предусматривает опциональную установку садка с аэратором.

Консоли выполнены без внутренних полостей со свободным объемом для ног. Они, за исключением мелких деталей, «зеркальны». Правая – шкиперская, с большим подиумом для приборов и картплоттера, левая – пассажирская, оборудована вместительным бардачком для документов и индивидуальных вещей. В нем одновременно могут поместиться: зеркальный фотоаппарат, портативная рация, походный навигатор и смартфон. Обе консоли имеют высокие защитные стекла от брызг и ветра. Кстати о брызгах. Возможно, они смогут напомнить о себе в ветреную штормовую погоду, но при нашем тесте ни при каких условиях ни одна капля не попала в кокпит, и практически все пассажиры, которые располагались по всему его пространству, остались сухими.

Безусловно, катер очень красив. Эклектический стиль Havet 480 вырывает его из общего визуального ряда примелькавшихся силуэтов. Линия высокого борта палубной вставки, многократно повторяющаяся ниже отбойника несколькими выштамповками металла, имитирующими набор, вкуче с тупым углом почти прямого фор-

Основные данные мотолодки Havet 480 AI

Длина, м	4.90
Ширина, м	1.85
Высота с консолями, см	150
Высота борта на миделе, см	85
Масса лодки, «сухая», кг	280
Грузоподъемность, кг	550
Пассажировместимость, чел.	5
Мощн. двиг., рекомендов., л.с.	50
Мощн. двиг., максим., л.с.	70
Высота транца, мм / дюйм	508 / 20
Угол килеват. на транце, град.	9
Угол килеват. на миделе, град.	16
Осадка, см	20
Объем топливного бака (стационар.), л	80
Объем блоков плавучести, л	530



Результаты испытаний Havet 480 AL

с нагрузкой 1–5 чел.
(ПМ Yamaha F60CETL, винт 11-1/8"×13")

Нагрузка, чел.	Максимальная средняя скорость*, км/ч
1	60.1
2	57.9
3	55.6
4	54.7
5	52.8

* средняя в двух направлениях

Весь экипаж находился в ходовом кокпите.
При пересадке одного человека в носовой
кокипит скорость снижалась на 2-2.5 км/ч

штевня, формируют ретро-образ деревянного катера XIX века. Но при этом, кипенно-белый цвет бортов и палубы, прорезанный абсолютно прямой линией отбойника и красной полосой декора, возвращает его в начало XXI века.

Тест Havet 480 мы начали с испытаний в статике. При загрузке одного борта пятью пассажирами, как и ожидалось, катер не совершил оверкиль и не зачерпнул воды через борт. Крен составил порядка 25–30°, а расстояние от кромки борта до поверхности воды оставалось около 20–25 см. Стандартное поведение малокилеватого корпуса: 16° на миделе и 9° на транце.

Тест судна в динамике проводился на спокойной воде, поэтому испытать его на регуляр-

ной волне не удалось. Однако мы проверили прохождение попутной и поперечной волн до 0.6 м, создаваемых достаточно большим судном сопровождения. Тест проходил с четырехтактным двигателем мощностью 60 л.с. – средним в рекомендуемом мощностном ряду.

Выход Havet 480 на глиссирование при полной загрузке был легким, с небольшим углом преодоления горба сопротивления (25°). С меньшей загрузкой, до трех человек, катер выходил на режим глиссирования буквально за несколько секунд, а с одним шкипером и того меньше – 1.5–2 секунды. Но и тут все было предсказуемо и закономерно, опять сыграла роль малая килеватость корпуса.

Глиссировал Havet 480 в

очень «красивом» режиме, на двух третьих корпуса, с небольшим дифферентом на корму, и почти без какого-либо заметного брызгообразования. Катер будто летел над водой, чуть касаясь ее килем, не оставляя за кормой ни крупной расходящейся волны, ни кильватерного «петуха». Вспомнился афоризм Туполева, но в некоторой перефразировке: красивая лодка обязательно будет глиссировать красиво.

Входы в поворот на скорости заставили немного удивиться. Был ожидаемый не слишком большой крен к центру циркуляции, но не было проскальзывания, не чувствовалось сноса кормы. Лодка шла как по рельсам. При доворачивании штурвала к центру, лодка чуть больше кренилась, а «рельсы» заворачи-

вались в более крутой поворот, но такое поведение существовало до какого-то момента. При более экстремальном входе в поворот, с радиусом меньше четырех корпусов, снос становился ощутим, возникала кавитация, лодка теряла управляемость и ход, что вполне естественно. На малых скоростях радиус циркуляции катера составил один корпус, и при полной перекладке штурвала выписывалась совершенно ровная восьмерка.

Старт с места с поворотом штурвала большими кренами не испугал. Как ни старались, мы так и не смогли наклонить судно больше, чем на 45 градусов. Доходя до этого предела, Havet 480 как будто во что-то упирался, и мог циркулировать в таком положении буквально вокруг борта. Кстати, при такой циркуляции воздушных прохватов винта не наблюдалось, кроме некоторых случайных, но при поднятии оборотов примерно до 3,5–4 тысяч винт срывался в кавитацию.

Прохождение попутной волны обоими бортами не вызвало никаких сложных ситуаций. Чувствовалось соскальзывание с волны, создающее крен в ее сторону, но чем больше выбирался угол преодоления, тем меньше становился эффект соскальзывания. Однако удивило и порадовало прохождение судном поперечной волны. Нельзя утверждать, что оно вообще не чувствовалось. Нельзя отрицать, что с больших волн катер не совершал прыжков, но делал он это так мягко, так незаметно для пассажиров, что им, как оказалось, не приходилось даже за что-то держаться. Такое нестандартное поведение малокилеватой лодки оказалось приятной неожиданностью.

После нескольких преподнесенных сюрпризов, Havet 480 припас еще один, которым поставил жирную точку в завер-

шение теста – он оказался идеально управляем в реверсивном движении. Отклик на поворот штурвала был моментальным, и катер выписывал аккуратные восьмерки с радиусом меньше корпуса.

По инициативе руководства Scandic Line было решено дополнить стандартные испытания статике и динамике тестом на непотопляемость. С открытым кормовым кингстоном в течение получаса катер затонул до половины борта и остался на плаву с заполненным водой на 15–20 см ходовым кокпитом, двумя пассажирами на носу и достаточно сильным дифферентом на корму, опасным для двигателя. После часа испытаний, когда стало понятно, что лодка перестала набирать воду, был запущен мотор, включена помпа, и спустя 25 минут вода была откачана.

Резюме

Все выше сказанное можно отнести к положительным качествам Havet 480, но было и то, что не понравилось. Это очень высокие кресла переднего ряда, отсутствие ручек на переднем пас-

сажирском месте, и отсутствие силовой защиты ветровых стекол, которая в большей степени нужна для обеспечения безопасности пассажиров. Если вести речь о рыболовно-охотничьей лодке, то нелишними оказались бы ниши или иные приспособления для оперативного хранения снастей или оружия. Понятно, что все перечисленное легко устранимо и, по заверению производителей, будет изменено по мере серийного выпуска, а вот проблему очень сильного дифферента на корму при затоплении лодки, конструкторы обещали решить уже в стоящих на стапеле корпусах.

И все же, разработчикам и производителям Scandic Line Co удалось создать хорошую универсальную лодку с небольшим акцентом на рыболовно-охотничье предназначение. В ней соединились красота и оригинальность дизайна, безупречное исполнение и интересные ходовые качества. Она получилась достаточно утилитарной и совсем не экстремальной, поэтому ее можно смело рекомендовать широкому кругу пользователей. ⚓

**ТЕСТ
Кия**

SCANDIC LINE CO.LTD
ООО «Скандик Лайн»
Москва, мкрн. Солнечное
ул. Производственная, д. 23
+7 (495) 769-2155
scandic-line@yandex.ru

