

Как выбрали надувную лодку

Юрий Константинов ♦ Выбор надувной лодки, безусловно, дело индивидуальное, и, конечно, мои выводы и нижеприведенные советы носят несколько субъективный характер, но надеюсь, для части аудитории они окажутся полезными.



О себе и моих товарищах по увлечению – мы охотники и рыболовы (спиннинг). Наши любимые места – север Рыбинского водохранилища. Угодья – мелководные заливы, затопленные русла рек и озер, где глубины приличные. Здесь нужна лодка с малой осадкой, не боящаяся крутой волны Рыбинского «моря», удобная для достаточно длинных переходов и в то же время позволяющая без боязни забраться в закоряженные и заросшие ложины.

Наша «база» – на Моложском плесе водохранилища, в деревне недалеко от воды. Метров триста, но без машины не обойтись – лодка, мотор, снасти, ружья – вес выходит достаточный. А главное, времени всегда в обрез, на охотничьей вылазке нужно до рассвета оказаться в засидке, а в темноте еще предстоит «процедура» накачки и сборки лодки... одним словом, морока. Ну а после вечерки под светом фонаря скручивать мокрую лодку, чаще всего грязную – совсем неприятно и несподручно.

Так что перевозка готовой лодки на багажнике авто

– решение удобное во всех отношениях, и для многих новостью не является. Конечно, здесь речь не идет о том, чтобы вести за 200 км надувную лодку прямо из дома, но местные переходы до 20–30 км в близлежащих угодьях очень практичны, особенно когда от одного плеса до другого места рыбалки автомобильный «переход» намного быстрее и экономичнее водного пути.

Для своих целей мы искали лодку весьма просторную для трех охотников-рыбаков, с баллонами от 40 см в диаметре, желательно с килем (чтобы лучше держала курс), рассчитанную на достаточно серьезный подвесной мотор, но и с двигателем минимально возможной мощности выходящую на глиссирование с грузом 200–250 кг. И при этом главное – масса самой лодки должна была быть в пределах 40–45 кг, чтобы не только вдвоем, но и одному суметь закинуть «надувнушку» на багажник машины.

Опыт перевозки на багажнике лодки «Бриг 330» («Динго»), которая для двоих уже оказалась тяжеловатой, а для одного неподъемной, однозначно показал, что среди



Основные данные надувных лодок с НДНД «Солар 350М» и «Компас 350»

	«Солар 350М»	«Компас 350»
Длина лодки/кокапита, см	350/225	350/245
Ширина лодки/кокапита, см	175/80	174/78
Диаметр баллона, см	45	48
Вес лодки/комплекта, кг	40/47	37.5/45
Мощность мотора, л.с.	15	15



пайольных лодок нужного нам не найти. Малопригодным мы посчитали и надувной пол высокого давления AirDeck – в силу сложности, а по отзывам на форумах – невозможности его ремонта, учитывая далеко не идеальные условия предстоящей эксплуатации.

В результате сама жизнь заставила нас остановиться на лодках из ПВХ с надувным дном низкого давления (НДНД). О преимуществах данных моделей, простоте сборки и т.д. есть множество статей в специализированных журналах и интернете, так что повторяться не имеет смысла. Несколько лет назад лодки с НДНД были достаточно редки, если не экзотичны, и пересчитать производителей можно было на раз-два, а точнее (насколько мне известно) был только «Солар», носящий первоначально другое название.

Сегодня предложение намного богаче, и не только отечественных производителей, что, безусловно, показывает перспективность развития производства лодок с НДНД. Я не буду приводить технические характеристики

всех моделей и их типоразмеров. Все это есть во «всемирной паутине». Остановлюсь на тех моментах, по которым та или иная модель не отвечала нашим запросам или вызывала некоторые сомнения.

Понятно, что искать «нашу» лодку следовало в размерах от 350 см по длине, с превышением не более 30–40 см. В первую очередь понимая, что интересует не общая длина, а внутреннее пространство кокпита, не забывая про ширину, чтобы двум сидящим рядом на банке было не тесно.

Подходящими под изначально заявленные критерии оказались лодки CompAs 350 и Solar 350M. Еще шесть в той или иной степени могли подойти, но через сито первоначального отбора не прошли:

- Sun Marine SA-365 IB – большой вес (по разным источникам), 58–62 кг;
- Badger Air Line 360 – узкий кокпит 69 см, большой вес 58 кг, 7(!!!) клапанов;
- «Флагман 380» и «350» – отсутствие дополнительной защиты днища и палубы, много нареканий на форумах, «350-й» еще и с узким кокпитом;
- «Ротан 380» – усиление надувного днища как дополнительная услуга (дорогая), утяжеляющая лодку на 6 кг, отсутствие килеватости, неоднозначные отзывы на форумах;
- «Касатка KS-365» – большой вес 62 кг.

Еще здесь можно было бы упомянуть о новинке, лодке ДМБ с НДНД, по характеристикам весьма подходящей, но качество клейки лодки, на наш взгляд, оказалось весьма среднее.

Лодки же «Компас 350» и «Солар 350М», с надежным днищем и с палубой, усиленной нескользящим ПВХ, мы сравнили внимательней (см. таблицу). «Компас» оказался просторнее по площади кокпита и легче «Солара», при этом проигрывая 2 см в ширине кокпита. Длина его сидения, за счет более высокого крепления к баллонам, оказалась больше на 5 см, а главное – повыше от уровня палубы сантиметров на 5–7, что не последнее, когда на рыбалке проводишь значительное время.

Бесповоротно мы решили остановиться на «Компасе» после того, как на форуме нас напугали возможным занижением весовых характеристик «Солара». Да и «Компас» оказался на 10% дешевле, и стоимость доставки 500 руб. из Казани – просто мелочь по сравнению с ценой пересылки из Новосибирска. Только, внимание, не перепутайте российский ComrAs с китайским Compass, у которого лишнее «s».

Это в теории, а что же мы получили и почувствовали на практике. Накачивали «Компас-350» обычной «лягушкой», иногда в теплый осенний день, но уже на остывшей воде приходилось немного подкачать. Благодаря предохранительному клапану без боязни оставляли лодку на солнце. Банки установлены на соединениях «ликтрос-ликпаз», позволяющих передвигать их в наиболее удобное положение; «попыток» сидений сорваться с крепе-

ний не было. Ткань днища плотностью 1300 г/м² плюс профиль по килю днища и защитные полоски на оконечностях баллонов давали возможность без боязни заталкиваться в заросшее и закоряженное мелководье и таскать лодку от машины до воды волоком. При этом каких-либо видимых следов от песка, мелких камней и коряг за сезон эксплуатации не обнаружилось.

На воде «Компас 350» с двумя охотниками (без малого 200 кг) под мотором 15 л.с. (Zongshen – китайская «Сельва») глиссировал под 40 км/ч. Пятисильная Tohatsu (с ней мы троллингуем) в штиль со стандартным винтом вытаскила лодку с грузом 180 кг на глиссирование без значительных затруднений. Ловля троллингом под мотором Tohatsu в 5 сил на минимуме газа позволяла на не полностью израсходованном встроенном баке 2.5 л рыбачить весь световой осенний день, с незначительными быстрыми перемещениями по водоему. Наша «пятнашка» была несколько быстровата для ловли на дорожку, хотя, возможно, 4-тактный мотор оказался бы подходящим.

И последний совет: не делайте скоропалительных покупок, изучите все как следует, только не затягивайте до наступления сезона, когда среди охотников и рыболовов начнется ажиотаж в поисках надежной и отвечающей всем индивидуальным запросам лодки. **✍**

Комментарий специалиста

Сергей Чесноков, ООО «Солар»

Компания «Солар» по праву считается родоначальником лодок с НДС. В конструкции надувных днищ лодок «Солар» применены 5 различных видов ткани ПВХ от разных европейских производителей, которые, в зависимости от назначения, отвечают тем или иным физико-механическим требованиям. Надувное дно собирается отдельно, проходит все проверки ОТК и только после этого соединяется с баллонами. Отдельный замкнутый контур надувного днища лодки «Солар 350» существенно облегчает процесс демонтажа и замены надувного днища в случае непредвиденного происшествия (непроизвольный выстрел в дно лодки из ружья, например, или замена днища у лодки после пожара – на моей памяти был случай, когда уже сдутую лодку на ночь положили к костру слишком близко).

Запатентованный нашей компанией способ крепления переборок, установленных внутри надувного днища, я с удивлением обнаружил и в лодках «Компас». Продольная жесткость лодок «Солар 350», на мой взгляд, более существенная, т.к. само по себе надувное килевое днище является отдельным элементом, который и определяет жесткость всей конструкции. При незначительном падении давления в днище «Компас 350» нарушается жесткость корпуса, т.к. у них дно, по сути, образовано лишь двумя полотнищами ткани (пол и непосредственно днище). Поведение лодки при порыве незащищенного снаружи днища вызывает опасение.

Поскольку «Компас 350» не имеет усилений днища и низа баллонов, она получилась легче на 2.5 кг. Как видно, разница в весе не столь существенна, по сравнению с защищенностью «Солар 350», при этом «Компас 350» оказался всего на 10% дешевле. Да и то производитель обещает поднять с июня цену на 6%. Стоимость доставки из Казани – 500 руб. – сравнима по величине с доставкой из Новосибирска (она обойдется всего в 640 руб., данные с www.jde.ru).



judel/vrolijk & co ■ BROKERAGE



Georgia 50'

849.000 €



Classic Runabout 33'

550.000 €

+ 49 (0) 471 30 88 11 -0 | broker@judel-vrolijk.com | www.judel-vrolijk.com



Морские судовые дизельные
двигатели и генераторы
Официальный дистрибьютор



ТУРИЗМ & ОТДЫХ

www.tb-houseboats.ru



Реклама

Александр Кулагин, фирма «Посейдон»

Включение «Касатки 365» в список «претендентов» вместе с лодками и другого класса, и другой конструкции видится не совсем верным. На мой взгляд, если основной критерий выбора – минимальный вес, и если рассматривать «посейдоновские» лодки, то стоило обратить внимание на лодки лайт-класса – «Викинг 360 LE» или «Викинг 340». Первый при весе в 50.5 кг имеет баллон 45 см и габариты кокпита 260×75 см, что больше, чем у «конкурентов». При этом «Викинг» за счет ярко выраженной килеватости имеет лучшую курсовую устойчивость и полностью удовлетворяет заявленным параметрам.

Отметим еще несколько моментов.

Банки на лодках с НДНД, действительно, располагаются выше по баллону из-за конструктивной особенности надувного дна, но это не плюс, а скорее минус. Из-за верхнего расположения банки мета-центр судна смещается вверх, что ухудшает ее остойчивость и увеличивает валкость, тем более это заметно на лодках с данной конструкцией днища, с не ярко выраженной килеватостью (любое надутое тело в разрезе старается принять форму круга). Выбор легкой, небольшой лодки для водоема класса Рыбинки также не совсем оправдан, на мой взгляд – в первую очередь, плавсредство должно соответствовать водоему, на котором предполагается его использовать. Здесь, скорее, подошел бы «Антей 380», чем лодки выходного дня. При баллоне 52 см, повышенной килеватости и мореходности данная модель способна противостоять рыбинской волне.

Надувное дно хотя и более ремонтпригодно в полевых условиях, чем аэродек, но все же менее надежно на закоряженных участках, чем классическое, да и ремонт все же не так прост, как кажется, и занимает много времени.

В заключение хочу отметить, что грамотный выбор лодки под свои цели и задачи – дело не простое, требует всестороннего анализа, сбора отзывов независимых пользователей о понравившейся модели на просторах интернета. Не стоит заикливаться на каком-то одном параметре, а в первую очередь следует ставить во главу угла вашу безопасность и комфорт на воде. Ведь лодку мы выбираем не для того, чтобы возить или собирать, мы выбираем лодку для того, чтобы на ней ходить.

