

В непогоду – садимся на **Liman**

Андрей Спирин ▶ Итак, продолжаем разговор о надувных лодках фирмы Liman. На этот раз нас ждут две модели SCD 330 AL и MSCD 350 AL. Судя по продажам и отзывам владельцев, SCD 330 AL – хит сезона. Так ли на самом деле? Начнем тест именно с нее.

На сборку лодки SCD 330 AL времени ушло немного. Все манипуляции с пайолом – построение «домика» с обвязкой стрингерами – были завершены. Накачали баллоны и киль до рабочего давления 250 – все вместе заняло не более 15 минут, что уже хорошо.

Баллоны лодки имеют три независимых отсека плюс киль. Модель склеена из ткани ПВХ производства MIRASOL (Корея), для борта используется ткань плотностью 1100 г/м², для днища – 1300 г/м². Это по-взрослому, отсюда и вес 61 кг. По международной сертификации лодка имеет категорию «С». Все обнадеживает.

Мы осмотрели конструкцию носового тента: с «осьминогом» мы встречались и раньше, а вот крепление его к бортам было новшеством – петля продевается в петлю и далее фиксируется липучкой. Тент крепится к приклеенным к баллонам шпенькам на резинках – последние не впечатлили своей надежностью, при движении

в ветреную погоду тент из-за резинок получает избыточную «свободу». Проверка на прочность будет проведена первой серьезной волной.

В носовую сумку мы положили помпу и ремкомплект. Банки комплектуются сумками-накладками. Сами банки перемещаются вдоль бортов по принципу ликпаз–ликтрос.

В носу лодки расположен якорный клюз с рымом для фиксации якорного каната. Чуть ниже – рым-ручка. Для удобства и страховки водителя во время движения предусмотрены ручки по обоим бортам. Транец имеет толщину 25 мм. Между баллонами и транцем есть защитные косынки. За транцем на баллонах – ручки для переноски лодки. Производя погрузочно-разгрузочные маневры, невольно обращаешь внимание, где и как расположены ручки для переноски. У Liman они расположены не очень эргономично... Впрочем, вдвоем лодку нести удобно.

* Производитель сообщил, что недочеты уже исправляются



Фото «Кия»



Пайолы и банки на SCD 330 AL алюминиевые. Сумок для упаковки лодки две: «конверт» для самой лодки и вторая для пайолов.

Осматривая SCD 330 AL уже на воде, редакционный фотограф придиричиво отметил, что отсутствуют какие-либо надписи, выделяющие данный экземпляр из модельного ряда Liman. Мы невольно осмотрели все четыре лодки (две из прошлого теста) – подмечено верно! Да и на сумках эта информация может пригодиться. Например, мы столкнулись с «неразберихой», когда упаковывали лодки в сумки в конце теста.

Установив на транец 15-сильный Suzuki, мы сделали пробный заезд. С первых же виражей у экзаменаторов возникли положительные впечатления, которые только усиливались с набором скорости. На глиссирование лодка выходит быстро, послушная руля.

Дальше по плану теста у нас были упражнения с веслами. Все маневры возле берега были произведены, и никаких нареканий не возникло. Удобное расположение весел и их достаточная длина – все в норме. По этим показателям можно смело ставить пятерку.

Но, конечно, самое главное – это испытание мореходных качеств. Развив максимальную ско-

рость 42 км/ч с нагрузкой 95 кг, лодка уверенно входила в повороты без проскальзывания, по минимальному радиусу. Сместившись с банки вниз на пайол, и сев враспор между баллонами, тестер попытался спровоцировать занос на полной скорости, совершая поворот за поворотом, но лодка прошла все испытания на отлично (маневры совершались на спокойной воде). Не было и прохвата воздуха винтом. Брызгообразование из-под ноги мотора небольшое, здесь удачно совпало соотношение высоты транца и ноги движка. Так что общее впечатление от поведения лодки на воде самое позитивное.

При загрузке SCD 330 AL 180 кг скорость упала до 38 км/ч. 15 лошадок Suzuki в тандеме Liman великолепно справились и с загрузкой 250 кг, скорость снизилась до 29 км/ч, что является очень хорошим показателем для данного типоразмера. С четырьмя людьми общей массой 345 кг лодка на глиссирование не вышла.

На практике оказалось не совсем удобным расположение пробки слива воды – снаружи транца, между транцем и ногой мотора. Из-за такого положения пробки осложняется визуальный контроль за ней (если ее нечаянно забыли закрыть) и, конечно же, архинеприятно производить какие-

ТЕСТ
Кия

Екатеринбург:
Сервис и склад –
ул. Первомайская, 71Б
кор. 1, тел.: 204-9777,
375-2038
Челябинск:
Магазин и склад –
ул. Плеханова, 1А
тел.: 751-2552
www.sporttest.ru



Основные данные надувных лодок Liman

	SCD 330 AL	MSCD 350 AL
Длина, м	3.30	3.50
Длина кокпита, м	2.22	2.36
Ширина, м	1.56	1.70
Ширина кокпита, м	0.69	0.80
Высота транца в ДП, мм	390	390
Тип днища	пайол из алюминия	пайол из алюминия
Кол-во отсеков плавучести	4	4
Плотность ткани ПВХ на баллоне, г/м ²	1100	1100
Плотность ткани ПВХ на днище, г/м ²	1300	1300
Диаметр баллона, м	0.42	0.45
Длина весел, м	1.53	1.53
Масса, кг	61	74
Грузоподъемность, кг	560	740
Пассажировместим., чел.	4	6
Максимальная мощность ПМ, л.с.	15	25

либо манипуляции в воде в холодное время. Свою функцию слива воды шпигат выполняет*.

Итак, отмечаем в тестовом журнале: лодка хоть и имеет некоторые недочеты, но они легко устранимы. И главное: можно сказать – она не случайно заслужила репутацию «топовой» модели фирмы.

MSCD 350 AL

Теперь перейдем ко второй модификации лодки – MSCD 350 AL. Производители заявляют, что она для тех, кому нужен мотор помощнее и больше пространства. Это отражено и

* Производитель сообщил, что недочеты уже исправляются

в дизайне лодки – она выполнена в серо-черных тонах и смотрится немного агрессивно, с прицелом на спортивные достижения. За исключением носового тента (можно заказать эту опцию отдельно за 1900 руб.), она комплектуется так же, как и SCD 330 AL.

Кроме длины и ширины есть между моделями и другие отличия (см. таблицу основных данных). Если для SCD 330 AL мощность мотора ограничена 18 л.с., то на MSCD 350 AL можно ставить 25 л.с. – предполагаем, что производитель имеет в виду двухтактный ПМ. К сожалению, у нас не было возможности поставить на данную лодку мотор такой мощности, но из предыдущих тестов мы вывели, что для представленного лодочного размера под ПМ в 25 л.с. может быть достигнута максимальная скорость 47–50 км/ч (в зависимости от веса водителя). Участвующие в том сравнительном тесте дружно отметили, что подобная скорость плохо контролируется и рассчитана на любителей «прохватить».

Для комфортного же плавания, достижения достаточной скорости и экономичной езды подойдет ПМ мощностью 15 л.с. Да и вес его будет на 15 кг меньше. Если кому-то будет интересно, то проведенные тестовые замеры на двухтактных моторах Mercury по 15 и 25 л.с. при скорости 30 км/ч показали один и тот же расход топлива. Плюсите сюда ежегодный налог на лошадиные силы и делайте выводы!

Мореходные качества у модели MSCD 350 AL весьма хорошие. Лодка устойчива на курсе, в повороты входит уверенно. Более того, она проявила скрытые таланты не реагировать на загрузку, что весьма полезно при дальних путешествиях. Как видно из таблицы скоростных испы-





Результаты скоростных испытаний лодок Liman при различной загрузке, км/ч

	95 кг	180 кг	250 кг
MSCD 350 AL + Suzuki 15	41.6	40	36
SCD 330 AL + Suzuki 15	42	38	29

таний, скорость при загрузке не сильно снижается. Установив более легкий винт, можно добиться выхода на глиссирование и с большей загрузкой.

Места в лодке достаточно, всю мелочевку можно распределить по имеющимся сумкам, топливный бак лучше разместить в носу, что благоприятно скажется на распределении веса в кокпите.

Правда, мы не обнаружили страховочного рыма для мотора. Усиления днища сделаны только по килю, это, кстати, касается и предыдущей модели. Усиления хотелось бы видеть в месте

стыка днища с транцем – эта зона всегда подвержена весьма интенсивному износу.

Резюме

Подводя итог по двум протестированным лодкам, можно отметить, что обе они сделаны на экономных (не самых больших) килях для меньшего сопротивления и хорошей управляемости, обе – устойчивые, резвые, удобные, с хорошими мореходными качествами. Если на SCD 330 AL комфортно будет по формуле 1+ (один взрослый + ребенок), то MSCD 350 AL можно рассматривать как полноценную двухместную лодку. А все мелкие недочеты легко устранимы.

