

# Трудности выбора

«Пользовательское» мнение о некоторых моделях моторных лодок и катеров на отечественном рынке

**Светлана Афанасьева** ▶ Вначале был «Нептун». С его покупкой жаркое самарское лето стало приносить новому судовладельцу массу положительных эмоций. И все было хорошо, пока не появилась хозяйка.

**К**атер стал тесноват, треснутые рундуки все время оказывались грязными и сырыми, а предметы быта элементарно перестали уместаться в единственном нормальном отсеке. Кроме того, у хозяина развились судоводительские амбиции – маршрут скитаний значительно расширился, и речная часть Волги плавно «перетекла» для нас в Куйбышевское водохранилище. Выяснилось, что катер жестко бьется по озерной волне, зарывается в нее носом, да и высота надводного борта значительно ограничивает погодными условиями. Пришло решение «расти».

У нас имелись четко определенные требования к новому судну:

- килеватость корпуса, достаточная для выходов в водохранилища;
- наличие полноправной каюты с дверью, отделяющей ее от кокпита;
- высокий тент с хорошим прилеганием в местах крепления;
- объемные отсеки для хранения вещей (никак не рыбы!);
- диван, способный разместить

хотя бы четырех друзей среднего телосложения;

- самоотливной кокпит, чтобы под ногами в дождь не хлюпала вода;

- небольшая размерность (длина до 6 м, ширина до 2.5 м).

И, конечно же, хотелось более серьезный корпус – металлический.

Мы рассматривали разные варианты, но ни один из них не подошел. И вот однажды в журнале «Катера и Яхты» на глаза попала статья о череповецком катере SF верфи «Семь футов». Из модельного ряда больше всего подходил SF-570 – симпатичный, с высокой килеватостью, хорошей остойчивостью, большим кормовым диваном и обособленной полноценной каютой. Особенно понравился стационарный топливный бак и огромный рундук под кормовым диваном. Мореходные качества предполагались хорошие, поскольку катер строился для эксплуатации в сложных условиях Рыбинского водохранилища. Подошло время отпуска, мы отправлялись в трехнедельный круиз и решили зайти в Череповец.



## Знакомство

В Череповце мы начали поиски поздно – в 16 часов в пятницу. Выяснилось, что в местных салонах нет ничего, кроме надувных лодок и моторов. Лишь в салоне Yamaha были представлены несколько «Сильверов», но интересующей нас лодки не оказалось и здесь. Тем не менее, продавец созвонился с директором верфи, который организовал смотрины.

Нам сразу понравились широкие потопчины по бортам и ступеньки в кокпит, а также диван с мягкой спинкой. Рыбкамалек, болтающаяся в подстаканнике столика в каюте, не выплеснулась ни при выходе катера на глиссирование, ни при резких переключках руля. Усмотрели мы и ниши по бортам каюты, в которых удобно хранить спальные, расставить контейнеры с посудой и припасами. Не слишком удобной показалась разноуров-



невозьмем палуб каюты и кокпита – пришлось нырять сантиметров на 30 вниз, но существовал полноценный диван, на котором можно было сидеть, не пригибаясь. Рундуки казались очень небольшими, но наличие ниш многое компенсировало, в том числе можно было в одну из них установить печку. Это была первая лодка, удовлетворяющая нас по большинству параметров. Цена тоже казалась привлекательной – около 300 тыс. рублей на тот момент.

Всю оставшуюся часть круиза этот катер не выходил у нас из головы. В широком семейном кругу дома пришли к выводу, что «Нептун» пора менять, а SF – лучшая альтернатива, дающая возможность более уверенно чувствовать себя в озерных условиях. К тому же, не приходилось задумываться о смене места базирования и зимнего хранения – лодка вполне вписывалась в существующую инфраструктуру.

### Приобретение

Решение было принято – выставить на продажу «Нептун» и заказать SF-570. Так началось дистанционное общение с Дмитрием, директором верфи «Семь футов». На основе данных сайта мы определились с дополнительным оборудованием (100-литровый бак, столик в кокпите, цветное решение), договорились об установке нетонированного лобового стекла, разъемного носового релинга для более удобного доступа на борт.

Много дискуссий вызвал вопрос о доставке судна в Самару. Остановились на контейнерной перевозке, так как это предполагало наличие определенных га-

рантий сохранности при доставке. Дополнительная стоимость составила еще около 40 тыс. рублей.

Срок постройки по договору значился 1 апреля, прибытие в Самару – в середине месяца. Мотор был заказан через самарский магазин «Капитан-клуб». Спуск на воду планировался к 1 мая. Однако к 1 апреля лодка готова не была. Закончились 100-литровые топливные баки, пришлось ждать заказа из Москвы. Мы занервничали. Но в середине апреля ситуация прояснилась, работы быстро закончили и лодку загрузили в контейнер. В 20-х числах апреля он прибыл на железнодорожную станцию Безымянка в Самаре.

26 апреля с тележкой и 4 друзьями мы были на станции. Потратив час на поиски слесаря с кусачками, наконец, вскрыли контейнер. Лодка стояла на деревянных подставках и выглядела очень внушительно, она полностью заняла весь объем по длине и ширине. Началась многоходовая операция по ее извлечению, которая длилась несколько часов. 6-метровый катер, погруженный неимоверными усилиями на тележку, смотрелся серьезно, тетушки в воротах на выезде с базы даже испугались, пройдем ли мы под аркой. По дороге нас перехватил какой-то парень и поинтересовался, не из Японии ли мы привезли лодку. Сразу дали катеру имя собственное – «Дельфин», настолько похож он был на черноморского афалина – и выпуклый лоб, и переход-нарост к носу, и сам нос.

Проблемы начались в «Капитан-клубе»: мотор задерживался, печку не хотели устанавливать, трап не могли нормально прикрутить. Нам озвучили

нереальные цены на установку печки, пришлось найти частного специалиста, который с годовой гарантией обещал сделать работу в два раза дешевле. Трап занялся мастер в годах: мы купили большие прокладки под шайбы, и трап встал на определенное ему с самого начала место под ворчание «молодца», что он у нас оторвется. А мотор катастрофически задерживался. Пришел движок 6 мая, устанавливали его в авральном порядке сразу три мастера. 7 числа еще что-то подкручивали, а мы клеили на борт номера и название «Дельфин». Спустили там же, на Красной Глинке – вода стояла высокая, и проблем со спуском не возникло. Погода была ветреная, на некоторых участках Волги разгоняло приличную волну, и мы порадовались, что сможем протестировать катер в боевых условиях. Чуда не случилось: он все равно бился на волне, хотя, возможно, и не так сильно, как «Нептун». Во время одного из прыжков мы даже потеряли флагшток с государственным флагом. Примета-то была плохая...

### Эксплуатация

Итак, первый же выход ознаменовался потерей. Мы успокоили себя жертвой реке Волге и отправились в первый уик-энд. Предстояло научиться управляться с тентом, вычистить все от пыли и пластиковых стружек, приноровиться к управлению. Пришвартовавшись у плавучей заправки, попытались залить топливо в бак. Удалось это не сразу – пистолет все время отщелкивало, и топливо лилось верхом. Снизив скорость подачи до минимума, залили несколько литров. Попытались



поставить тент-козырек и закрепить его в удобном положении. Выяснилось, что нет подходящего ключа-шестигранника. В ближайшем магазине был куплен набор, но нужного не оказалось и там. Позволили в Череповец: почему не заливается топливо, и какой шестигранник необходимо использовать для системы крепления тента?

Нам посоветовали посмотреть, не перегнулся ли шланг воздуховода, а шестигранные болты крепления заменить заклепками. Шланг оказался в норме, а вот нужного отверстия в топливном баке не оказалось: его просто забыли просверлить на верфи. Ребята, устанавливающие печку, любезно согласились просверлить лишнюю дырку. Вопрос с шестигранником решился прикладным способом – более-менее подходящий мы аккуратно спилили напильником по металлу, подразумевая, что тент в процессе использования будет выпрямляться и растягиваться, и возможно, что положение креплений придется поменять. 9 мая катер был готов.

В следующие выходные мы собирались покатать родителей и уже направились к ним (предварительно заправив почти полный бак), однако, не пройдя и 10 км вдоль города, почувствовали резкий запах бензина. Приподняв крышку дивана, обнаружили, что прокладка датчика указателя топлива протекает, а точнее не держит ничего. Датчик тоже не работает! Очень осторожно, собирая бензин губкой, мы добрались до ближайшей тихой бухточки. Выкрутили датчик, и оказалось, что прокладки там практически нет. Рыжая силиконовая субстанция, когда-то бывшая герметиком, и резиновая трубочка, заменяющая прокладку, были изорваны. В месте крепления к баку датчика топливо лилось беспрепятственно. Из подручного материала нашли резиновую пластину, из нее наспех вырезали прокладку и установили под датчик. Течь была временно остановлена. Мы встретились с родителями и даже дошли до Федоровки (близ тольяттинских шлюзов). Однако на следующий день подтеки появились снова, а жесткая резинка оказалась на болтах в баке – они стали выскакивать один за другим. И датчик, кстати, так и не заработал.

В магазине «Мореман» мы приобрели

новый американский топливный датчик и указатель уровня топлива в морском исполнении. Вызванный механик взялся поменять систему от ВА3-2106 на специальную – судовую. Ура! Датчик заработал! Выскакивающие болты посадили на клей, и для верности все обработали специальным автомобильным бензиностойким герметиком. И эту проблему мы решили.

Но неприятности не закончились: вышла из строя помпа. Вскрытие показало оплавленный аппарат с застрявшими в нем саморезами и пластиковыми стружками. Дмитрий предположил, что мы сами виноваты – помпу оплавил вытекающее топливо. Но кто виноват в том, что топливо потекло? Да и мусор мы там не оставили. К тому же стали появляться сколы гелькоута в кокпите, и Дмитрий согласился прислать нам необходимые материалы – так мы получили новую помпу, заклепки, гелькоут.

В одну из пятниц небо обложило тучами, но это нас не остановило. При наличии печки и хорошего тента дождь совсем не казался проблемой, достаточно было лишь запастись дисками. Вышли мы под сильными порывами ветра, но пока дошли до любимой бухты на Винновском острове – пошел дождь. Разочарованию нашему не было предела – тент протекал по швам! В кокпите собирались лужицы, а настроение стремительно падало. Мы оказались в замкнутом круге – устраняли одну проблему, и тут же появлялась другая.

Прошло еще какое-то время, мы сходили на Куйбышевку, в Хвалынский. По управляемости катер показывал отличные результаты, волну брал достаточно плавно. Но в рундуках начали портиться вещи, и не отпускало ощущение сырости в каюте. И тут нам из носового рундука что-то потребовалось, а там... В итоге мы вылили из него несколько пятилитровых ведерок воды. Кроме того, из этого рундука вода попадала в боковые – отсыревали фонарики, сухое топливо, сломался пьезоэлемент на портативной газовой плитке, покрывались плесенью спасательные жилеты. К тому же, испаряясь, вода впитывалась в диваны, обшивку, постельное белье.

Причина нашлась и здесь. Якорный отсек был оборудован отводящим отверстием. Это отверстие, пробитое в дне от-

сека и в борту катера, имело несколько миллиметров для свободного попадания воды в носовой рундук, поскольку отсек и борт не прилегали друг к другу вплотную. И отводящая трубка, которая бы обеспечила направленный сток воды, предусмотрена не была. Где найти подходящую трубочку? Мы перерыли в магазинах автозапчастей все стенды, нашли маленькую резиновую заглушку и, отрезав у нее дно, попытались приспособить ее под водосток. С десятой попытки удалось все поставить на место. Течь устранили, и рундуки начали сохнуть, хотя от конденсата избавиться не удалось, ведь дно рундуков – это борт лодки.

Вот только вещи на полках периодически оказывались сырыми. Однажды дождливым утром выяснилось почему: в месте стыка надстройки и палубы каюты из-под слоя клея выступали настырные капли воды. То же случалось и после болтанки, и после мокрой уборки палубы. Вода, видимо, затекала под привальник и через микроскопические каналы попадала в каюту. Пока стояло лето, жара – каюта просыхала. А потом пошли дожди... Мы обошли все сантехнические магазины в попытках объяснить, что нам нужно герметизировать стык двух пластиковых поверхностей, испытывающих изрядную нагрузку при тряске и болтанке. Остановились на немецком силиконовом герметике, пригодном для судостроения.

Кроме того, левое стекло в каюте отошло от борта, и образовалась миллиметровая щель. Этого оказалось достаточно, чтобы вода прямым потоком устремилась на диваны каюты. Что делать? Высверливать заклепки и ставить новые? А если пострадает стекло? Да и внутренняя обивка подволока каюты пострадает. А потом выяснилось, что и стояночный тент пропускает воду – она собиралась в углублении на корме и по капле просачивалась на кормовой диван. Как мы будем хранить его на открытой площадке зимой?

Все это время мы старательно не замечали «паутинку», расплзающуюся от кормовых релингов. Невероятно. Мы вспоминали наш чудный «Нептун», в котором нам было уютнее, и которому списывались многие недостатки за низкую стоимость и невысокий класс. В голову настойчиво лезли мысли – офор-