

Артем Лисочкин. Фото Андрея Бубнова

«SF-520» и «520s»: на короткой базе

Термин «база» мы в данном случае позаимствовали у автомобилестроения, где выпуск версий одной и той же машины с различным межосевым расстоянием — довольно распространенная практика (взять хотя бы внедорожники). И хотя в малом судостроении даже незначительное изменение длины корпуса обычно влечет за собой появление принципиально новой лодки, в случае с «520-м» параллель, думается, вполне оправданна.

После беглого взгляда на иллюстрации к данному отчету постоянным читателям впору взмутиться: с какой это стати «Кия» вздумалось опять погонять на «мерной миле» уже протестированную лодку? По прибытии в Череповец, где базируется верфь «Семь футов», мы тоже чуть было не «купились» подобным образом. Действительно, отличить новинку от уже прошедшего редакционные испытания «SF-570» (см. № 210) мудро даже тогда, когда обе лодки стоят бок о бок у причала. Как вскоре выяснилось, одной лишь внешностью сходство между ними не ограничивается — что, собственно, и побудило оценить «520-й» именно как модификацию флагманской модели череповецкой компании.

«Нам того же, но чуть-чуть поменьше...»

Примерно такие пожелания все чаще слышат судостроители и продавцы водно-моторной техники от тех, кто уже принял решение обзавестись катером или мотолодкой, но все еще озабочен проблемой разумного выбора. Среди обширного перечня факторов, которые при этом приходится принимать во внимание, на первый план порой выступает даже не цена собственно покупки, а сопряженные с ней в будущем эксплуатационные расходы. Соответственно, если финансы ограничены, лодка нужна поменьше, а мотор — послабее (кстати, как свидетельствует опыт ряда отечественных дилеров, нередко именно мощность мотора опре-

ОСНОВНЫЕ ДАННЫЕ МОТОЛОДКИ «SF-520»

Длина габаритная, м	5.3
Ширина габаритная, м	2.15
Высота борта на миделе, м	1.15 (0.92)
Осадка, м	0.28
Килеватость, град.:	
– на транце	21
– на миделе	27
Сухой вес, кг	650 (550)
Емкость топливного бака, л	75
Высота транца, м	0.51
Мощность ПМ, л.с.	50-90
Пассажировместимость, чел.	5
Кол-во спальных мест	3 (0)
Грузоподъемность, кг	600 (500)
Цена, руб.	276 000 (197 000)*

* В скобках — отличающиеся данные мотолодки «SF-520s»

деляет выбор лодки потребителем, а не наоборот). Но в то же время очень не хочется терять те потребительские качества, что так приглянулись у более крупной, дорогой и мощной модели....

Насколько это связано с непростыми временами, которые переживает сейчас

ТЕСТ
КАТЕРА И ЯХТЫ





РЕЗУЛЬТАТЫ ИСПЫТАНИЙ мотолодки «SF-520s»

(нагрузка – 2 чел. плюс 30 л топлива и 80 кг багажа, ходовой тент убран, ПМ – «Suzuki DF70», ГВ – алюминиевый трехлопастной диаметром 13 ¼ и шагом 15 дюймов, скорость ветра – 3–5 м/с, высота волны – 0.1–0.3 м, темп. воздуха – 24°C, темп. воды – 17°, место испытаний – р. Шексна и Рыбинское водохранилище, г. Череповец)

Об/мин	Скорость, уз (км/ч)
800	2.1 (3.9)
1000	2.5 (4.6)
1500	3.9 (7.2)
2000	5.5 (10.1)
2500	5.9 (11.0)
3000	6.9 (12.8)
3500	9.0 (16.7)
4000	17.8 (32.9)
4500	20.5 (37.9)
5000	24.1 (44.6)
5500	26.3 (48.7)
5900	28.4 (52.5)*

* С алюминиевым трехлопастным ГВ диаметром 13 1/4 и шагом 17 дюймов при аналогичных условиях достигнута максимальная скорость 31.4 уз (58.0 км/ч) при 5800 об/мин

мировая экономика, судить не беремся, но факт есть факт: наряду с созданием откровенно «бюджетных» лодок ряд отечественных судостроителей стал активно осваивать выпуск уменьшенных версий своих «топовых» моделей. Одной из самых ярких иллюстраций подобной тенденции, которую мы отметили еще в предыдущем номере, и является «SF-520», созданный на базе «570-го».

О внешности мы уже упомянули. И характерный силуэт с выступающим «утиным носом»-бушпритом, и замысловатый контур боковых стекол рубки, и панорамное ветровое стекло в массивной стеклопластиковой раме — все один в один. Однако ощущение «дежавю» испытываешь не только при взгляде со стороны, но и оказавшись внутри.

На каютных лодках уменьшение длины корпуса обычно проявляет себя на обитаемых объемах довольно заметно, но нам показалось, что на борту «520-го» по сравнению с прототипом ровно ничего не изменилось. Ощущения и глазомер не подвели, что и подтвердили контрольные измерения.

Габариты «ванны» кокпита остались прежними. Правда, на ее кормовой переборке появилась выступающая полукруглая отформовка — под моторный рецесс слегка «залез» внутрь. Чуть поуже стало кормовое сиденье, а скрывающийся под ним рундук хоть и объемист, но все же не столь велик, как на «570-м» (напомним, что в ходе прошлогоднего теста в багажник флагмана влезли не только туго набитые рюкзаки и рыболовные ящики, но даже походный бензогенератор).

Кокпит по-прежнему самоотливной, а шланг шпигата привычно снабжен запирающим вентилем — при меньших размерах лодки возможность предотвратить попадание забортной воды внутрь при значительной кормовой нагрузке на стоянке еще более актуальна.

В каюте тоже не ощущается практически никакой разницы, тем более что ширина корпуса не изменилась (правда, надстройка немного смещена



вперед за счет уменьшения площади носовой деки). Высота подволока (1.27 м) — та же, и лишь замер рулеткой указал на то, что каюта стала чуть короче (1.87 против 1.95 м). Впрочем, уходящие в корму за пределы каюты 0.4-метровые ниши-«гробики», как и на «570-м», позволяют вытянуться на бортовом диване во весь рост даже баскетболисту; сидя можно устроиться вчетвером, не толкаясь и не упираясь в потолок головами.

В общем, полезными объемами (обитаемыми и багажными) «короткобазная» версия практически не уступает флагманской лодке. Однако одним только уменьшенным по длине «каютником» череповецкая верфь не ограничилась — вполне логично, что 5.2-метровый корпус может быть и открытым, поэтому параллельно была создана модификация «520s» с компоновкой «боурайдер», пригодной как для коротких прогулок, так и для столь популярной среди наших водномоторников рыбалки (еще один существенный момент в том, что такая лодка заметно дешевле каютной!).

Что касается дизайна, то опознать фирменную принадлежность открытой новинки можно без труда — выбранный стиль (пусть и грешащий порой излишней вычурностью и стремлением «выжать» из стеклопластика все его оформительские возможности) выдержан безупречно. Нельзя не отметить, что ряд оригинальных дизайнерских решений также функционален — например, характерный «излом»

фальшборта в районе консолей, увеличивающий высоту борта в носовой части.

Близкое к вертикали ветровое стекло в массивной пластиковой раме придает лодке суровый «профессиональный» вид, но на ходу великолепно отводит встречный поток воздуха наверх. Примитивная «форточка», на наш взгляд, излишне уж «бюджетна», а вот то, как перекрывается пространство между консолями, понравилось — вместо привычной «калитки» на петлях или же просто мягкого фартука используется вставляющаяся в направляющие пазы трапециевидная закладная доска, которая на стоянке служит в качестве столика. Кормовой кокпит можно полностью закрыть высоким ходовым тентом. Хотелось бы, правда, чтобы он был не целиковым — не помешали бы отстегивающиеся боковины.

В качестве стационарных бензобаков на обеих лодках по-прежнему используются «каталожные» 75-литровые пластиковые емкости, которые при необходимости довольно легко снять; заливные горловины, расположенные на кормовой кромке планширя, позволяют без особых усилий заправить лодку из канистр, в том числе и на воде в свежую погоду.

Качество формовки и гелькоута (по крайней мере, при беглом осмотре) — на высоте, но некоторые «мелочи» все же стоило бы довести до ума. В частности, в отдельных местах по-прежнему попадаются острые стеклопластиковые

кромки. Как и раньше, не совсем удобной представляется «глухая» конструкция носового релинга, затрудняющая посадку в лодку с берега при стоянке носом.

Короче, но «острее»

Основная акватория череповецких водномоторников — обширное Рыбинское водохранилище, отличающееся крайне непредсказуемым нравом. Именно по этой причине главный конструктор «Семи футов» Дмитрий Прозоров при разработке корпусов во главу угла всегда ставит их мореходные качества. Отсюда и внушительная 21-градусная килеватость, примененная как на «570-м», так и на его уменьшенной модификации.

«SF-570» можно определить как моногедрон, поскольку килеватость сохраняется неизменной на довольно значительной длине корпуса от транца, и лишь в носу обводы становятся «поострее». Простое уменьшение длины на полметра с кормы существенным образом сказалось на самой концепции — теперь это скорее обводы переменной килеватости, поскольку на миделе она уже достигает 27°.

Опыт редакционных испытаний свидетельствует, что уменьшение длины порой весьма сказывается на ходовых качествах, но на сей раз особой разницы мы не отметили. Укороченный корпус уверенно, без «свечки» выходит на глиссирование (правда, Дмитрий предусмотрительно увеличил угол установки транца), а на воде



- рациональное использование обитаемого пространства («SF-520»);
- предсказуемое поведение на воде;
- высокая мореходность;
- хорошая статическая остойчивость при значительной килеватости.



- «глухой» носовой релинг;
- наличие в отдельных местах острых кромок;
- излишне «бюджетное» исполнение отдельных элементов;
- цельный тент без отстегивающихся боковин («SF-520s»).

ведет себя столь же уверенно, что и прототип.

К сожалению, в день теста Рыбинское водохранилище было настроено излишне миролюбиво. Несмотря на пронесшийся грозой шквал, высота волны даже на открытых участках акватории не превышала 0.2–0.3 м, поэтому для оценки мореходных качеств по традиции пришлось использовать кильватерные следы от лодок сопровождения. Правда, в этом плане возможности у нас были пошире, чем обычно — помимо двух предоставленных верфью тестовых экземпляров, в нашем распоряжении оказалось еще несколько однотипных «520-х», владельцы которых, образовавшие нечто вроде фан-клуба, присоединились к испытаниям.

Но даже при наличии столь внушительного «волногенератора» совершить эффектный прыжок нам так и не удалось — и каютная, и открытая лодки столь же мягко, что и «570-й», прорезали волну. Учитывая как меньшую длину, так и перераспределение килеватости, поначалу мы опасались рыскливости при носовой центровке, но это неприятное явление не было отмечено даже при полностью «поджатом» моторе (хотя нам все же показалось, что «520-й» несколько охотнее «заныривает» в поворот, чем его предшественник).

О предсказуемости поведения новинки при экстремальных маневрах на волне свидетельствует и тот факт, что с каютной лодкой, вооруженной «топовым» 90-сильным мотором, без проблем управлялся и самый юный участник испытаний — 9-летний Иван, сын главного конструктора верфи. У него уже есть опыт участия в редакционных тестах, и на сей раз ему досталась почетная должность «второго пилота». Ваш покорный слуга взял на себя лишь обязанности троттлмена, контролируя рукоятку газа и трим-



мер. Безостановочно вращая баранку, Ваня довольно долго рисовал эффектную змейку по кильватерным следам от идущих впереди лодок на скорости свыше 65 км/ч.

Несмотря на несколько большую относительную килеватость, крены в повороте остаются ровно такими, чтобы седека не стаскивало с сиденья, на высоте и статическая остойчивость — на перемещения по лодке тяжеловесов «520-й» отзывается лишь чисто символическим креном.

Результаты скоростных испытаний с мотором рекомендуемой мощности (70 л.с.) приводим в таблице. Правда, следует отметить, что во время пошаговых замеров был установлен «грузовой» винт шагом 15 дюймов, рассчитанный на значительную нагрузку. Заменяв его под занавес испытаний на 17-дюймовый, мы получили довольно значительную прибавку максимальной скорости.

К сожалению, мотора минимальной мощности (50 л.с.) ни у одного из членов «фан-клуба» не нашлось. По словам Дмитрия Прозорова, «полташка» тоже вытаскивает «520-й» с нагрузкой 4–5 чел. на глиссирование, хотя одному из пассажиров при этом не-

обходимо ненадолго переместиться из кокпита в пространство между консолями, а к выбору гребного винта под ту или иную нагрузку придется отнестись более вдумчиво.

Резюме

«Того же, но чуть поменьше»: что касается таких потребительских качеств, как обитаемость и комфорт, то здесь главный конструктор «Семи футов» поставленную задачу выполнил на все сто: довольно существенное при данных размерениях уменьшение длины корпуса (почти на 9%) на основных обитаемых объемах практически не отразилось. Мало сказалося оно и на ходовых качествах, которые по-прежнему на высоте. В общем, «520-й» способен делать практически то же, что и его «старший брат», но меньшими силами и при меньших затратах.

Мотолодки «SF-520» и «SF-520s»
предоставлены для испытаний
верфью «Семь футов», г. Череповец,
тел. (8202) 591-492, (921) 723-1555,
факс (8202) 210-220,
sevenfeet07@mail.ru,
www.sf35.ru

