

# «SF-570»: семь футов под «шпорой»

**ТЕСТ**  
КАТЕРА и ЯХТЫ



Артем Лисочкин.  
Фото автора и Андрея Бубнова

«Можно ли будет ходить по Рыбинке?» – такой вопрос первым делом задают жители окрестных областей, выбирая лодку (и не только окрестных – красоты водохранилища с каждым годом все чаще манят к себе любителей отдыха на воде из более удаленных краев страны, прежде всего москвичей). Именно поэтому местные судостроители, не понаслышке знакомые со спецификой рукотворного моря, при разработке новых моделей во главу угла ставят способность своих лодок уверенно управляться с его погодными капризами. Не стала исключением и череповецкая верфь «Семь футов», запустившая в серию новую флагманскую модель «SF-570», четыре образца которой, немного отличающиеся друг от друга дополнительной комплектацией и отделкой, были предоставлены для редакционных испытаний.

Стремительное развитие отечественного «лодочного» рынка вызывает

Старинное пожелание семи футов под килем звучит на Рыбинском водохранилище как нельзя более актуально. Главные особенности этого живописного, но при том весьма коварного водоема объясняются прежде всего его искусственным происхождением, и в глубинах за пределами размеченных буями фарватеров не всегда уверенно ориентируются даже местные обитатели. Мелководье определяет и специфический характер волны, рождающейся на поистине морских просторах водохранилища – по этой причине она особо короткая и «злая», так что требования к мореходности лодок, особенно небольших, здесь, пожалуй, даже жестче, чем на настоящем море.

к жизни все большее число предприятий, строящих катера и мотолодки, и уследить за развитием событий не всегда удастся даже нашему журналу, старающемуся, что называется, держать руку на пульсе. Честно говоря, даже о самом существовании «Семи футов» мы узнали только из приглашения на тест, хотя предприятие существует уже четвертый год и может похвастаться достаточно обширным для сравнительно молодой верфи модельным рядом из восьми лодок от 2.7 до 5.7 м длиной.

## Традиции и современность

Самая крупная на сегодняшний день модель «SF-570», испытанная нами в устье Шексны и на Рыбинке, принадлежит к весьма популярному среди отечественных водномоторников 5.5-метровому классу трейлерных дейкресеров и разработана специалистами компании «С нуля». Впрочем, никаких особых ноу-хау и самобытных конструкторских решений в ней не усматривается – разработчики предпочли опереться в основном



на давно известные и проверенные годами решения.

Требования к мореходности – прежде всего способности поддерживать достаточно высокую скорость на «битой» короткой волне – определили довольно значительную 21-градусную килеватость корпуса (большинство как отечественных, так и зарубежных судостроителей обычно ограничивается на лодках подобных размеров более скромными 17–19°); чтобы «острый» корпус уверенно глиссировал при умеренных мощностях подвесных моторов и под нагрузкой, остановились на старой доброй концепции «моногодрон» с неизменной килеватостью практически по всей длине днища. В плане корпус не отличается хищной дельтавидностью – носовая палуба достаточно широка, хотя достигается это в том числе и за счет довольно значительного развала



бортов в носу, призванного «автоматически» обеспечивать необходимую гидродинамическую «отдачу» и плавучесть при движении на волне различной высоты как при глиссировании, так и в водоизмещающем режиме, а также защиту от брызг.

В отличие от ряда отечественных судостроителей, все чаще экспериментирующих со «скандинавскими» и «американскими» вариантами компоновок, череповецкая компания предпочла классическую носовую каюту с постом управления на кормовой переборке и ветровым стеклом на крыше. Пожалуй, для лодки подобных размеров такая схема действительно наиболее оптимальна – прежде всего благодаря своей универсальности и разумному балансу между открытым и закрытым пространствами, а также вполне приемлемой по сравнению с той

же «cuddy cabin» обитаемости каюты. Надо сказать, что «SF-570» и впрямь «внутри больше, чем снаружи» – в каюте можно не без удобства, не упираясь в подволоку головами, устроиться сидя четвергом (высота подволока, замеренная от пайола, составила 1.27 м, а от основы мягкой подушки – 0.95 м). Места для ног при этом предостаточно, тем более что опора фигурного стеклопластикового столика с подстаканниками, играющего в опущенном положении роль закладной доски при устройстве широкого спального места, расположена так, что при необходимости его легко развернуть задом наперед к носу, освобождая пространство.

Интерьер каюты достаточно аккуратно оклеен ворсистым материалом, препятствующим образованию конденсата, а в потолок встроен электровентилятор с солнечной батареей (увы, но нам сообщили, что эта действительно полезная штука с недавних пор переведена в разряд опционного оборудования). Длина бортовых диванов (1.95 м) не заставит поджимать ноги во время ночевки даже при большом росте. Вдобавок, за кормовой кромкой каждой из коек имеется 40-сантиметровой глубины ниша, уходящая за пределы каюты (яхтсмены назвали бы ее «гробик»); на такую же длину уходит под пайол кокпита открытый в каюту «подвал». В общем, с учетом трех рундуков под U-образным диваном и опционального мягкого «пенала» на переборке сухих отсеков для вещей в каюте предостаточно.

Впечатлил и объем кормового рундука – тоже, по большому счету, сухого, хотя и оборудованного вентиляционными дефлекторами. На одной из предоставленных на тест лодок кроме безразмерных сумок и ящиков здесь обнаружился даже походный бензогенератор! Из обязательного для лодки оборудования в этом отсеке бросается в глаза лишь красная рукоятка запорного вентиля осушительного шпигата – кокпит



### Основные данные мотолодки «SF-570»

Длина, м:	
– корпуса	5.63
– габаритная	5.73
Ширина, м	2.15
Осадка, м	0.3
Килеватость, град.:	
– на транце	21
– на миделе	21
Сухой вес, кг	850
Емкость топливного бака, л:	75–100
Высота подволока в каюте, м	1.27
Высота транца, м	0.51
Мощность ПМ, л.с.:	
– максимальная	90
– рекомендуемая	60–90
Пассажироместимость, чел.	5
Кол-во спальных мест	2+1
Грузоподъемность, кг	600
Цена, руб.	296 000



**Результаты испытаний  
мотолодки «SF-570» с  
ПМ «Suzuki DF140»**

(нагрузка – 2 чел. плюс 80 л топлива и 100 кг багажа, ходовой тент убран, ГВ – алюминиевый трехлопастной «Suzuki» диаметром 14 и шагом 21 дюйм, скорость ветра – 1–2 м/с, высота волны – 0.0–0.1 м, темп. воздуха – 18°С, темп. воды – 19°, место испытаний – р. Шексна, Череповец)

Об/мин	Скорость, уз (км/ч)
650	2.8 (5.2)
1000	4.1 (7.6)
1500	5.5 (10.2)
2000	6.4 (11.8)
2500	8.6 (15.9)
3000	15.2 (28.2)
3500	20.7 (38.3)
4000	24.4 (45.1)
4500	29.0 (53.6)
5000	32.9 (60.9)
5500	36.0 (66.6)
6000	37.9 (70.1)



у лодки самоотливной, что несомненный плюс (хотя бы с той точки зрения, что устанавливать тент при длительной стоянке необязательно). Высота пайола подобрана так, что забортная вода поступает через систему самоотлива лишь при значительной загрузке, но на такие случаи как раз и предусмотрен запорный кран. Если намечается дождь, стоит лишь отстегнуть и убрать в каюту основную подушку заднего сиденья, а вот спинку можно просто откинуть на шарнирах «изнанкой» вверх. Вот если бы еще и спинки довольно удобных передних кресел можно было опускать на подушки, чтобы защитить их от осадков... Поскольку в первый день испытаний с занудным постоянством лил дождь, очень скоро мы извели на протирку сидений все нашедшиеся тряпки.

Проход с носа в кокпит поверху не предусмотрен (вентиляционно-световой люк – не в счет), но вполне хватает и широченных потопчин, дополненных удобными ступеньками у переборки каюты. Не «walkaround», конечно, но между ограничительным буртиком и боковой стенкой каюты запросто влезет даже «сорок пятый разношенный». Держаться при этом можно за мощную стеклопластиковую окантовку развитаго ветрового стекла. Кроме того, в

ходе теста обнаружилось, что, несмотря на внушительную килеватость, «570-й» отличается великолепной статической остойчивостью – создать более-менее заметный крен удалось, лишь собравшись на потопчине втроем.

Единственно, не понравилась «глухая» конструкция носовых релингов, затрудняющая посадку в лодку – «поднырнуть» под них практически нереально, а чтобы перелезть поверху, тоже требуется недюжинная ловкость. Проникнуть в лодку с кормы куда проще, даже без опционального складного трапика – по бокам от подмоторного рессеца предусмотрены широкие плоские площадки, удобные также при обслуживании мотора на воде.

Бензобак на «SF-570» хоть и формально стационарный, но достаточно легко снимается (это «каталожная» пластиковая емкость на 75 или 100 л с датчиком уровня). Заливная горловина установлена на кормовом планшире, что позволяет заправлять лодку из канистр прямо на воде, из кокпита, и при этом исключает попадание ненароком пролитого бензина в лодку. Внутри подмоторного рессеца направлена и снабженная пламегасительной сеточкой «дыхалка» воздушного дренажа.

Конструкция каютной двери с откидывающейся верхней секцией поначалу

вызвала некоторые сомнения – вообще-то чем меньше телодвижений проделываешь при открывании или закрывании, тем лучше, но в дождливую погоду она доказала свое право на жизнь. По крайней мере, маленький Ванька – сын главного конструктора «Семи футов» Дмитрия Прозорова, отправленный в каюту во избежание простуды и дальнейших объяснений с родителями, благодаря оставленной открытой «амбразуре» дышал свежим воздухом (верхний-то люк в такую погоду не откроешь!), наблюдал за обстановкой по сторонам, общался с мокнувшим за рулем водителем и вообще постоянно был под присмотром.

Что же касается дизайна как такового, то отечественный подход, конечно, ощущается, но все же ничуть не колет глаза. Выражается это прежде всего в том, что облик лодки никак не назовешь



лаконичным – местами обращает на себя внимание излишняя вычурность и стремление «выжать» из стеклопластика все дарованные им дизайнеру возможности. Впрочем, даже при этом «SF-570» смотрится вполне привлекательно, что в одноцветном, что в двухцветном вариантах оформления (все четыре предоставленные на тест лодки имели разную «раскраску»), и откровенно не приглянулись лишь две вещи – плоская площадка-бушприт (этот «утиный нос», практически не несущий никаких полезных функций, на наш взгляд, общий силуэт лодки только портит) и мало гармонирующая с прочими линиями корпуса и надстройки конфигурация боковых стекол каюты (на самом деле это лишь декоративные накладки из тонированного поликарбоната, прикрывающие обычные овальные проемы). При том, что к качеству формовки и гель-коута претензий не возникло, ряд элементов явно требовал более аккуратной отделки – в частности, обнаружилось несколько острых стеклопластиковых кромок, а истинные эстеты наверняка придрались бы к несколько волнистому резиновому «привальнику» на одной из лодок – дефекту то ли врожденному, то ли проявившемуся в результате многочисленных швартовок.

### Налегке и с компанией

Кроме различий во внешнем оформлении и насыщенности дополнительным оборудованием, четыре предоставленных для испытаний «SF-570» отличались также подвесными моторами. На транцах стояли «Honda 90», «Yamaha F100», «Suzuki DF115» и «Suzuki DF140» – сплошь, как вы понимаете, четырехтактники: экономичные, тихие, экологически чистые, но не относящи-

ся к числу легковесов. При этом надо отметить, что требованиям инструкции отвечал лишь самый «слабенький» вариант – компания ограничивает мощность подвесника величиной 90 л.с. Конечно, такой принцип «разумной достаточности» можно только приветствовать (тем более, что, по словам конструктора, при разработке подобных рекомендаций принимались во внимание в первую очередь начинающие водномоторники), но, забегая вперед, скажем, что мощностной лимит для «SF-570» мы бы смело увеличили еще на один «шаг» – до 115 л.с.

Скоростные замеры проводились в устье Шексны под грозовыми тучами, которые с размеренностью автомата то и дело окатывали нас сильным ливнем (как правило, в тот самый момент, когда велась запись); ветер то полностью стихал, то ершил воду сильными шквалами. К сожалению, тахометры имелись только на двух лодках (соответствующие результаты по традиции сведены в таблицы), а на двух оставшихся пришлось довольствоваться замерами «максималки» и минимальной скорости глиссирования.

Надо сказать, что последний показатель оказался таким же сюрпризом, как и высокая статическая остойчивость (напомним, что килеватость здесь не из маленьких – 21°): все испытанные образцы уверенно держали режим уже при 27–28 км/ч. Кормовой дифферент, которым сопровождается переходной режим, отнюдь не запредельный – по крайней мере, обстановку по курсу нос не перекрывает, даже когда в лодке за центнер всякой поклажи, сосредоточенной в основном в кормовом рундуке.

Кстати, рабочее место водителя выполнено в целом грамотно, хотя возникла и одна довольно серьезная претензия: когда кресло поднято повыше, чтобы глаза находились примерно на уровне среза ветрового стекла, ноги висают в воздухе – явно нужна дополнительная подножка.

На ярко-желтой лодке с мотором рекомендованной мощности – 90 л.с. – тахометр отсутствовал, так что оценить, в насколько оптимальном режиме работает он с стальным «Solas» диаметром 13 1/8 и шагом 17 дюймов, можно было только на слух, но, тем не менее, достигнутая скорость с 2 чел. на борту



### Результаты испытаний мотолодки «SF-570» с ПМ «Suzuki DF115»

(нагрузка – 2 чел. плюс 30 л топлива, ходовой тент убран, ГВ – стальной трехлопастной «Laser II» диаметром 13 1/2 и шагом 24 дюйма, скорость ветра – 4–6 м/с, высота волны – 0.2–0.3 м, темп. воздуха – 18°С, темп. воды – 19°, место испытаний – р. Шексна, Череповец)

Об/мин	Скорость, уз (км/ч)
650	2.6 (4.8)
1000	3.2 (5.9)
1500	5.4 (9.9)
2000	6.7 (12.4)
2500	8.0 (14.8)
3000	14.7 (27.2)
3500	21.1 (39.1)
4000	25.5 (47.2)
4500	29.6 (54.7)
5000	32.4 (60.0)
5500	37.2 (68.8)
6000	38.6 (71.4)

была вполне на уровне – 60.5 км/ч. А когда в лодке оказался полный паспортный экипаж (5 чел.) плюс упомянутый уже восьмилетний «юнга» (куда же без него!), «570-й» преподнес третий сюрприз: хотя выход на глиссирование несколько затянулся (7–8 с против 3–4 с), после регулировки триммером навигатор выдал 58.1 км/ч – разница в скорости составила менее 3 км/ч, т.е. всего лишь чуть более 4% от показателя, достигнутого при движении налегке!

Скоростные результаты с «Yamaha 100» и «ямаховским» алюминиевым винтом диаметром 13 и шагом 23 дюйма при нагрузке 3 чел. плюс 60 л топлива и 100 кг багажа были вполне прогнозируемыми – 64.6 км/ч, а вот показатели с 115-м и 140-м моторами оказались практически одинаковыми (не исключено, что на лодке с «Suzuki DF115» оказали свое влияние полное отсутствие багажа, меньшее количество топлива в баке и более оптимальный гребной винт).

Практически не сказалась полная нагрузка и на поведении лодки на воде – даже в крутых поворотах крен не превышал благоприятных 25–30° (единственно, на скоростях порядка 40–45 км/ч было отмечено небольшое дельфинирование, прошедшее само собой по мере дальнейшего разгона). Циркуляция с полного хода составляет 4–5 корпусов, скорость при этом падает примерно на 25–30% от исходной. Накренить «SF-570» поглубже, примерно до 45°, удалось лишь «раскруткой» с места в левую сторону со 140-сильным мотором на транце – для силовой установки заведомо более высокой мощности, чем предусмотрено инструкцией, это в порядке вещей.

Оценить мореходные качества «570-го», ради которых разработчики остановились на 21-градусной килеватости, в первый день испытаний в полной мере не удалось – приходилось довольствоваться небольшой волнишкой до 0.2–0.3 м на выходе в водохранилище (которую лодка просто не замечала), а также кильватерными волнами от загруженной до отказа лодки сопровождения, идущей в переходном режиме. Совершить эффектный прыжок, обнажающий винт, не удалось никакими стараниями – крутые водные «ухабы» на скорости выше 70 км/ч преодолеваются достаточно мягко, а при встрече с ними лодка не зарывскается даже при «поджатом» моторе.

На следующий день распогодилось, но прошедшие грозы оставили довольно крепкий ветерок – на открытых участках водохранилища, по которому



#### Плюсы:

- малая зависимость от нагрузки при достойной мореходности;
- прогнозируемое поведение на воде;
- хорошая статическая остойчивость;
- вместительные багажные отсеки, в том числе в каюте.

#### Минусы:

- конструкция носового релинга;
- отсутствие подножек перед передними креслами;
- грубоватое исполнение отдельных элементов.

мы отправились на один из островов километрах в сорока от Череповца, катила крутая волна высотой 0.6–0.7 м. В принципе, вполне можно было идти и полным ходом, но на борту обеих участвовавших в этом небольшом походе лодок были дети, младшему из которых недавно стукнуло всего пять лет. Чтобы их не укачало, на таких участках мы предпочитали сбрасывать скорость до 50–55 км/ч – в подобном режиме малыши не испытывали никакого дискомфорта. До намеченной стоянки добрались абсолютно сухими – даже при встрече с особо высокой волной брызги исправно разлетались по сторонам.

Прогнозируемая управляемость «570-го» очень пригодилась, когда на пути к цели мы срезали часть расстояния узкой мелководной протокой. Какие там семь футов! Как нам позже поведали, по ее известному только местным жителям «фарватеру», заросшему по сторонам высокой травой, можно либо нестись «со всей дури», либо ползти черепашим шагом с максимально откинутым мотором – иначе неминуемо сядешь. Держаться строго в кильватере ведущего, следуя причудливым изгибам протоки, удавалось

без труда – оставляемый им след ни оказывал ровно никакого влияния на устойчивость лодки на курсе; острый гребень кильватерной волны можно было при желании сколь угодно долго резать ровно напополам форштевнем или же, манипулируя рукояткой газа и штурвалом, удерживать лодку в чем-то вроде «режима серфинга».

#### Резюме

Добротный «бюджетный» дейкрейсер популярных размеров с удачным распределением открытых и расположенных под крышей обитаемых объемов, обеспечивающим универсальность применения. Благодаря прогнозируемому поведению на воде может быть смело рекомендован начинающим водномоторникам. Как показали наши испытания, превышение установленной производителем мощности «SF-570» вполне допускает, но все же увлекаться этим показателем не советуем – несмотря на значительную килеватость, обеспечивающую мягкий ход по волне, лодка уверенно чувствует себя и с моторами умеренной мощности, так что лучше делать ставку не на максимальную скорость, а на экономичность и равномерность движения, тем более что вместительность, малая чувствительность к нагрузке и достойные мореходные качества позволяют использовать «570-й» не только на маршрутах выходного дня, но и для более протяженных и длительных походов.

Мотолодки «SF-570» предоставлены для испытаний верфью «Семь футов», г. Череповец, тел. (8202) 591-493, (921) 259-7845, факс (8202) 210-220, 591-492, sevenfeet07@mail.ru, www.cher-sf.h17.ru