

«Ерики», «Лиманы» да скифские курганы...

В прошлом выпуске журнала мы представили вам ростовскую **производственную компанию «Скиф»**, специализирующуюся на постройке малых судов композитной фанерно-пластиковой конструкции. Читатели имели возможность убедиться, что это серьезное, хорошо оборудованное предприятие, способное поставлять крупные серии лодок, не чураясь индивидуальной работы с каждым потребителем. Подошла очередь показать результаты проведенного тестирования некоторых образцов продукции предприятия. **А. Д.**

**ТЕСТ
КИЯ**

Фото автора
и компании
«Скиф»

Речь пойдет для начала о наиболее простых гребных лодках, пригодных к использованию под маломощными моторами. Конструкторы компании разработали целый типоразмерный ряд, состоящий из восьми различных вариантов исполнения пяти базовых корпусов длиной от 3.1 до 4.7 м. Как можно понять по концептуальному факту использования фанеры в качестве материала корпуса, все

это лодки бюджетной группы, предназначенные для повседневного использования частниками и прокатчиками в не слишком жестких условиях. Можно спорить о степени выносливости оклеенного «стеклом» фанерного корпуса – всегда найдутся те, кто считает непревзойденными материалами для нашего потребителя чугун и железобетон, но очевидно, что живучесть композита будет на уровне до-

статочно хорошо зарекомендовавших себя многолетней эксплуатацией стеклопластиковых гребных лодок. Если учесть, что на «Скифе» применяют не полиэфирное, а более прочное и стойкое эпоксидное связующее плюс покрывают корпуса жесткими полиуретановыми системами Nerep мирового уровня качества – сомневаться в достаточной долговечности получаемого композита нет смысла.



Одноместный «Ерик» в штатном режиме сидит ровно по скулу



Узкий удлиненный «Лиман» быстроходен и не боится прибрежных камышей



Несмотря на малый собственный вес, «Мурка-3.6» допускает разнообразные варианты нагрузки



«Комбат-4.3» – вместительная широкая лодка, предпочитающая мотор веслам



Модифицированный «Комбат-4.3М», оснащенный носовой палубой и ветровым стеклом, конкурирует с привычными «дюральками»

Испытания проводили теплым осенним днем на гладкой воде Дона. Попробовали и весла и моторы, а также варьировали нагрузку от минимальной до максимально разрешенной. Результаты замеров скорости достаточно характеризуют ходовые качества подопытных. Лодки все разные, сравнивать их напрямую особого смысла нет, но можно обозначить области их применения, в пределах которых каждая модель проявит свои лучшие качества.

«Ерик 3.1»

Лодка минимальных размеров, которую по массе (48 кг) можно смело отнести к классу «картоп». Типичные стеклопластиковые аналоги при таком весе обычно имеют длину не более 2.5-2.6 м и полные санные формы, «Ерик» же выглядит как типичная транцевая лодка-дори, значит, в отличие от надувных

«резинок» и пластиковых «чемоданов» следовало ожидать от нее более приличного хода под веслами. Выраженный киль на чуть выпуклом днище поможет устойчивости на курсе, а пара кильков-накладок по обе стороны защитят днище от истирания при вытаскивании лодки на берег. Нетрадиционно решен планширь лодки – он не реечный, а сплошной фанерный. Его плавные изгибы вдоль бортов и транца смотрятся очень симпатично, а вырезанные в углах ручки для переноски – красивое эргономическое решение. Наиболее критичные по прочности и ресурсу места – под уключинами – дополнительно усилены изнутри накладками. Под струбинами мотора изнутри, правда, не хватает защитной пластины. Но не беда – легко поставить.

Под одним гребцом «Ерик» сидит точно по нижней кромке транца. Штатные весла длиной

180 см – в самый раз, и ноги можно вытянуть до кормовой банки. Лодка идет ровно, не рыскает, и, приложив должные усилия, нетрудно разогнать ее до уместных при такой длине 6 км/ч. Как обычно, хороший картоп – это выбор одиночек. С пассажиром на корме транец тонет, гребти становится тяжеловато – только 5 км/ч, а если он пересядет на нос, то 0.5 км/ч удается выиграть, но транец торчит, ва-





«Мурка» успешно проходит кренование



С легкими композитными лодками можно управляться даже в одиночку



Даже полном грузу «Комбат» удалось вывести на глиссирование под 15 л.с.



Под 30 л.с. «Комбат-4.3М» справляется даже с перегрузом в пять персон

Основные данные гребных лодок производства компании «Скиф»

	«Ерик-3.1»	«Мурка-3.6»	«Лиман-4.7»	«Комбат-4.3»	«Комбат-4.3М»
Длина, м	3.15	3.56	4.66	4.35	4.35
Ширина, м	1.31	1.31	1.10	1.73	1.73
Масса, кг	48	47	60	110	165
Грузоподъем., кг	190	235	350	370	345
Пассажировместим., чел	2	3	4	4	4
Макс. мощность двигателя, л.с.	3	3	5	20	30
Розничная цена, руб.	26 400	28 100	41 500	54 500	79 500

ТЕСТ Кия

терлиния укорачивается, и в общем возить пассажира под веслами – не лучший вариант. То ли дело под мотором. Под 2.5-сильным Suzuki с удлинителем румпеля можно идти в переходном режиме со скоростью около 14 км/ч, а вдвоем удлинитель и не нужен. Несмотря на малый размер, остойчивость достаточна. В лодке можно вставать, а с гребцом на штатном месте пассажир сможет безопасно пробраться вдоль борта.

«Мурка-3.6»

Под легкомысленным названием – симпатичная лодочка того же конструктивного типа, что и «Ерик», но на полметра длиннее и на удивление легкая: все та же «картопная» весовая категория до 50 кг. Не случайно эта модель наиболее популярна среди клиентов «Скифа». Вмещает без

проблем с дифферентом уже троих, и удлинение корпуса повыше, а значит на веслах идет легче. Те же 6 км/ч можно получить не особо напрягаясь, а подналяжешь – и до 7 км/ч разгонишься. Из троих пассажиров на борту двое могут подвинуться к самому планширю – только тогда крен будет близок к предельному, значит, остойчивость

позволяет взобраться в лодку через борт из воды.

Под тем же 2.5-сильным моторчиком скорость получается такой же, как и у «Ерика», и переходный к глиссированию режим достигается и под одним, и двумя пассажирами – достойные 12-15 км/ч. Неплохой результат для неподнадзорной ГИМС многоцелевой гребнухи.

«Лиман-4.7»

Самая необычная из всей протестированной нами компании лодка. Узкая – уже первых двух, плоскодонная со сдвоенной скулой, форштевень полого наклонен, конструкция в целом ближе к традиционной деревянной. Формой она напоминает агрессивный клин, и назначение оправдывает форму: лодка задумана как «камышовая», для плавания в прибрежных зарослях. Для удобства их пронзания при-

няты и малая ширина, и пологий подрез носа. Для без малого пятиметровой длины вместимость, пожалуй, невелика (3 чел.), зато разрешенная мощность мотора – 5 л.с. то есть получается тот же нерегистрируемый согласно новым правилам вариант, заметно более быстроходный, чем первые два.

Ожидания оправдываются. Под китайским пятисильным Sea-Pro лодка уверенно идет в переходном режиме и с двумя (15 км/ч), и с тремя (ок. 12 км/ч) пассажирами, а налегке едва не глиссировала при 16 км/ч. Очень интересное предложение для рыбаков-охотников на внутренних водах. Впрочем, выходит на большую ветреную воду при ширине лодки всего метр и плоском днище мы бы остереглись.

«Комбат-4.3»

Это предложение для серьезных рыболовов. Лодка заметно превышает шириной и высотой борта типовые гребнухи вроде «Пеллы» и по вместимости близка к небольшому баркасу. Если гребные лодки сходной длины допускают установку лишь слабосильного моторчика для хода в водоизмещающем режиме, то приспособленный к глиссированию «Комбат» готов принять и использовать мощность до 20 л.с. Но прямо скажем: грести на нем комплект-

ными полутораметровыми веслами было неудобно, и добавляющей длине скорости развить не удалось. Из-за большой ширины ему лучше подошли бы весла длиной 2.2-2.5 м. Это уже не чисто гребная лодка, а скорее моторно-гребная.

Грузим «Комбата» пассажирами. Паспортные 4 человека, размещенные согласно ГОСТу в пропорции «60% у борта – 40% в ДП» лодку до планширя не кренят. Даже погрузка пятого пассажира (третий на борт) не доводят крен до состояния предельного. Остойчивое, мореходное судно. Под мотором в 15 л.с. налегке выдает типичные для этой мощности 40 км/ч, при этом держать румпель, сидя на продольной полубанке у широкой кормы очень удобно. Режим быстрого хода удается поддерживать вплоть до полной паспортной загрузки четырьмя пассажирами, когда скорость хотя и снижается до 30 км/ч, но по тихой воде признаки глиссирования начинают проявляться еще при 16 км/ч. Работают ширина и малая килеватость – лодка получилась грузоподъемной и экономичной на ходу.

Но «Скиф» не ограничилась открытым вариантом «Комбата» и показала «еще более моторное» его исполнения – с запалубленным носом, ветровым стеклом и дистанционным

управлением. Это по сути получился композитный аналог старых «дюралек». 30-сильная двухтактная «Yamaha» выдала максимальную скорость за 50 км/ч, без труда вытянула штатную нагрузку, и даже справилась с перегрузом: хотя испытателям впятером и пришлось помогать выходу лодки на режим, скорость в конце концов получилась достойная – 41 км/ч.

Выводы и решения

Предлагаемая компанией гамма гребных лодок перекрывает основные потребности, представляемые потребителем к судам подобного типа. Универсальная «Мурка-3.6» легка и на подъем, и на веслах. Тем, кто озабочен минимальными габаритами лодки, возможно, приглянется «Ерик-3.1». Рыбаки и охотники оценят «Лиман-3.8» и «Комбат-4.3». Возможно, в ряду не хватает четырехместной лодки, более приспособленной к веслам чем «Комбат», но это дело наживное.

«Скиф» строит лодки со знанием дела, из хороших материалов, с соблюдением технологий и конструкторских стандартов. Главная интрига его коммерческого предложения – насколько долговечными окажутся лодки промышленной постройки при эксплуатации обычным потребителем. Ана-

логичные по конструкции лодки строителей-любителей успешно ходят десятилетиями, но такой владелец по определению заботлив, свое творение он никогда не обидит.

С другой стороны, сопоставим цены на гребно-моторные суда аналогичных размеров, но изготовленные из других материалов. Близкий по характеристикам к «Мурке» алюминиевый «Вельбот» стоит в два раза больше. Пластиковую «Пеллу-3.5» продают на 20-25% дороже. Если алюминий еще сможет отслужить дольше на эту разницу в цене, то стеклопластик – едва ли. К тому же алюминий придется тщательнее оберегать от недоброго глаза. Наш вывод: простые лодки композитной конструкции стоят тех денег, за которые их продает компания «Скиф», они удачно заполняют стоимостную нишу между бюджетными надувными лодками и жесткими корпусами из алюминия и стеклопластика; при правильном содержании они прослужат так же долго и верно.

ООО «Торговый Дом Скиф-Дон»
Ростов-на-Дону
ул. 1-я Майская, 15/16
тел. +7 (863) 291-4587
torg@skifdon.ru
http://skifdon.ru

