



ТЕСТ
КАТЕРА И ЯХТЫ

«Диана 44 Стандарт»: модель для сборки

Оказавшись по завершении теста на берегу, мы раздобыли листок бумаги и карандаш и принялись фантазировать. набросок лодочки стал быстро обрастать схематичными деталями. Вот тут мы бы поставили консоль с «дистанционкой», пусть даже самую простенькую... Здесь привинтили бы дополнительные ручки... Вот сюда перенесли бы подключины...

Нет, речь не шла о наших рекомендациях компании-производителю, хотя и такое нередко бывает. На сей раз мы «примеряли на себя» роль потребителя. Ведь «Диану 44» можно приобрести не только в готовом виде, но и в качестве «полуфабриката» для самостоятельной сборки.

Рыба-«кит»

Надо сказать, что наборы «сделай сам» — вещь в техническом мире далеко не новая. Имеются в виду всевозможные модели, которые некогда продавались

в магазинах «Юный техник». В виде набора, или «кита» (кое-где более прижилось англоязычное «kit»), можно приобрести так же и весьма сложную технику — например, настоящий легкий самолет (кстати, очень многие российские авиаторы-любители такую возможность давно оценили). За рубежом весьма популярны наборы для сборки автомобилей. Мечтаете о «Феррари»? Покупайте недорогой «кит» для постройки его довольно похожей копии — пусть и с моторчиком от «Фольксвагена». Странно, что в «лодочном» мире такая практика не столь распро-

странена, а тем более в нашей стране. Поэтому инициатива Казанского судостроительного завода, на наш взгляд, заслуживает особого внимания.

Основную проблему для «самодельщика», прежде всего малоопытного, представляет собой изготовление корпуса. О сложных обводах и стеклопластике при этом, скорее всего, придется забыть, поскольку, чтобы все получилось как надо, а поверхности радовали глаз «фирменным» глянцем гелкоута, этот материал требует «тройной работы» — вначале придется построить болван, потом снять с него матрицу и

ОСНОВНЫЕ ДАННЫЕ мотолодки «Диана 44 Стандарт»

Длина габаритная, м	4.53
Ширина габаритная, м	1.62
Высота борта на миделе, м	0.6
Осадка с загрузкой 400 кг, м	0.26
Килеватость, град.:	
– на транце	20
– на миделе	32
Сухой вес, кг:	
– лодки в сборе	135
– секции корпуса	98
Высота транца, м	0.41 или 0.51
Мощность ПМ, л.с.:	
– максимальная	30
– минимальная	15
– рекомендуемая	20–25
Пассажировместимость, чел.	5
Грузоподъемность, кг	400
Допустимая высота волны, м	0.8
Цена, руб.:	
– лодки с сборе	39 990
– секции корпуса	24 000

* Розничная рекомендованная

пустой стеклопластиковой «корки». Снаружи — блестящий гелькоут, а внутри — матовый топкоут, несущий скорее защитные функции. По большому счету, это даже не «кит», а в самом деле полуфабрикат, поскольку все нехитрые детали внутреннего оборудования покупателю придется изготавливать и устанавливать самостоятельно. К корпусу прилагаются чертежи и сборочная инструкция. Пожалуй, наиболее сложным делом для начинающего судостроителя может оказаться приформовка коробчатых кормовой и центральной банок, несущих также силовые функции и препятствующих «скручиванию» корпуса (в инструкции имеется предупреждение о том, что, поскольку топкоут содержит поверхностный слой парафина, перед клеейкой деталей соответствующие участки внутри корпуса необходимо зачистить для обеспечения адгезии).

Немаловажный момент: по словам представителей фирмы, при условии соблюдения требований заводских чертежей лодку можно зарегистрировать в ГИМС не как самодельную, а как



РЕЗУЛЬТАТЫ ИСПЫТАНИЙ мотолодки «Диана 44»

(нагрузка — 1–4 чел. плюс 20 л топлива, ПМ — двухтактный «Yamaha 25 Enduro», ГВ — алюминиевый трехлопастной шагом 00 дюймов, скорость ветра — 6–10 м/с, высота волны — 0.3–0.5 м, темп. воздуха — 0°C, темп. воды — 8°C, место испытаний — Куйбышевское водохранилище, Казань)

Нагрузка, чел.	Скорость, уз (км/ч)*
1	27.5 (50.9)
2	23.6 (43.7)
3	22.6 (41.9)
4	22.2 (41.1)

* При оптимальном «скоростном» дифференте, достигнутом за счет размещения пассажиров

+	<ul style="list-style-type: none"> • возможность отдельного приобретения «голового» корпуса • достойные ходовые и мореходные качества
–	<ul style="list-style-type: none"> • неудобная поза водителя • примитивный интерьер



только потом выклеивать в ней готовое изделие. Отечественные водномоторники нередко «доводят до ума» и, казалось бы, полностью оснащенные лодки. Так почему бы не предоставить таким умельцам полную свободу, обеспечив их «голым» корпусом, который можно оборудовать с нуля в полном соответствии с собственными вкусами и пристрастиями?

«Диану 44» в самом простом исполнении «Стандарт» (так с недавних пор именуется едва успевшая появиться на свет «Диана-3») можно приобрести как полностью готовую, так и в виде

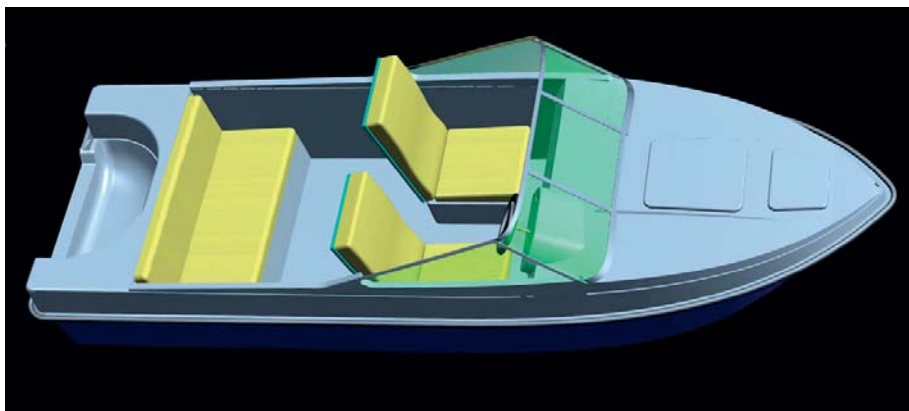
серийную, имеющую соответствующий сертификат.

Мы не стали уточнять, кто занимался внутренним оборудованием предоставленной на тест лодки — некий безвестный умелец или же сам завод, но изнутри она смотрелась откровенной самоделькой: доски банок были подогнаны по размеру лишь чисто символически, а носовой блок плавучести, наспех вырезанный из пенопласта и укутанный в полиэтилен, попросту подвесили под банкой на паре ремней. Случайным элементом выглядела и широкая доска, подкрепляющая тра-

нец. Словом, дизайн интерьера его создателя явно не волновал. Однако при всей своей внешней неказистости лодочка оставила очень отрадное впечатление — прежде всего благодаря своим ходовым качествам.

Внешность порой обманчива

Испытания «Дианы» мы проводили параллельно с тестом мотолодок «Catran 460» (см. стр. 24) — в таких же непростых погодных условиях, в сильный ветер и высокую волну. «Рандеву» назначили на открытой воде водохранилища, и смотреть со стороны на подходящую



Когда мы проводили тест, в цехах завода уже проходила «процесс естественного старения» матрица палубной секции, позволяющая превратить «Диану44» в мотолодку «капотной» компоновки. Будет ли эта модификация, получившая название «Family», поставляться также в виде полноценного «кита» для самостоятельной сборки, казанцы пока не решили.

лодочку, которая порой полностью скрывалась за гребнями волн, было страшновато. При подходе произошел довольно жесткий навал, сопровождаемый тревожным хрустом пластиковой «корки»... Напоминала она в тот момент скорее мирную гребную посудину вроде «Пеллы», почему-то перегруженную мощным 25-сильным мотором. Но какая там «Пелла»!

Обводы у «Дианы» не просто глиссирующие — это типичное «глубокое V» внушительной 20-градусной килеватости на транце (на миделе тут и вовсе 32°!) с дополнением в виде развитых скуловых брызгоотбойников почти тримаранного типа.

Очень скоро стало ясно, что на полуметровой крутой волне можно без проблем давать полный газ, разгоняясь ни много ни мало до 50 км/ч. Кстати, даже с одним водителем, расположенным в корме, выход на глиссирование не сопровождается «свечкой», а ход остается мягким и стабильным. Что же касается «экстремальных» маневров, то для них волна тоже не помеха, хотя при особо

крутых разворотах словно срабатывает некий «автомат» вроде системы курсовой устойчивости на автомобиле — винт подхватывает воздух, и «Диана» ложится на намеченную траекторию, заметно сбросив скорость. Пожалуй, с точки зрения безопасности подобный «ограничитель» можно только приветствовать — сама-то по себе лодочка более чем простенькая...

Да и позу водителя за рулем не назовешь особо удобной. Поскольку широкая коробчатая банка поставлена вплотную к транцу, «верховая» посадка боком исключается — приходится сидеть, словно кукла на полке, вытянув вперед ноги. И в корме, и на миделе есть ручки, но расположены они не очень удачно — при заездах с полной нагрузкой некоторым пассажирам пришлось «держаться за воздух». Дополнительный вес, кстати, не вызывает катастрофического падения скорости, ее зависимость от числа пассажиров получилась достаточно ровной, хотя для ускорения выхода на глиссирование и достижения максимальной скорости

желательно подбирать оптимальный дифферент в том или ином режиме за счет пересадки одного из пассажиров с кормовой банки на среднюю и обратно (уточним, что электрогидравлического триммера на румпельном «Yamaha Enduro» не имелось).

Поскольку лодка выглядит, как весельная, попробовали мы «Диану» и в этом варианте. Ход под веслами, в принципе, неплох, но в дополнение к имеющимся подключинам мы бы поставили дополнительную пару в носу — при расположении гребца на носовой банке транец, нагруженный мощным мотором, меньше тянул бы за собой воду. Впрочем, подобные пожелания мы адресуем уже не производителю, а скорее потребителю-самодельщику...

Резюме

Ходовые качества «Дианы 44» оказались приятным сюрпризом. А это главное для того, чтобы затея Казанского судостроительного завода с «лодкой-полуфабрикатом» не потеряла смысл. Кого-то такой вариант привлечет с экономической точки зрения, но мы уверены, что найдется немало людей, которые желают лично воплотить в жизнь свои технические идеи, но не готовы при этом к полномасштабным судостроительным работам. При наличии же добротной основы можно не предаваться бесплодным мечтаниям, а запастись материалами и инструментом.

Мотолодка «Диана 44 Стандарт» предоставлена для испытаний Казанским судостроительным заводом: Казань, пос. Левченко, ул. Рахимова, 8, корп. 11, тел. (843) 512-0016, 512-1176, 516-8208, 516-8207, факс 512-1176, kazanboats@yandex.ru, mati@kazanboats.ru, www.kazanboats.ru

