

Артем Лисочкин
 Фото Ирины Ермиловой

«Легант-515К»: озерный крейсер

Основные данные катера «Легант-515К»

Длина, м: – корпуса – габаритная	5.1 5.25
Ширина, м	2.1
Высота борта на миделе, м	1.2
Осадка, м	0.25
Килеватость, град.: – на транце – на миделе	18 20
Сухой вес, кг	420
Емкость топливного бака, л	75
Высота подволока каюты, м: – от пайола – от сидений	1.37 0.99
Длина каюты, м	1.9
Высота транца, м	0.51
Мощность ПМ, л.с.: – максимальная – рекомендуемая	100 75
Пассажировместимость, чел.	6
Кол-во спальных мест	2+1
Грузоподъемность, кг	750
Цена, тыс. руб.	337.5



Какие ассоциации вызывает у вас слово «пруд»? Скорее всего, представляется не очень большая яма, заполненная водой и населенная карасями и лягушками. Но пруды бывают не только такие. Верх-Нейвинский пруд, что на Урале, – это одно из первых в России искусственных водохранилищ, устроенное еще в петровские времена заводчиком Демидовым, перегородившим речку Нейву запрудой. Вместе с озером Таватуй, с которым он соединен неширокой протокой, пруд образует водоем общей протяженностью более 20 км — как мы убедились, с достаточно интенсивным «маломерным» судоходством. На берегах пруда расположен город Новоуральск, в котором действует верфь малого судостроения. С ее продукцией нам и предстояло познакомиться.



Модельный ряд верфи «Виза-яхт» достаточно обширен (22 модели) и включает в основном небольшие гребно-моторные лодки. Выпускаются и парусники — наряду с серийными стеклопластиковыми лодочками по типу «Walker Bay» строятся «штучные» образцы крупных килевых яхт и швертботов с деревянной диагональной обшивкой, примерно по одному-двум образцам в год. Наряду с традиционными ручными мето-

дами формовки стеклопластиковых корпусов верфь активно осваивает такие передовые технологии, как вакуумная инфузия и RTM, где помимо матрицы используется еще и пуансон.

Традиционный, но узнаваемый

Если говорить о серийных образцах, то каютный катер «Легант-515К» представляет собой самую крупную флагманскую модель. Для испытаний были предостав-

лены сразу две лодки — с 60-сильным и 100-сильным моторами «Mercury».

Облик у лодки вполне традиционный, но при этом запоминающийся рядом узнаваемых черт — в частности, оригинальной конфигурацией боковых стекол рубки. И вообще создается едва

не бывает, можно не опасаться, что лодку захлестнет с кормы волной; к тому же, случись такое, вода очень быстро сольется обратно. Но вот на более серьезных акваториях хотелось бы иметь дополнительную защиту. Кроме того, такой свободный проход к воде совсем ни к чему при на-

ных регулирующихся по высоте мягких кресла впереди и парарундуков в корме, накрытых мягкими подушками. Оба рундука изначально заняты — в правом установлен аккумулятор, а в левом — 75-литровый импортный пластмассовый бензобак с указателем уровня, выведенным на



1



2

1. Кресло водителя регулируется по высоте и дополнено подножкой

2. Открытый с кормы кокпит может захлестнуть волной, но у такого свободного прохода есть и свои плюсы

3. Оба кормовых рундука — «служебные». В одном установлен аккумулятор, в другом — 75-литровый бензобак



3

Результаты испытаний катера «Легант-515К» с четырехтактными ПМ «Mercury 100» и «Mercury 60»

(нагрузка — 1 чел. плюс 30 л топлива, ходовой тент убран, ГВ — алюминиевые трехлопастные диаметром 12 3/4 и шагом 21 дюйм (на «Mercury 100») и диаметром 10 1/2 и шагом 17 дюймов (на «Mercury 60»), скорость ветра — 4–6 м/с, высота волны — 0.1–0.25 м, темп. воздуха — 9°C, темп. воды — 9°, место испытаний — Верх-Нейвинский пруд, Новоуральск)

Об/мин	Скорость, уз (км/ч)	
	«Mercury 100»	«Mercury 60»
750	—	1.8 (3.3)
900	2.8 (5.2)	—
1000	3.5 (6.4)	2.8 (5.1)
1500	5.0 (9.2)	3.9 (7.2)
2000	6.3 (11.7)	5.2 (9.6)
2500	8.1 (14.9)	6.0 (11.1)
3000	15.6 (28.8)	7.6 (14.0)
3500	21.7 (40.1)	11.4 (21.1)
4000	24.9 (46.0)	17.1 (31.6)
4500	29.0 (53.6)	20.9 (38.6)
5000	32.5 (60.2)	23.9 (44.2)
5500	37.2 (68.9)	26.5 (49.1)
6000	—	29.4 (54.3)
6100	—	29.6 (54.8)

уловимое ощущение, что к разработке архитектуры «Леганта» приложили руку и парусники: распашная дверь каюты дополнена горизонтальной крышкой, увеличивающей размеры проема, а кокпит практически открыт в корме, как на гоночном швертботе — транец высотой 510 мм лишь немного возвышается над самоотливным пайолом. В принципе, на водоемах вроде Верх-Нейвинского водохранилища, где высокой волны практически

линии на борту маленьких детей, хотя согласны: многим рыболовам и купальщикам такое решение придется по вкусу. Мы прикинули, что очень простым и эффективным выходом из положения может быть съемный брандер-щит, вставляющийся в вертикальные направляющие — решение, тоже заимствованное в яхтенной области.

По паспорту катер шестиместный, но сидений в кокпите только четыре — два поворот-



Результаты испытаний катера «Легант-515К» с ПМ «Mercury 60» и нагрузкой 1–6 чел.

Нагрузка, чел.	Скорость, уз (км/ч)
1	29.6 (54.8)
2	29.3 (54.2)
3	29.0 (53.7)
4	28.1 (51.9)
5	26.3 (48.7)
6	24.8 (45.8)

приборную панель. Правда, остается еще каюта, для лодки длиной чуть более 5 м достаточно просторная. Длина диванов составляет положенные 1.9 м, высота подволока, замеренная от пайола — 1.37 м, а от подушек — 0.99 м. Здесь же, под подушками диванов, находятся и багажные рундуки, а на внутренней стороне переборки по бокам от входа оформованы небольшие полочки для мелочевки.

Конструкция внутренних рундуков предусматривает установку между ними закладной доски, превращающей пространство каюты в сплошную плоскую лежанку; по-походному доска убирается под подушку одного из диванов. Нам подумалось, что

если выполнить ее складной и снабдить гнездом для трубчатой стойки, кокпит можно дополнить съемным столиком, тем более что передние кресла разворачиваются на 360°.

Бортовые потопчины с нескользящей фактурой достаточно широки, а катер не отличается повышенной валкостью, так что пройти из кокпита на носовую деку можно без труда. Единственно, при наличии высоких прочных релингов в носу при выходе из кокпита на борт держаться можно только за примитивное ветровое стекло из поликарбоната, не имеющее никакой окантовки. Панорамное стекло, кстати, оказалось немного мутноватым на обоих протестированных образцах.

Опционным тентом с отстегивающимися боковинами была оборудована только одна из предоставленных на тест лодок. Помимо откидных дуг устанавливается он на стационарную закрепленную таргу — решение, которое показалось нам несколько сомнительным, поскольку таргу в этом случае нельзя использовать для установки всевозможных аксессуаров вроде дополнительных фо-

нарей, гудков и тех же стаканов для троллинга.

Обводы «Леганта» тоже достаточно традиционны и близки к классическому моногедрону — 18° на транце и 20° на миделе. Мягкий привальник, закрывающий место стыковки «корпусной» и «палубной» секций, плавно сбегает в корме к ватерлинии, надежно предохраняя борт при отходе от причала или другой лодки. На одной из лодок привальник был экспериментальный — не традиционный резиновый, а плетеный из синтетического троса. Что ж, наверняка найдутся любители и таких нестандартных решений.

По глади «пруда»

Про «гладь» мы упомянули исключительно для красного словца — в день испытаний поддувал свежий ветерок и кое-какая волнишка на Верх-Нейвинском пруду все же была. Кроме того, располагая второй лодкой, мы по сложившейся традиции использовали ее в качестве волногенератора, загрузив корму и переведя в переходный режим.

Моногедрон — практически беспроегрешный вариант для конструктора, и мы в очередной

раз в этом убедились. Прежде всего обратил на себя внимание плавный выход на глиссирование с умеренным кормовым дифферентом. Лодка легко выходит на режим даже с откинутым мотором. Но все это оказалось справедливо только по отношению к небольшой нагрузке. В процессе посадки пассажиров, уже четвертого по счету нам пришлось отправить в каюту, чтобы обеспечить необходимую центровку; равномерное распределение нагрузки по длине лодки понадобилось и с полным паспортным экипажем из 6 чел., с которым лодка выходила на глиссирование добрый десяток секунд (для испытаний с максимальной нагрузкой мы выбрали лодку с 60-сильным мотором).

Надо сказать, что создатели «Леганта» вполне разумно огра-

ничили мощность подвесного мотора величиной 100 л.с. — с одним водителем и откинутым для достижения максимальной скорости «Mercury 100» лодку начинало слегка «переставлять», особенно на невысокой волне.

А так «Легант» управляется с волной вполне достойно — «рябь» высотой до 0.25 м попросту не замечает, а попытки совершить прыжок с волны, разведенной второй лодкой в переходном режиме, закончились ничем — катер просто прорезал крутой полуметровый вал, и не думая взмывать в воздух. С кормы нас в таких практически «тепличных» условиях не залило ни разу, но все же отсутствие в стандартной комплектации электрической водоотливной помпы нас несколько насторожило.

Крен в поворотах умеренный и с ростом нагрузки увеличивается совсем незначительно, при этом лодка четко придерживается намеченной штурвалом траектории. Накренить катер поглубже не удалось даже «раскруткой» с места на полном газу.

Резюме

Удачный компактный дейкрейсер для эксплуатации на реках, озерах и довольно крупных водохранилищах — достаточно простой и демократичный, построенный по классической схеме, но отличающийся узнаваемой внешностью. Мореходные качества корпуса и высота надводного борта вполне позволяют выходы в довольно свежую погоду, но своеобразным ограничителем становится при этом практически открытый с кормы кокпит.

4. Багажные рундуки сосредоточены в каюте

5. Для 5-метровой лодки каюта достаточно просторна



- достойные ходовые и мореходные качества
- возможность использования моторов умеренной мощности
- привлекательная внешность
- открытый с кормы кокпит
- ветровое стекло без окантовки
- отсутствие в «стандарте» отливной помпы



Катер «Легант-515К» предоставлен для испытаний
 ООО «Акваэр»: 624130, Свердловская обл., г. Новоуральск, ул. Походная, 2, стр. 2, тел. (343) 290-7297, (906) 042-2938, факс (34370) 6-42-00, 6-41-02, www.viza-yacht.ru, info@viza-yacht.ru