



# Scandic Havet 430 – ТВЕРДЫЙ ХОРОШИСТ С «ОТЛИЧНО» ПО ФИЗКУЛЬТУРЕ

Андрей Чернавин  
Фото автора

Из года в год мы регулярно видим новые образцы судов, претендующие на звание народной лодки, но в активных продажах они долго не держатся и бестселлерами не становятся. Причин тому много, и основная, на наш взгляд, в том, что производители, стараясь снизить стоимость судна, делают это не за счет оптимизации технологических процессов и грамотной организации труда, а за счет упрощения комплектации, применения более дешевых (читай – менее качественных) материалов, и, самое главное, за счет экономии средств на дизайнерские и концептуальные разработки.

**Т**ем более любопытно было осмотреть и испытать на ходу новую лодку Havet 430 от компании Scandic Line, уже зарекомендовавшей себя на судостроительном рынке как производителя недорогих, но оптимально укомплектованных и качественных лодок.

Пластиковый Havet 430 – судно универсаль-

ное. Оно одинаково подходит как для рыбалки, так и для пляжного отдыха, и для туризма.

Просторный кокпит разделен на носовую и ходовую части двумя полыми консолями, несущими отдельную ветрозащиту и имеющими почти зеркально повторяющиеся формы. На правой консоли отформованы большой подиум для

### Основные данные мотолодки Havet 430

Длина, м	4.30
Ширина, м	1.65
Высота, м	0.7
Высота борта на миделе, м	0.6
Масса лодки, «сухая», кг	150
Грузоподъемность, кг	410
Пассажировместимость, чел.	4
Мощность двигателя, рек./макс., л.с.	25/30
Высота транца, мм/дюйм	390/15
Угол килеватости на транце, град.	13
Осадка, м	0.18
Объем блоков плавучести, л	300



приборов контроля и места для органов управления лодкой. На левой – вместительный бардачок. В ходовом кокпите размещен кормовой диван с объемным рундуком под ним, а для шкипера и пассажира установлены два поворотных кресла (возможен и более упрощенный вариант комплектации, без пассажирской консоли и пассажирского кресла). В носовом кокпите отформована передняя банка, под которой традиционно находится сухой рундук, а в форпике разместились якорный ящик.

Все в дизайне Havet 430 просто и лаконично, хотя при этом достаточно удобно и функционально. Нельзя сказать, что элементы отделки и декора отсутствуют полностью – они есть, но судно своей организацией пространства и минимализмом показывает, что создано оно не для банального эпатажа, а для повседневной многолетней работы. При этом нужно отметить, что качество исполнения новинки Scandic Line, как визуальное, так и технологическое, осталось на высоте, и соответствует уровню более дорогих образцов рынка. Не изменила фирма и своим стилевым решениям предыдущих разработок. Все тот же узнаваемый тупой профиль схождения форпика и форштевня, все та же имитация набора корпуса, все те же высокие борта палубной вставки и профили ветрозащитных стекол. Стиль и узнаваемость бренда сохранены.

Корпус Havet 430 выполнен по сложной конструктивной схеме, которую с большой натяжкой можно назвать тримаранной. Он имеет достаточно килеватые обводы от форштевня до миделя – 50–40°, переходящие в умеренные к корме 13°, и острые, низко опущенные скулы, начинающиеся от 3/4 корпуса и плавно переходящие к корме в гидролыжи с небольшим обратным углом килеватости. В настоящее время такая схема стано-

вится наиболее применимой при проектировке судов небольших размеров. Логика рассуждений понятна: острые форштевень и киль дают комфортное прохождение поперечной волны, в то же время развитые скулы, цепляясь за вал продольной волны, обеспечивают уверенную всхожесть на нее, а две кормовые гидролыжи способствуют быстрому и легкому выходу на глиссирование.

Правильность проектировки геометрии корпуса подтвердили наши тестовые испытания. Катер Havet 430 оказался очень покладист и отзывчив в поведении и управлении.

Первое, что хочется отметить, это очень уверенный выход судна на глиссирование с любой разрешенной загрузкой. Угол преодоления горба сопротивления почти не заметен, катер начинает разгон и в какой-то момент переходит в скольжение. Такое устойчивое поведение во время старта стоит отметить как одно из основных достоинств Havet 430.

Опробовав лодку с моторами различной мощности и при разных загрузках, мы пришли к выводу, что для использования Havet 430 с максимально допустимой пассажировместимостью 4 человека достаточно двигателя мощностью 25–30 л.с. (разница в 5 л.с. в поведении лодки почти не ощущалась). А вот применение двигателя более высокой мощности видится нецелесообразным, так как при эксплуатации судна одним рулевым, его поведение становится экстремальным. С точки зрения оптимизации комплекта под понятие народной лодки с максимально мощным мотором лучше всего подойдет двухтактник мощностью 25 л.с.

Наименьшая мощность двигателя, с которой лодка с одним человеком на борту и дополнительной небольшой загрузкой продолжала уверенно глиссировать – 9.8 л.с. Глиссирование

двухконсольного 4.3-метрового судна с двигателем такой мощности – уже выдающийся факт. Однако основная изюминка кроется в другом – в том, что общий вес оснащенного в такой комплектации Havet 430 не превышает 200 кг, а значит, комплект не подлежит регистрации! Вот это действительно – народный подарок.

Порадовало и то, что даже с одним шкипером при резком повороте на скорости нам не удалось сорвать корму катера в неуправляемое скольжение. До какого-то момента судно входило в поворот уверенно, как по рельсам, но когда радиус циркуляции становился критическим, винт срывался в кавитацию, и движение останавливалось. Это можно считать скорее положительным фактором, рассматривая как некую защиту при неумелом управлении или неосмотрительном лихачестве. Крены во время резких поворотов были небольшими, 25–30°, им не давала развиваться опора скулами о воду.

Хорошо управлялась лодка на небольших скоростях. Радиус циркуляции при движении вперед составлял порядка 1/2 корпуса, а при реверсивном движении даже меньше. В обоих направлениях выписывалась ровная восьмерка.

Преодоление поперечных и боковых волн не вызвало нареканий. Все происходило так, как и определено геометрией корпуса. Лодка уверенно

проходила поперечную волну высотой до 0.5 м, в основном прорезая ее форштевнем, при этом не совершая экстремальных прыжков и дифферентов. Не создало экстремальных ситуаций и преодоление боковой волны такой же высоты. Первичный небольшой крен в ее сторону, вызванный соскальзыванием, быстро компенсировался «зацепом» за волну скулой, и с небольшой раскачкой катер взбирался и скатывался с нее.

Показали хорошие результаты статические испытания. Загрузка одного борта тремя людьми давала крен в пределах 30 градусов, а выход на корму или нос трех человек создавали дифферент не более 20 градусов.

**Резюме**

Лодка Havet 430 удалась в тех рамках, в которых ее задумали проектировщики, и, может быть, в чем-то превзошла их ожидания. Она получилась надежной, качественно исполненной, вполне размерной, с комплектацией двумя консолями, достаточно бюджетной по стоимости и под недорогой мотор. Прибегая к школьной терминологии, можно сказать, что Havet 430 – это твердый хорошист с оценками «пять» по пению и физкультуре. Не везде ведь нужны круглые отличники, да и сомнения порою начнут возникать по поводу «абсолютной отличности» **✍**

**ТЕСТ  
Кия**

SCANDIC LINE CO.LTD  
ООО «Скандик Лайн»  
Москва, мкрн. Солнцево  
ул. Производственная, д. 23  
+7 (495) 769-2155  
scandic-line@yandex.ru



**Результаты скоростных испытаний мотолодки Havet 430 (ПМ Yamaha 25 BWCS)**

Нагрузка, кг (чел.)	Скорость max., км/ч
85 (1)	48
170 (2)	45
289 (3)	41
380 (4)	37