



# Cobra 1600 Sport

**С первых минут знакомства с лодкой меня не покидало странное ощущение — она из той самой «малой» флотилии Finnboat, которую я изучал год назад. Ну просто классика Страны Суоми: сочетание тёмно-синего с белым, большой самоотливной кокпит, прагматичная «рыбацкая» компоновка, поручни-релинги по всему периметру и основательность в исполнении, вплоть до деталей.**

**Т**акие лодки, в изобилии припаркованные на озёрах и Турку-архипелаге, служат финнам то «грузовичками» (когда нужно пожитки на дачу «забросить»), то семейными круизерами (чтобы выбраться на пикник), то рыболовными «базами» (сам Бог велел). И просто удивительно, насколько малая (4,5 м) лодка подходит для каждой из этих ролей.

Рулевая консоль одна, сдвинута в корму, палубы нет совсем — объём кокпита максимален. Представьте, сколько сюда можно нагрузить, включая громоздкие столы, кресла и велосипеды! Сходный по размерам советский «Прогресс» по возможностям «валовой» загрузки и рядом не стоял.

Теперь считаем рундуки: малый самоотливной (шкиперский) в носу и ещё три просто

громadных, как для такого судна — под длинным бортовым сидением, под кормовым диваном и в консоли. Утром из бортового извлекаются пристежные (на кнопках) подушки на сидения — рундуки готовы к загрузке снаряжения и снеди для пикника. Семейство (друзья) рассаживаются на мягких сидениях (по паспорту 5 взрослых) и — прочь от шума городского, на природу.

Рыбаки же наверняка оставят на лодке только подушки кормового дивана — нос им нужен для работы со спиннингом, чтобы на бортовые рундуки и встать, и рыбу бросить без опаски испачкать. Доступ к борту почти по всему периметру — что надо. Дооборудоваться «стаканами» для спиннингов проще простого — их прикрепят «барашком» к поручням в корме. По большому счёту, от «чистого» рыболова лодка отличается лишь отсутствием «боевого» сидения и длинным (вдоль всего борта) хранилищем спиннингов — но ни один «рыбак» не будет столь же универсальным в использовании.

Большие крышки рундуков (бортового и кормового) оснащены замками (от воровства) и пружинными стойками — удобно грузить/выгружать. Правда, обнаружилась «накладочка»:



если к кормовому дивану пристёгнуты мягкие сидение и спинка, то крышка не открывается до вертикального положения пружинки — матрасы конфликтуют (пункт взят «на карандаш», посему вряд ли долго «проживёт»).

Поручни в носу переходят в разрезной релинг — на лодку удобно (и безопасно!) входить с носа. В скиперском рундуке сделан очень нужный здесь слив (с вынутого из воды якоря с тросом стечёт ого сколько).

## Харьковская «Мерная миля»

Для начала пооткровенничая: среднестатистический тест-драйв плавсредства длится часа 2-3. Почти половину этого времени занимает фотосессия, а собственно ходовые испытания — минут 30-60.

Достаточно ли для полного «осознания» судна? С одной стороны, опытному испытателю хватит 10 минут, чтобы выявить «капризы» лодки или неудобства её планировки. С другой... А если судно загрузить (или разгрузить) — как изменятся его повадки? А повторить заезды с поднятым тентом? И посмотреть бы на поведение «сухопутных» на борту, особенно на разгулявшейся волне или резких манёврах...

А ещё: почему я люблю тестировать за рубежом — там не смотрят моляще: «прошу понежнее с корпусом — лодка не продана...» Но как мне гарантировать ходовую безопасность (или её отсутствие), не полихачив в стиле моих «обезбашенных» сограждан?! Либо проверяю всё, что обязан, либо статья не публикуется в разделе «Мерная миля» — такое не раз случалось...

Но в середине сентября на Печенежском водохранилище всё происходило «как надо» — два полных дня в моём распоряжении были 4 (!) лодки с заполненными бензобаками, на борту каждой по ходу собирались самые разные экипажи, перепробованы различные

конфигурации «тенты-столики», а крейзи-драйвинг даже приветствовался — «завернувшись на огонёк» телевизионщиками. Организовала

всё это харьковская верфь БРИГ Лтд, выставив «на убой» новенькие «Кобры».

Более того: столь разностороннего испытания



В кормовом конце бортового сидения встроена пара подстаканников — очень правильно. Только им не мешало бы быть поглубже, для более универсального (именно из практики) использования. А за транцем по бокам от рецесса устроены две небольшие площадки, к одной из которых прикручен штатный складной заборный трапик. Для оценки «идеально» здесь не хватает разве что «мокрого» рундука для швартовых (впрочем, при таком размере лодки пункт необязательный).

Консоль. В статике всё понравилось: под руками — клавиши электроразводки, под ногами — удобное углубление-подножка, перед глазами — исчерпывающий набор приборов. Весь периметр ветрового стекла обрамлен трубчатым поручнем (нержавейка), который состыкован с бортовым поручнем — практично и эстетично. Под крышкой из тонированного плекса — очень полезный здесь «бардачок» (очки, мобилки, ключи...), причём глубокий (моя немаленькая фотокамера поместилась) и — сюрприз! — со встроенной подсветкой. Кстати, такая же подсветка и в рундуках (даже у «финнов» такое — ещё поискать...).

Садимся на борт вдвоём — крен существенный. Никуда не денешь-



### Харьковская «мерная миля»



видеть ещё не приходилось. Пока я обкатывал одну лодку, на второй... поехали на рыбалку. Понятно, что под «конвоем» фотокора, но рыбачили всерьёз, поймав

и даже приготовив (на углях) несколько «хвостов». А на третье судно в это же время села развесёлая компания — покататься с девушками... Потом поменялись «лошадьми» и — продолжаем. И так два дня! Дело дошло даже до небольшого краш-теста — одна моторка въехала в борт другой носовым якорем (к чести харьковчан, пластиковый борт выдержал — согнулся импортный роульс...). В общем сомнений в «недоисследованности» лодок к концу второго дня быть просто не могло.

И последнее. По окончании испытаний долго беседовал с Олегом Евгеньевичем

Исенко — директор верфи настоял, чтобы я по пунктам изложил все (даже незначительные) претензии к лодкам. Записал. После чего

искренне меня поблагодарил. Держу пари: через пару месяцев в этом списке останется максимум один-два незначительных пункта...





ся — небольшая лёгкая лодка с приличной килеватостью (19 градусов на транце). Зато на ходу моторка действительно «мягкая», не зря пассажиры (даже хрупкие девушки) всё норовили носовую «сидушку» оккупировать. Cobra 1600 способна идти полным ходом в условиях, когда постсоветские «плоскодонки» уже бы тяжело «ухали» на гребнях. Вот вам «за» и «против» килеватых обводов.

Маневрирование — тоже на «отлично»: умеренный крен, плавная (без зарыскивания) циркуляция, всегда хорошее «сцепление» с водой. Я так и не смог лодку «пустить юзом»: на резких выворотах руля лишь мотор прогнозируемо взывал, захватив винтом воздух. Как по мне — правильное сочетание хорошей маневренности с безопасностью для пассажиров. Тем более, что у последних под руками всегда есть за что схватиться.

На корме — новенький (ещё обкатку не прошёл) Suzuki DF 50. Мотор экономичный и маломощный, но, как и положено четырехтактнику, увесистый (107 кг). Полный бензобак — 72 л — тоже рядом, под притранцевым диваном. Если на диван садятся ещё и оба пассажира, то корма слишком пригружена: лодка при наборе скорости сильно задирает нос и выходит

на глиссирование дольше обычного. Пересаживаем одного вперёд, на бортовое сидение — разгон нормальный. Думаю, когда бензобак уберут на мидель под пайолы (как это уже сделано на 1650 Sport и 1850 Sport), проблема будет исчерпана (заодно кормовой рундук станет ещё просторнее). При полной загрузке лодка ведёт себя хорошо.





Самый спорный момент — конфигурация консоли. Чтобы укрыться от набегающего потока воздуха, нужно довольно низко пригнуться. Резко скошенное ветровое стекло работает ветроотбойником, а следить за курсом приходится через его отогнутую вверх неширокую полосу. Если недолго — вполне комфортно, ветер лишь щекочет макушку, а локти рук при этом ложатся на колени и отдыхают. Вот только спина долго не выдерживает согнутой позы — распрямляюсь и получаю поток в лицо. Собственно, исполнение Sport и подразумевает эту низкопрофильную консоль, а также означает, что рулевому нужны спортивные очки.

Штурвал с механическими тягами (усилия поворота ощутимы), зато в «безынерционном» исполнении руль не нужно постоянно удерживать от самопроизвольного поворота (неизбежное явление с одновинтовым приводом). Дистанционное управление — с горизонтальной площадкой, на которую

удобно ложится рука (пальцы на контроле рукоятки), не устаёт.

И последнее: корпус работает монолитом, не дребезжит и не вибрирует во всём диапазоне оборотов мотора.

#### Подытожим

Cobra 1600 Sport — лодка универсальная в применении, экономичная (во всех смыслах), простая в обслуживании, комфортная на ходу. Несмотря на относительно скромные скоростные показатели, несомненно доставит и «пилотажное» удовольствие своему владельцу. Замечательно подходит как семейное плавсредство для любителей чередовать рыбалку с выездами на пикник.

**Богдан ПАРФЕНЮК.**

«Фарватер» информирует: официальный дистрибьютор катеров Cobra в Украине — компания «Бриг-Моторс» ([www.brig-motors.com](http://www.brig-motors.com)).

#### ТЕХНИЧЕСКИЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ COBRA 1600 SPORT

Длина, см	455
Ширина, см	200,00
Вес катера (без двигателя), кг	375,00
Пассажировместимость, чел	5,00
Мощность двигателя	30-50
Объём бензобака, л	72
СЕ категория	C

#### РЕЗУЛЬТАТЫ ИСПЫТАНИЙ COBRA 1600 SPORT

Двигатель	подвесной, Suzuki DF 50	
Загрузка	2 человека + полный бензобак	
Выход на глисс.	6,5-7 секунд	
Об/мин	Скорость, узлы	Скорость, км/ч
6250	29,7	55,0
6000	28,9	53,5
5500	26,3	48,8
5000	23,2	43,0
4500	19,7	36,5
4000	16,0	29,6
3500	9,9	18,4
3000	6,5	12,0
2500	5,7	10,6
2000	4,9	9,0
1500	3,9	7,2
1000	2,7	5,0
800	2,4	4,4

P.S. С загрузкой «один человек + 3/4 бака» максимальная скорость возросла до 59 км/ч, выход на глиссирование - 5,5 сек.

# ФАРВАТЕР

Парад новинок

**NORD STAR 31 PATROL HYBRID, TARGA 27.1, MARINO APB 27,  
YAMARIN 80 DC, REGAL 2520 FASDECK, SEA STAR 720, AQUADOR 22 C,  
SILVER SHARK DC 580, TERHI 475 OPEN FC, COBRA 1600 SPORT,  
DUFOUR 375 GL**

Кругозор

**ИЗ БОДРУМА В МАРМАРИС  
ИЗЪЯТЬ НЕЛЬЗЯ КОНФИСКОВАТЬ!  
34 КУБОК АМЕРИКИ: БОЛЬШИЕ ПЕРЕМЕНЫ**

**LIMASSOL MARINA:  
НОВЫЕ ГОРИЗОНТЫ РОСКОШИ**

ISSN 1811-7716



05  
9 771811 771007