



Cobra 2050 Elegance



Cobra 1850 CC

# ФАМИЛЬНЫЙ ХАРАКТЕР

АРТЁМ ЛИСОЧКИН

*Когда речь заходит о семейных чертах применительно к лодкам, обычно имеют в виду в первую очередь дизайн. Действительно, когда модельный ряд «рисует» одна рука, внешнее сходство нередко просматривается даже у судов, значительно различающихся размерами и компоновкой. Узнаваемый экстерьер — это, конечно, весомый плюс в пользу той или иной фирмы-производителя, однако гораздо важнее, когда «семейные» признаки проявляются в другой, куда как более значимой области.*

Э то был как раз тот случай, когда в плане узнаваемости внешний дизайн оказался вторичным. Во время теста наиболее популярных моделей Cobra производства украинской компании Brig Ltd выяснилось, что даже совершенно непохожие друг на друга и относящиеся к разным классам лодки объединяет то, что за рубежом принято именовать «driving performance» — проще говоря, их поведение на воде. Причем поведение, которое я бы без всяких натяжек назвал исключительным — даже после более полутысячи протестированных до сих пор разнообразных корпусов и при соответствующей базе для сравнений.

В сознании и российского, и зарубежного потребителя название украинской компании Brig прочно ассоциируется с надувными лод-

ками и RIB'ами, и лишь немногим известно, что довольно давно она разделилась на два предприятия. Второе во избежание путаницы назвали Brig Ltd. Эта новая фирма в основном специализируется на эксклюзивном продвижении ряда товарных групп в Украине: надувных лодок Brig, катеров Crownline, подвесных моторов Evinrude и Tohatsu, электрических двигателей Flower и многих других брендов, имеющих отношение к отдыху на воде.

Вполне логичным в такой ситуации стало открытие собственного производства — в 2001 году специалистами Brig Ltd был разработан и запущен в серию катер Cobra Elegance 2050. С этого и началась история стеклопластиковых катеров и мотолодок Cobra, которые с успехом продаются на украинском и европейском рынках через дистрибьюторскую сеть компании. Все выпускаемые модели

(а их сегодня, учитывая модификации, более десяти) изготавливаются под надзором Украинского Регистра судоходства и, поскольку значительная часть лодок идет на экспорт, прошли испытания Bureau Veritas (Франция) и получили сертификаты соответствия международным стандартам качества CE и IMCI. Напомним, что требования западных сюрвейеров, в отличие от принятой в России сертификационной системы, гораздо строже, а испытания по методике ISO проводятся не только в «статике», но и в «динамике».

С системой проведения подобных сертификационных тестов на специально размеченной трассе автор этих строк знаком не понаслышке (приходилось участвовать в них в качестве приглашенного тест-пилота), и после довольно плотного знакомства с пятью моделями Cobra я не сомневался, что все они уложились с предписанные нормативы с более чем солидным запасом. И при этом стало ясно, какими критериями руководствовалась украинская компания, когда решила расширить модельный ряд за счет лицензионных лодок.

Флагманскую «верхушку» его составляют относительно крупные катера со стационарными моторами — собственные разработки специалистов Brig Ltd, выполненные, что называется, «с нуля». Помимо первенца Elegance 2050, с недавних пор доступного также в исполнении под подвесной мотор, на настоящий момент это катера Prestige 2150 и Performance 2650 со спортивной компоновкой cuddy cabin, а также классический каютник Cobra 2500 с закрытой рубкой-салонном.

А вот в случае с более компактными открытыми моделями Cobra 1600, -1650 и -1850

компания предпочла пойти по более простому и проверенному пути. Эта линейка представляет собой плод сотрудничества с финской верфью Scandinaval, прекратившей свою деятельность в сложные кризисные времена и предоставившей всю необходимую оснастку, прежде всего — корпусные и палубные матрицы. При этом специалисты дизайн-бюро Brig Ltd внесли в конструкцию лодок ряд изменений, порой довольно существенных, а также разнообразили «открытый» модельный ряд за счет модификаций с различной компоновкой: с одной или двумя консолями, причем вторая имеет и отдельное исполнение Sport.

Однако основа осталась той самой, благодаря которой эти корпуса и были выбраны среди продукции множества небольших верфей, предлагающих на продажу оснастку и ноу-хау. Ключевым здесь является уже упо-

мянутый driving performance. Честно говоря, это был тот редчайший случай за всю историю моих редакционных тестов, когда можно было со спокойной совестью сэкономить журнальную площадь, рассказывая о своих впечатлениях от езды — и маленькие, и большие, и открытые, и каютная лодки вели себя практически одинаково!

Признаться, я даже толком не мог определить начало глиссирования. Каждая из лодок просто трогалась с места и ехала, как автомобиль по асфальту, постепенно наращивая скорость. Даже Elegance, оснащенный MerCruiser 4.3 L в паре с угловой колонкой Bravo I, в отличие от подавляющего большинства коротких «крейсеров» с подобной компоновкой и стационарными моторами, выделяющихся за пределами кормовым дифферентом в переходном режиме, приподнимал нос лишь чисто символически, не вынуждая привста-»

## Cobra 2050 Elegance

Длина, м.....	6,47
Ширина, м.....	2,45
Высота борта на миделе, м.....	1,37
Килеватость на транце, град.:.....	22
Сухой вес, кг.....	1690
Запас топлива, л.....	200
Запас воды, л.....	50
Мощность двигателя, л.с.:	
– на тестовой лодке.....	190
– максимальная.....	225
Тип привода.....	<b>Угловая колонка</b>
Пассажировместимость, чел.....	6
Количество спальных мест.....	4
Грузоподъемность, кг.....	710
Категория CE.....	«C»



Cobra 1850 TC



Cobra 1650 TC



Cobra 1850 Sport



Так называемый «резаный разворот» под кратковременный сброс газа вытерпит далеко не всякая лодка

ным, крутанулся буквально на месте (я едва удержался на сиденье) и буквально через секунду, не свалившись с режима глиссирования, уже неся в обратном направлении.

Далее выяснилось, что этот чисто гоночный прием, предназначенный для «облизывания» поворотных буев на трассе, уверенно выполняется не только на всех бывших Scandinaval, но и на внешне вальжном, уютном и мирном Elegance 2050! При всех стараниях ни разу не было и намека на предаварийную ситуацию, глав-

вать с довольно низкого водительского кресла. Засечь момент выхода на режим можно было разве что по началу отрыва потока от нижнего среза транца. Не говоря уже о прочих положительных сторонах такого поведения вроде комфорта, хорошей обзорности и т. д., теоретически это свидетельствует о солидных резервах в плане топливной экономичности на умеренных скоростях. Правда, на транцах открытых лодок с подвесниками я обнаружил клиновидные наделки, позволяющие сильнее «занутрить» мотор.

Но главный кайф был впереди. Лодки с полного хода настолько уверенно ввинчивались в повороты, сохраняя умеренный внутренний крен, что руки сами собой стали поворачивать «баранку» все круче и резче — до тех пор, пока не выяснилось, что развернуться «с полной дури» можно при диаметре циркуляции меньше длины корпуса! Боковые перегрузки при этом такие, что показывать подобные фокусы с пассажирами на борту я поостерегся — держаться им приходилось изо всех сил, благо было за что.

Окончательно уверившись в собственной безнаказанности, я решил попробовать так называемый «резаный поворот», перенятый в свое время у великого Фабио Буцци в Италии: на скорости около 70 км/ч, поджав триммер, кратковременно сбросил газ одновременно со столь же резким поворотом штурвала и тут же вновь толкнул ручку от себя. Слегка «клянув» носом, 1850ТС, ставший первым подопыт-

ной проблемой было просто усидеть за штурвалом. И это при том, что даже сама концепция его обводов несколько иная — днище тут немного «крученное», с переменной килеватостью, а не моногедрон, как на 1650–1850. Килеватость Cobra, кстати, обещает и неплохие мореходные качества: от 18° на открытых моделях до по-морскому внушительных 22° на Elegance, хотя по большому счету вывод это больше теоретиче-

Cobra	1650	1850
Длина, м.....	4,75	5,50
Ширина, м.....	2,05	2,10
Осадка, м.....	0,30	0,35
Килеватость на транце, град.....	18	18
Сухой вес, кг.....	465	485–510
Емкость топливного бака, л.....	90	90
Высота транца, м.....	0,51	0,51
Мощность ПМ, л.с.....	75	115
Пассажировместимость, чел.....	5	7
Грузоподъемность, кг.....	485	600
Категория СЕ.....	«С»	«С»

РЕЗУЛЬТАТЫ ИСПЫТАНИЙ

Cobra 2050 Elegance

Запас топлива — 190 л, ходовой тент убран, силовая установка — MerCruiser 4.3 L мощностью 190 л.с. плюс колонка Bravo I, ГВ — алюминиевый четырехлопастной диаметром 14 и шагом 23 дюйма, скорость ветра — 2–3 м/с, высота волны — 0,1–0,15 м, температура воздуха — +34 °С, температура воды — +23 °С, место испытаний — Ижевский пруд, Ижевск

	Cobra 2050 Elegance		
	узлы	км/ч	дБ(А)
<b>Об/мин</b>	<b>Скорость и уровень шума с нагрузкой 1 чел.</b>		
600	0	0	58,1
600	2,4	4,5	62,9
1000	4,6	8,6	68,1
1500	6,3	11,7	71,1
2000	7,8	14,4	74,1
2500	17,4	32,1	76,6
3000	23,9	44,3	82,3
3500	32,5	60,1	82,4
4000	38,8	71,8	86,6
4200	39,6	73,2	86,9
<b>Чел.</b>	<b>Максимальная скорость с нагрузкой 1–6 чел.</b>		
1	39,6	73,2	
2	39,2	72,5	
3	38,3	70,8	
4	37,6	69,6	
5	37,2	68,8	
6	36,6	67,8	

РЕЗУЛЬТАТЫ ИСПЫТАНИЙ

Cobra 1650 и 1850

Запас топлива — 70–80%, ходовой тент убран, скорость ветра — 1–2 м/с, высота волны — 0,0–0,1 м, температура воздуха — +32 °С, температура воды — +23 °С, место испытаний — Ижевский пруд, Ижевск

	Cobra 1650 TC		Cobra 1850 CC		Cobra 1850 TC		Cobra 1850 Sport	
	узлы	км/ч	узлы	км/ч	узлы	км/ч	узлы	км/ч
<b>Об/мин</b>	<b>Скорость с нагрузкой 1 чел.</b>							
750	2,4	4,4	2,9	5,3	2,8	5,1	2,5	4,6
1000	3,4	6,2	3,6	6,7	3,5	6,5	3,5	6,4
1500	4,4	8,2	5,2	9,6	5,0	9,3	4,8	8,8
2000	5,4	10,0	6,3	11,7	7,1	13,2	6,1	11,2
2500	6,2	11,4	10,1	18,6	12,0	22,2	9,0	16,6
3000	7,5	13,9	14,8	27,4	17,1	31,6	13,6	25,2
3500	11,0	20,3	18,0	33,3	20,9	38,6	16,9	31,2
4000	14,5	26,9	23,0	42,5	24,5	45,3	21,7	40,1
4500	19,0	35,2	26,8	49,5	29,4	54,3	26,1	48,2
5000	22,9	42,4	30,8	57,0	34,0	62,9	29,4	54,3
5500	25,5	47,2	33,1	61,3	37,1	68,7	31,4	58,1
5800	28,3	52,4	–	–	39,9	73,8	33,2	61,5
<b>Чел.</b>	<b>Максимальная скорость с нагрузкой 1–7 чел.</b>							
1	28,3	52,4	33,1	61,3	39,9	73,8	33,2	61,5
2	27,6	51	32,8	60,6	39,0	72,1	32,8	60,7
3	27,4	50,6	31,7	58,6	38,7	71,6	32,6	60,4
4	26,8	49,6	30,9	57,2	38,1	70,4	31,9	59,0
5	24,4	45,2	30,4	56,3	37,3	69,0	31,4	58,1
6	–	–	29,8	55,1	36,7	67,9	30,6	56,6
7	–	–	28,7	53,1	36,1	66,8	29,2	54,1
<b>Тестовые моторы и гребные винты (диаметр × шаг в дюймах)</b>								
<b>ПМ</b>	Honda 50		Honda 90		Mercury 115 EFI		Mercury 80 EFI	
<b>ГВ</b>	11 1/8 × 13		13 7/8 × 19		13 7/8 × 21		13,25 × 17	

ский — акватория теста вынуждала довольствоваться лишь кильватерной волной от соседей по движению.

Все лодки были испытаны и налегке, и с полной паспортной нагрузкой. Обратила на себя внимание ровная зависимость скорости от числа пассажиров, тем более для килеватых корпусов — каждый седок вызывал падение максималки всего лишь на 1–1,5 км/ч.

РЕЗЮМЕ

Яркий пример того, как «фирменный стиль» проявляется не во внешности (лодки действительно разные, особенно если поставить ря-

дом открытые модели и каютный Elegance), а в эксплуатационных и, прежде всего, — ходовых характеристиках. Причем таких, от которых наверняка не откажутся не только любители экстремальной езды. Ведь за пределами маневры исполнялись не ради одного лишь удовольствия (хотя и этот аргумент присутствовал, что уж греха таить). Основной вывод, который можно сделать по результатам этой части тестовой программы, таков: лодки абсолютно безопасны даже в нестандартных ситуациях. А что может быть важнее?

Тем временем на очереди еще неопробованная новинка — Cobra Prestige 2150, тест

которой намечен на самое ближайшее время. Посмотрим, насколько разработчикам Brig Ltd удалось сохранить ее фамильную принадлежность в той области, которая на воде куда важнее дизайна и всяких «сервисных» штучек. ❏

**ООО «Олимпик-групп»** — эксклюзивный дистрибьютор Cobra Boats в России, Ижевск, ул.Телегина, 30  
Тел. +7 (3412) 54-22-55  
cobra@dex18.ru  
**www.cobraboats.ru**