



# “АЛЬБАТРОС-2”: шустрый рыболов

А. Л.  
Фото автора  
и Владимира Агафонова

**Т**еперь в дополнение к существующей версии с классической компоновкой запущена в серию специализированная рыболовная модификация, которую мы недавно испытали в ее родных водах — на просторах Нижнекамского водохранилища.

Разрабатывая и “Альбатрос”, и ряд моделей поменьше, “Строй-Плюс” ориентировался в первую очередь на приоритеты и пристрастия водномоторников своего “домашнего” региона. Однако список, начатый Камой, Ижем и Вяткой, можно продолжать до бесконечности — тут вам и Волга, и Дон, и далекая Обь... Природные и, что немаловажно, социальные условия на огромной территории страны вдали от надменных столиц во многом схожи — неудивительно поэтому, что география поставок “Строй-Плюса” распространяется все дальше от Набережных Челнов.

## По пути специализации

В свое время именно “региональная специфика” и некоторая консервативность местных потребителей стали причиной того, что разработчики первого “Альбатроса” остановились

*Многие наверняка знают лодочку под названием “Альбатрос”, испытанную на нашей “мерной миле” в ходе прошлогодней петербургской бот-шоу (см. № 191). Скорее всего, первым делом припомнится ее самобытная и потому легко узнаваемая внешность. И хотя дизайн новинки, представленной широкой публике предприятием “Строй-Плюс” из Набережных Челнов, вызвал немало споров, по результатам редакционного теста “Альбатрос” заслужил весьма высокую оценку — прежде всего благодаря своим превосходным ходовым качествам.*





на классической “автомобильной” компоновке, привычной еще по массовым “дюралькам” советских времен. Кто-то может считать, что она уже вышла из моды, но с практической точки зрения вариант это беспроегранный — корпус с запалубленной носовой декой и удобен, и универсален. Не секрет, что среди отечественных потребителей, особенно в регионах, в перечне назначений водно-моторной техники на первом месте стоит рыбалка, и уже далеко за нею — водные прогулки, туризм, воднолыжный спорт и т.д. Продвинутого рыболова “лодка-автомобиль” устраивает не всегда — многие предпочли бы специализированный вариант, пусть и не столь комфортный, зато обеспечивающий оперативный простор.

Поскольку основатели “Строй-Плюс” сами относятся к этой категории и хорошо знакомы с требованиями своих соотечественников по увлечению, такая модификация “Альбатроса” просто не могла не появиться на свет — хотя бы для собственного употребления.

Собственно корпус, хорошо себя зарекомендовавший, оставили без изменений, а палубную секцию разработали заново. “Альбатрос-2” получил полностью открытый кокпит, протянувшийся практически на всю длину лодки — просторную рабочую платформу, ограниченную фалшбортами. Как и на первом “Альбатросе”, заодно с секцией “ванны” кокпита отформованы детали внутреннего оборудования — форпик, тумба водительского сиденья и основание кормового дивана. Они же служат рундуками. Правда, если все три багажника задумывались, как “сухие”, на крышках хотелось бы видеть резиновые уплотнители — лодка-то от-

### Основные данные мотолодки “Альбатрос-2”

Длина, м	4.4
Ширина, м	1.75
Высота борта на миделе, м	0.95
Килеватость на транце, град.	14
Вес, кг	300
Пассажироместимость, чел.	4
Грузоподъемность, кг	400
Мощность ПМ, л.с.	40–60
Цена, руб.	110 000

крытая, а высокой носовой деки с ветровым стеклом, которые в случае чего отразят удар встречной волны, здесь нет.

Если же вода попадет в сам кокпит — ничего страшного, ведь он по-честному самоотливной. Как и на прототипе, пайол располагается значительно выше уровня воды, с запасом, так что забортная вода не поступает в шпигаты даже с полным паспортным экипажем на борту. И хотя лодка довольно компактная, высокое расположение центра тяжести не вызывает проблем ни со статической, ни с динамической остойчивостью — чувствуешь себя в нем одинаково уверенно как на стоянке, так и на ходу.

Конечно, отвоеванное за счет удаления деки пространство не столь велико, тем более что дельтавидный, похожий на наконечник стрелы корпус “Альбатроса” не отличается толстыми “щеками” в носовой части, но

по сравнению с “классической” лодкой на борту заметно просторней. Понравились мощные релинги, которые особенно впечатляюще смотрятся в носу — “walkaround”, да и только! Надежными поручнями снабжена и простенькая на вид рулевая консоль, смещенная к правому борту.

Если же в целом говорить о внешности новинки, то, на наш взгляд, она стала более “спокойной” и традиционной, сохранив узнаваемые “гранные” черты.

### Чудеса на виражах-2

Нередко бывает, что новая палубная секция вносит в поведение лодки значительные изменения. По сравнению с прототипом рыболовная модификация “похудела” на 50 кг, но продемонстрировала то же уверенное поведение на воде, одобренное спортивным “перчиком”, что так восхитило нас при испытаниях первого “Альбатроса”.

Кстати, лодка по-прежнему не относится к категории легковесов — на материалах не экономят, толщина обшивки на днище достигает 8–10 мм. Да и общее качество исполнения, по крайней мере внешне, нареканий не вызывает — все выполнено достаточно добротно и основательно.

Достойными ходовыми качествами “Альбатрос” обязан прежде всего компромиссным обводам с “закрученными” участками днища — киле-



Прототип рыболовной версии — “Альбатрос” с классической “автомобильной” компоновкой

Мотолодка «Альбатрос-2» предоставлена для испытаний ООО «Строй-Плюс», Набережные Челны, тел/факс (8552) 58-39-93, тел. 54-17-51, 55-31-61; lodki7@mail.ru; www.lodki.com

## ДИЛЕРЫ:

г. Дмитров Московской обл., магазин «Всё для рыбалки», тел. (09622) 4-59-59;  
г. Балашиха Московской обл., магазин «Аква-спорт», тел. (095) 521-76-40;  
г. Самара, Т.Д. «Митра», тел. (8462) 70-00-29, 76-84-44;  
г. Москва, Т.Д. «Маркет Марин», тел. (095) 780-68-96, 780-68-97, 780-68-98



ватость здесь постепенно увеличивается от кормы к носу, начиная от довольно умеренных 14° на транце. За счет регулировки дифферента такой корпус легко настроить либо на «скоростной», либо на маневренный «спортивный» режим (в нем же достигается и наиболее мягкий ход по волне).

Увы, как и в прошлый раз, не обошлось без технических проблем. Гидравлический триммер 50-сильного двухтактного «Evinrude», без которого трудно осуществить упомянутую настройку и «вытащить» из корпуса все заложенные в него разноречивые качества, намертво заклинило в крайнем «занутренном» положении. Покрутить адреналиновые развороты удалось от души, собственную кильватерную волну лодка тоже резала исправно, но показатели максимальной скорости были далеки от оптимальных. Так что замеры по обычной схеме мы делать не стали — взамен предлагаем таблицу, составленную на прошлых испытаниях (тогда у нас, по крайней мере, имелась возможность менять дифферент за счет перестановки упора в подвеске).

Зато в программе испытаний появился новый пункт — «Альбатрос-2» был оборудован нормальными распашными веслами! На наш взгляд,

это большой плюс. Странно, что в последнее время многие разработчики даже совсем маленьких мотолодок забывают про этот старинный, но надежный движитель — на ряде акваторий с мелководной прибрежной зоной без весел порой просто не отойти от берега, да и в случае поломки мотора это тоже неплохое подспорье.

Правда, из-за ограниченных размеров корпуса и некоторых особенностей компоновки гребцу приходится располагаться лицом к движению — на кормовом диване, а водительское сиденье, чтобы не мешало, откидывать вперед. Для того чтобы отойти от берега на глубину, такой способ вполне приемлем, но все же мы предпочли бы более традиционный способ гребли. Тем более что это осуществимо — достаточно установить дополнительную пару подключин в носовой части лодки, и тогда можно привычно, спиной вперед, устроиться на треугольном носовом рундуке.

## Резюме

Самая настоящая рыболовная лодка со всеми положенными атрибутами — только маленькая. Все, как у больших — и самоотливной кокпит, и увенчанные стальными релингами фальшборты. Дизайн по-прежнему спорен, но это не столь бросается в глаза, как на «Альбатросе» с класси-

## Результаты испытаний мотолодки «Альбатрос»\*

(нагрузка — 2–3 чел. плюс 20 л топлива, ГВ — алюминиевый трехлопастной шагом 15 дюймов, скорость ветра — 1–3 м/с, высота волны — 0,1–0,2 м, темп. воздуха — 22°C, место испытаний — Невская губа Финского залива, Санкт-Петербург)

Об/мин	Скорость, уз (км/ч)**	
	2 чел.	3 чел.
1000	4.0 (7.4)	3.3 (6.1)
1500	5.0 (9.2)	4.9 (9.1)
2000	5.9 (10.9)	5.7 (10.5)
2500	7.5 (13.9)	7.4 (13.7)
3000	18.4 (34.1)	15.1 (28.0)
3500	20.5 (37.9)	20.2 (37.4)
4000	24.3 (45.0)	23.4 (43.3)
4500	26.7 (49.4)	25.1 (46.5)
5000	30.1 (55.6)	28.8 (53.2)
5500	31.4 (58.0)***	31.0 (57.4)

\* См. «Кия» № 191

\*\* С поджатым к транцу дейдвудом.

\*\*\* После перенастройки на кормовой дифферент была достигнута скорость 34.7 уз (64.2 км/ч) при 5700 об/мин.

ческой компоновкой. Главный плюс — ходовые качества — полностью заимствован у прототипа. Предсказуемость управления и безопасность исполнения даже самых экстремальных маневров не может не восхитить, да и нагрузки лодка не боится. Однако еще раз напоминаем: чтобы вкусить все прелести компромиссных обводов, необходима гидравлическая откидка мотора. □