

А. Л.
Фото Константина Константинова
и Александра Фрумкина



ТЕСТ
КАТЕРА и ЯХТЫ

“КОРВЕТ-500”

В ПОГОНЕ ЗА СЕРЕБРОМ

Эта лодка возникла, словно чертик из табакерки — по крайней мере, ее появление на петербургской бот-шоу оказалось полным сюрпризом не только для большинства заинтересованных потребителей, но и для ряда конкурентов в области “алюминиевого” судостроения, обычно хорошо осведомленных о последних событиях в этом довольно тесном мире. Впрочем, несмотря на “эффект внезапности”, создатели “Корвета-500” обошлись без обычных в таких случаях шумных презентаций с шампанским и манекенщицами и вели себя так, будто ничего особенного не произошло — словно лодка выпускается уже не первый год. У непосвященной публики действительно могло сложиться подобное впечатление, ведь на выставке был представлен не “сырой” опытный экземпляр, а вполне законченный и конкурентоспособный серийный образец.

Петербургская компания “Астрон”, основным видом деятельности которой всегда была исключительно торговля всевозможной водно-моторной техникой, в том числе и подержанной, влилась в число судостроителей сравнительно недавно. Читатели “КиЯ” наверняка припомнят ее дебютную работу, побывавшую на нашей “мерной миле” — довольно удачную переделку стеклопластиковой “Ладоги-2” советских времен, поставляемую на рынок под названием “Новая Ладога” (см. № 190). Тогда “Астрон” размещал заказы на изготовление корпусов на сторонних предприятиях, но с недавних пор обзавелся собственным производством — не только стеклопластиковым, что для Питера дело, в общем-то, обычное, но и алюминиевым.

Несмотря на распространенное мнение о больших проблемах работы с металлом, чуть ли не основную из которых представляет собой кадровая, нашлись и оборудование, и специалисты. Судя по уровню исполнения “Корвета”, делают его далеко не дилетанты. Впрочем, определенный дилетантизм здесь все же наличествует — Сергей Сергеев, главный конструктор лодки, определивший ее

основную концепцию, специального судостроительного образования не имеет и в соответствующих кругах практически неизвестен. В своей работе он больше опирался не на формальные математические расчеты, а на собственный опыт эксплуатации всевозможных маломерных судов. Тем же, кого принято называть профессионалами — дипломированным конструкторам, технологам и модельщикам — оставалось лишь за-

готовления корпуса, по крайней мере, внешне, действительно на высоте. Тех же бухтиноватостей и пережогов, которыми нередко грешат сварные лодки российского производства, на обоих представленных на бот-шоу экземплярах мы не обнаружили — и борта, и днище абсолютно гладкие, да и металл на вид более блестящий.

Помимо стеклопластикового “верха”, на общий имидж “Корвета” успешно играет темно-вишневая крашеная полоса, маскирующая суровую сущность металла и придающая лодке более “фирменный” вид. Правда, усиливающие накладки килевой линии и скул здесь смотрятся потяжеловесней и попроще, чем на “финском серебре” — разработчикам явно пришлось воспользоваться алюминиевым профилем из разряда стандартных, и сварные “прихватки” более бросаются в глаза, однако выглядит все очень аккуратно и добротно. Да и сомнений в прочности не возникает, ведь главный плюс металлического корпуса — это возможность без опаски приставать к необорудованному берегу (в аварийной ситуации “держит удар” он тоже понадежней того же стеклопластика). Кстати, толщина обшивки из АМг здесь традиционна для лодок подобных размеров — 4 мм на днище и 3 мм на бортах.

Если продолжить сравнение с “Silver”, то 5-метровый “Корвет” оказывается практически полным одноклассником популярной 4.85-метровой модели “Fох”. Кроме того, и своей планировкой он ей близок — особенно если говорить о ее обновленной версии со смещенными в нос консолями (см. № 192). Однако новинка “Астрона” отнюдь не представляет собой полную “кальку” финского российского конкурента.

Еще при первом знакомстве броса-

ется в глаза очень глубокая “ванна” кокпита — семилетнему ребенку, которого мы взяли с собой на испытания, и вылезти-то из него было затруднительно, не то что выпасть за борт при резком развороте. Объясняется это не только значительной высотой надводного борта (около 700 мм против 550 у “Fох”) — кокпит не самоотливной, и его пайол располагается ниже ватерлинии. По словам конструктора, такое решение преследовало прежде всего цели безопасности. Есть, правда, у него и свои минусы — попавшая в кокпит вода сливается в междудонное пространство, откуда удаляется электропомпой. На наш взгляд, этого недостаточно — на случай отказа электрики при подобной схеме надо обязательно предусмотреть и ручную “лягушку”, тем более что вмонтировать ее в одну из стенок кокпита или кормового рундука совсем не проблема. Кроме того, в ряде случаев были бы полезны пробки, закрывающие шпигаты — тогда ту же дождевую воду, не допускаемая внутрь корпуса, можно было бы при желании удалить обычным черпаком.

Однако, если лодку целиком накроет волной, не всегда поможет и самоотливной кокпит. Ничего подобного фирменным сильверовским бортовым “призмам” здесь нет — задумка вспенивающимся полиуретаном использована в основном для шумоизоляции (“металлического” звона и дребезжания на ходу действительно не слышно), а основной объем плавучести достигается за счет вкладных пенопластовых блоков.

Если говорить о планировке, то упомянутому однокласснику “Корвет” проигрывает по количеству сухих отсеков для поклажи — рундуков-сидений, как на “Fох”, в носовом кокпите нет. “Ступенька”, отформованная в его носовой части — глухая, →

Основные данные мотолодки “Корвет-500”

Длина, м:	
- корпуса	5.0
- наибольшая	5.1
Ширина наибольшая, м	2.0
Осадка, м	0.3
Высота транца, м	0.52
Килеватость, град.:	
- на транце	15
- на миделе	15
Сухой вес, кг	350
Емкость топливного бака, л	59-65
Мощность двигателя (макс.), л.с.	90
Пассажировместимость, чел.	7
Цена, долл.	8300

полнить предложенную им форму соответствующим содержанием.

Концепция и конструкция

Прочный алюминиевый корпус, облагороженный стеклопластиковой “палубной” секцией, ассоциируется в первую очередь с лодками “Silver”, которые давно уже выпускаются не только в Финляндии, но и в Петербурге. Так уж сложилось (да не будут на нас в обиду прочие отечественные производители сварных алюминиевых лодок), что нередко именно они используются в качестве эталона при оценке аналогичной продукции других фирм. И новичок “Корвет”, на наш взгляд, подобрался к этому эталону наиболее близко. Качество из-



без багажника, а в качестве сиденья она довольно сомнительна, как с точки зрения центровки, так и комфорта, особенно в волну. Впрочем, в кормовом кокпите хватает места для пята, так что задействовать ее придется разве что при предельной нагрузке. Ряд иных мелочей приглянулся больше — удобные и эстетичные кресла водителя и пассажира, окаймляющие кокпит невысокие рейлинги (хотя будь они чуть повыше, монтировать здесь “стаканы” для удилиц было бы удобней), а также широкие площадки по бокам от подмоторного рецесса, на одну из которых так и просится откидной купальный трапик. Кстати, линия палубы в корме имеет ярко выраженную погибь, благодаря которой мягкий

ующуюся неизменной от среза транца до миделя, лодка управлялась с такой погодой довольно уверенно — против крутой ветровой волны высотой 0.5–0.6 м можно было не без комфорта поддерживать скорость 35–40 км/ч, а при движении по волне или вдоль гребня еще и прибавить. “Корвет” — не моногедрон в чистом виде, и носовая часть у него более острая. Правда, при движении в одиночку он упорно залегал на правый борт, отчего при встрече с особо крупной волной всякий раз приходилось подруливать, дабы поставить его на ровный киль и избежать удара о воду одной из плоскостей днища. Исправил положение лишь пассажир, устроившийся на левом кресле. Возможно, объяснялось это тем, что мо-

правлениях, чтобы компенсировать влияние ветра и течения). Не испугался “Корвет” и нагрузки — впятером мы разогнались до 46 км/ч.

Как уже отмечалось, лодка не производила впечатления “сырой”, но пара досадных детских болезней все же обнаружилась, и все благодаря погоде. После пары прыжков с волны крышка “якорного” форпика сама собой распахивалась и оставалась открытой. Вместо откровенно “сопливого” фиксатора хотелось бы видеть нормальную застежку. Кроме того, никакой критики не выдерживает способ крепления мягкой подушки кормового рундука — после нескольких попыток закрепить ее штатным образом мы в конце концов от греха подальше переложили ее в лодку сопровождения, иначе плавать бы ей по волнам. Впрочем, нам сообщили, что на следующих лодках крепиться она будет более надежно — очевидно, такими же поворотными шпешками, что и тент, входящий здесь в стандартную комплектацию.

Результаты испытаний мотолодки “Корвет-500”

(нагрузка — 2 чел. плюс 20 л топлива, ПМ — двухтактный “Mercury 50”, ГВ — алюминиевый шагом 14 дюймов, скорость ветра — 3–5 м/с, высота волны — 0.3–0.5 м, темп. воздуха — 18°C, место испытаний — Невская губа Финского залива, Санкт-Петербург)

Об/мин	800	1000	1500	2000	2500	3000	3500	4000	4500	5000	5500	5600
Скорость, уз (км/ч)	1.7 (3.1)	2.6 (4.8)	3.8 (7.1)	5.0 (9.2)	6.2 (11.4)	8.5 (15.8)	14.4 (26.7)	18.1 (33.4)	22.3 (41.3)	24.6 (45.5)	27.9 (51.6)	29.6 (54.7)

фальшборт надежно защищает транцевую зону борта по всей высоте, что немаловажно при швартовках и отходе от причала.

За штурвалом

Место водителя решено в целом грамотно, хотя и без особых изысков — тахометр и блок переключателей установлены прямо на отвесной стенке граненой консоли. Поворотные кресла водителя и пассажира регулируются, что немаловажно не только на ходу, но и, скажем, на рыбалке.

В первый день испытаний скорость ветра на порывах достигала 10 м/с, а на просторе Финского залива гуляла волна высотой до метра. Несмотря на довольно умеренную 15-градусную килеватость, сохраня-

тор был установлен высоковатом, тем более что на манипуляции с триммером лодка реагировала довольно вяло, а при более-менее крутых разворотах винт подхватывал воздух. В свежую погоду мы по достоинству оценили внушительную высоту борта — после резкого сброса газа на метровой волне порой только она препятствовала попаданию пенных гребней в кокпит, хотя без забрызгивания лобовых стекол в ходе экстремальных прыжков с волны все же не обошлось.

По более тихой, хотя и не абсолютно гладкой воде средняя скорость с водителем и пассажиром под 50-сильным “Mercury” составила почти 55 км/ч (измерения проводились за два прохода в противоположных на-

Резюме

Полностью отечественная трейлерная мотолодка с алюминиевым корпусом, во многом “наступающая на пятки” заграничным и полузаграничным аналогам и при этом довольно привлекательная по цене. Как обычно бывает у российской продукции, пока не свободна от ряда “сервисных” недоработок, пусть и легко устранимых. При относительно компактных размерах отличается неплохой мореходностью, достигнутой не столько за счет обводов, сколько благодаря внушительной высоте надводного борта. Одна из ее основных особенностей — глубокий, но не самоотливной кокпит, требующий принудительного осушения — желательное, при помощи дублирующих друг друга систем. ☒

Мотолодка “КОРВЕТ-500” предоставлена для испытаний компанией “Астрон”:

Санкт-Петербург,
ул. Бабушкина, 119,
тел. (812) 715-1757,
715-3508, 973-2591
info@astron-marine.ru,
alexashi@hotmail.ru,
www.astron-marine.ru

