

› Артем Лисочкин. Фото автора и Михаила Мальцева

«Альбатрос-535»: накачивая мускулы



Получив приглашение протестировать очередную новинку компании «Строй-Плюс», базирующейся в Набережных Челнах, я предполагал, что придется иметь дело просто с увеличенным вариантом уже хорошо знакомого «Альбатроса». Однако на просторах Камы меня ждал сюрприз – несмотря на название, новенький с иголки и на тот момент пока единственный «535-й» мало чем напоминал своих предшественников – как по дизайну, так и по обводам корпуса.



Напомним, что предыдущие 4.4-метровые «Альбатросы» («универсальная» и «рыболовная» версии) уже дважды побывали на редакционной «мерной миле» (см. № 191 и 196). И хотя решение внешнего облика этих лодок показалось нам спорным (особенно у самого первого варианта с классической «автомобильной» компоновкой и лобастым ветровым стеклом), их ходовые качества удостоились самой высокой оценки. Особенно обратила на себя

внимание тогда способность обеих лодок уверенно «держаться за воду» даже в самых адреналиновых выражах. Казалось бы, можно было бы вполне успокоиться на достигнутом, успешно эксплуатируя удачную концепцию и дальше (не секрет, что большинство конструкторов так и поступает, создавая на основе одних и тех же излюбленных обводов лодки самых разнообразных размерений и компоновок), но разработчик «Альбатросов» Альфер Ягудин по-прежнему не отка-

зывается от подкрепленных инженерными расчетами экспериментов. И на то есть достаточно веская причина.

«Толстый» и «тонкий»

«Muscle boat» – именно этот американский полуофициальный термин почему-то пришел на ум после первого же взгляда на застывший у причала новый «Альбатрос» (хотя, строго говоря, лодка никак к упомянутому классу не относится!). И дело было даже не в 150-сильном моторе, для 5-метровой лодки явно

запредельном. Объяснялась подобная ассоциация, скорее всего, самым ее внешним обликом. Действительно, настоящий «качок», напрягший тугие мускулы! Особенно впечатлила высота борта – стык корпусной и палубной секций, прикрытый мягким привальником, проходит практически посередине по его высоте, отчего создается впечатление, будто одну лодку поставили на другую.

Очертания стали более округлыми, характерный для предыдущих моделей резкий

Основные данные мотолодки

«Альбатрос-535»

› Длина, м:	
корпуса	4.95
наибольшая	5.35
› Ширина, м	
	2.25
› Осадка, м	
	0.25
› Килеватость, град.:	
на транце	16
на миделе	22
› Сухой вес, кг	
	500
› Высота транца, м	
	0.52
› Емкость топливного бака, л	
	100
› Мощность ПМ, л.с.:	
максимальная	115
рекомендуемая	75
› Пассажиро-вместимость, чел.	
	5
› Цена, руб.	
	250 000



Z-образный излом привальника в корме, вызвавший в свое время немало споров у эстетов, исчез – упругая защита теперь плавно сбегаеет вниз к транцу, следуя ярко выраженной линии палубной линии в корме, что придает даже стоящей на месте лодке характерный силуэт выскакивающего из воды морского хищника. Помимо достигаемого зрительного эффекта, подобный конструкторский прием (естественно, далеко не новый и достаточно распространенный) преследует

и сугубо практическую цель – защитить наиболее уязвимую часть борта по всей высоте.

В общем, невзирая на несколько гипертрофированную «мускулистость», новинка выглядит куда более привычно и «по-европейски», нежели ее предшественники. Разве что легкомысленное буйство красок на борту такому крепкому молодцу не совсем пристало – чтобы несколько смягчить суровость облика, наверное, хватило бы и од-

них только ярких вставок на двухцветных мягких подушках, имеющих вполне «фирменный» вид.

Предыдущие модели, конечно, поменьше размерами (соотношение примерно 1:1.1), но внешне новый «Альбатрос» кажется гораздо больше, чем это диктуется 0.6-метровой разницей в длине корпуса. Большую «художественность» придает «Альбатросам» «первого поколения» даже не столько меньшая высота борта, сколько характерная дельтавидная форма в плане, во многом определившая их великолепную маневренность на высоких скоростях, но сопряженная и с рядом существенных минусов, что было особенно заметно на рыболовной версии, имеющей практически такую же внутреннюю планировку, что и «535-й»: чем острее нос, тем меньше площадь кокпита и плавучесть носовой части. Для рыбалки оба эти фактора немаловажны, ведь на относительно компактном судне именно эта зона отводится для работы со снастями. Поскольку спрос на специализированные лодки для рыбалки растет (в программе выпуска компании «Строй-Плюс» они прочно занимают ведущее место), удовлетворить чаяния этой категории потребителей было решено в новой модели – не только более крупной и высокобортовой, но и имеющей большую ширину в носу.

Такое решение сказалось и на обводах – в носовой части они стали более полными, а килеватость изменяется по длине корпуса не столь резко, как на предыдущих моделях, поэтому на транце ее несколько увеличили (16° против 14°), но, если говорить о плоскостях глиссирования, лодка все же осталась скорее «речной», тем более что имеется три пары расположенных по батоксам продольных реданов, в корме довольно широких.

Планировка достаточно стандартна для лодок с центральной консолью и пред-

ставляет собой компиляцию из наиболее удачных решений такого рода. Как и на прошлых «Альбатросах», большая часть элементов внутренней обстройки – форпик с носовой «ступенькой», кормовой багажник и даже основа консоли и водительского-пассажирского сиденья-рундука отформованы заодно с палубной секцией. Правда, с точки зрения назначения лодки планировка все же не специализированная, а универсальная – что называется, «и нашим, и вашим», предусматривающая скорее прогулочный вариант использования (чисто для рыбалки консоль хотелось бы видеть максимально сдвинутой назад с расположением водителя на кормовом диване – чтобы максимально освободить пространство перед ней). Впрочем, не исключено, что может появиться и такой вариант – у «535-го» еще все впереди.

Судя по весу (500 кг – далеко не нижняя граница даже при столь внушительных для 5-метровой габаритах), на материалах «Строй-Плюс» по-прежнему не экономит и одну из основных ставок делает на прочность и безопасность. По словам конструктора, дно лодки усилено высокими коробчатыми стрингерами, протянувшись до самого носа. Они же служат герметичными воздушными ящиками непотопляемости, а в добавление к ним в корпус уложено 600 дм³ пенопласта, завернутого в полиэтилен. Бензобак емкостью 100 л уложен между стрингерами на дно под рулевой консолью, чтобы максимально исключить влияние количества топлива на ходовой дифферент (кстати, подобрать к нему для обслуживания можно через люк перед консолью). Толщина корпуса в районе киля у транца достигает 20 мм и составляет 10 мм по всему днищу.

Как за каменной стеной

В кокпит, обрамленный дополнительными релингами,



**Результаты испытаний
мотолодки «Альбатрос-535»**

(нагрузка – 1 чел. плюс 50 л топлива, ПМ – двухтактный «Mercury 150 Optimax», ГВ – стальной четырехлопастной шагом 21 дюйм, скорость ветра – 5–6 м/с, высота волны – 0.1–0.3 м, темп. воздуха – 24 °С, место испытаний – р. Кама в районе г. Мензелинска)

Об/мин	Скорость, уз (км/ч)	Расход топлива, л/ч (л/100 км)*	Дальность хода, км**
550	2.7 (5.0)	1.1 (22.0)	455
1000	4.8 (8.9)	2.7 (30.3)	330
1500	6.3 (11.7)	6.1 (52.1)	192
2000	11.6 (21.4)	9.1 (42.5)	235
2500	19.1 (35.3)	12.1 (34.3)	292
3000	25.5 (47.2)	15.5 (32.8)	305
3500	31.0 (57.3)	22.7 (39.6)	253
4000	35.0 (64.8)	28.0 (43.2)	231
4500	39.5 (73.1)	40.9 (56.0)	179
5000	44.4 (82.2)	58.4 (71.0)	141

* Согласно показаниям встроенного многофункционального прибора «SmartCraft»

** На полной заправке штатного 100-литрового бака

залезаешь, словно в глубокую ванну. Вот в какую лодку можно смело сажать детей! Куда там за борт выпасть – даже выбраться отсюда самостоятельно малышам удастся разве что с носа или кормы, где имеются рундуки и ступеньки. И при всем этом полсамоотливного кокпита, снабженного шпигатами большого сечения, располагается зна-

чительно выше ватерлинии – вода в него не поступала даже при полной загрузке (на первом образце, правда, возникла небольшая проблема с осушением подмоторного recessa, где явно не помешали бы дополнительные шпигаты, но эту проблему обещали оперативно исправить).

Несмотря на спартанскую простоту и стерильность ска-

жем, из приборов на панели красовались лишь указатель уровня топлива и дисплей весьма недешевой системы «SmartCraft», установленные явно на случайных местах) за штурвалом нового «Альбатроса» не оставляешь ощущение, что управляешь лодкой классом повыше – больно уж солидно смотрелся широченный глубокий кокпит перед консолью. Как уже отмечалось, на транце стоял заведомо более мощный мотор, чем определялось расчетами – впрысковой двухтактник «Mercury 150 Optimax» (по словам Альфера Ягудина, «математически» была вычислена максимальная мощность в 120 л.с.), хотя и с далеко не оптимальным винтом – 21-дюймовым четырехлопастным, который оказался чересчур «тяжелым». Даже с одним водителем на борту и максимально «отпущенным» триммером обороты не превышали 5000, так что скорость наверняка могла быть и выше достигнутых 82 км/ч, да только вот длительное время двигаться в таком режиме некомфортно (да и небезопасно) по причине сильной бортовой раскачки.

Экспериментальным путем удалось выяснить, что «Альбатрос-535» сохраняет стабильность поведения с минимальной нагрузкой до скорости 73–75 км/ч, так что теоретические расчеты мощности, пожалуй, были недалеки от истины. Но, на мой взгляд, здесь будет вполне достаточно и 90–100 л.с., тем более что умеренная килеватость не требует запредельных мо-

торов – если только лодку не намечается эксплуатировать большей частью с полной паспортной нагрузкой.

В крутых виражах новый «Альбатрос» не вселяет того чувства вседозволенности, что его предшественники (сказываются и иные обводы, и более высокое расположение центра тяжести), но все же вызвать какую-либо нештатную ситуацию мне так и не удалось.

Резюме

Открытая лодка из числа тех, что «внутри больше, чем снаружи». Главные ее достоинства – большая высота борта и просторный глубокий самоотливной кокпит со свободным проходом вокруг консоли (при высоких фальшбортах, дополнительных релингами, термин «walkaround» напрашивается сам собой, хотя, строго говоря, так обычно именуют суда с закрытой рубкой). При декларированной «рыболовной» направленности на деле представляет собой «универсал», пригодный также для скоростных прогулок довольно многочисленной компанией, буксировки лыжника и т. д.

Мотолодка «Альбатрос-535» предоставлена для испытаний ООО «Строй-Плюс» (г. Набережные Челны), тел. (8552) 54-1751, 55-3161; info@lodki.com, lodki7@mail.ru, www.lodki.com

Дилеры: г. Москва: (495) 780-6896, 780-6897, ТСК «Маркет Марин»; Санкт-Петербург: (812) 494-8064, «СоюзРегионПром»; Дмитров: (49622) 45-959, «Все для рыбалки»; Оренбург: (3532) 99-1208, «Охотник Рыболов Турист»; Ростов-на-Дону: (863) 223-6407, «Рыболовный Рай»; Самара: (8462) 70-0029, 76-8444, «Митра»; Ижевск: (3412) 56-75-56, «Сом»



Это не хулиганство – «кобра» понадобилась, чтобы сфотографировать лодку с днища, не поднимая ее на трейлер