

МИНИ-ТЕСТЫ

Новый флагман петербургской компании «Астрон» (до сих пор самой крупной здесь была 6-метровая модель) был представлен в «макетном» варианте – а точнее, сразу в двух, с алюминиевым и пластиковым корпусами и абсолютно одинаковым пластиковым же «верхом». На втором из них мы и совершили ознакомительный выход. На незавершенную отделку обращать внимания не стали, хотя к некоторым планировочным решениям сразу возникли некоторые нарекания. В частности, не совсем понравилась «герметичность»

«Корвет 750»



ТЕСТ
КАТЕРА И ЯХТЫ

скандинавского стиля рубки, в которой расположен пост управления – боковые стекла не открываются, а крошечный люк в потолке несет исключительно вентиляционные функции: даже чтобы просто пообщаться с экипажем лодки по соседству, приходилось всякий раз выходить в кормовой кокпит.

Кстати, при том, что «750-й»

задуман как полноценный «крейсер» (даже на «макете» имелись выгороженный галюн и автономный отопитель), кокпит весьма просторен – явно в расчете на рыболовную фракцию потребителей; понравилась широкая дуга-тарга над кормовой переборкой рубки – она служит также «крышей», прикрывающей вход в рубку, так что в

ряде случаев можно обойтись без установки тента. Значительная килеватость днища обещает приличные мореходные качества, востребованные на крупных водоемах вроде Ладоги, но наверняка потребует установки транцевых плит. Полноценный тест новинки планируется провести после того, как лодка будет окончательно доделана.

Аквамобиль «Extreme»

С виду этот аппарат, разработанный новгородской компанией «Центр аэродинамических систем», смахивает на привычный сидячий аквабайк – мотоциклетная посадка водителя и пассажира, довольно стильные седло и передняя консоль... Но на этом сходство и заканчивается. Во-первых, приводится он в движение обычным подвесником (на протестированном экземпляре – двухтактным «Mercury 40»). Во-вторых, снизу – не стеклопластиковый килеватый корпус, а надувной катамаран с круглыми в сечении поплавами, для глиссирования далеко не оптимальными. «Мост» расположен высоко над водой, а торчащий вниз третий жесткий спонсон в ДП представляет собой скорее нечто вроде плоского плавникового кия. В отличие от гидроцикла, по «палубе» и даже по борту можно расхаживать без опаски – статическая



ТЕСТ
КАТЕРА И ЯХТЫ

стойчивость великолепная. Но вот на ходу...

О «гидроциклетных» привычках и рефlekсах следует сразу забыть. Причиной тому даже не широкий трубчатый руль с иной плоскостью поворота и не «свечка» в момент выхода на глиссирование. Поворачивает «Extreme» «блинчиком», а на полном ходу возникает наружный крен – из-за высокой посадки водителя чувствуешь себя

при этом не особо комфортно, хотя скоростные показатели оказались для 40 л.с. довольно скромными: разогнаться за счет пересадки назад удалось лишь до 45 км/ч при 4000 об/мин. В общем, повадки у машины почти как у снегохода – требуется принудительное откренивание («вывешивание» за борт), но и тут трудно понять, в какой момент начнется отрыв от воды внутреннего спонсона.

Основные данные:

Длина	3.3 м
Ширина	1.6 м
Диаметр баллона	0.46 м
Пассажировместимость	2 чел.
Рекомендуемая мощность ПМ	30 л.с.
Вес без мотора	46 кг

От запредельных маневров удерживало не одно только нежелание оказаться в холодной воде (был предусмотрительно надет гидрокостюм). Если силовая установка классического аквабайка изначально рассчитана на оверкиль, то для подвесника это чревато крупными неприятностями: в лучшем случае накроется «электрика», а в худшем – произойдет разрушающий потроха мотора гидроудар. Вогнать машину в привычный внутренний крен, которому способствовал круто переложенный на борт мотор, удалось лишь при «раскрутке» с места. В общем, впечатление новинка оставила далеко не однозначное.

«Мастер-571»

Эта 5,6-метровая лодка тоже оказалась лишь «макетом», несмотря на дизайн «нового поколения» в стиле уже испытанного на нашей «мерной миле» флагманского «Мастера-651» (см. № 207), завершённую отделку и могучий «Mercury Verado 150» на транце. Новинка впервые попробовала воду непосредственно на выставке, и, вручая нам ключи, ее конструктор Дмитрий Игумнов был явно чем-то расстроен. Причина стала вскоре понятна – уже на среднем ходу «571-й» принялся безбожно дельфинировать, причем с максимально поджатым мотором. Стабилизировать ход удалось только пересадкой троих из шести пассажиров в носовой кокпит, хотя движение с «придавленным» носом тоже нельзя было признать особо оптимальным. Что ж, исполь-



ТЕСТ
КАТЕРА И ЯХТЫ

зование даже давно проверенных корпусов (базой в данном случае послужил знакомый российским водномоторни-

кам «410-й» с увеличенной высотой борта и дополненный кормовыми кринолинами), не всегда приносит успех с

первой попытки, но, думается, «Адмиралтейским верфям» вполне по силам справиться с выявленной проблемой.

«Линкор-46»

Ну и названия выбирают порой отечественные судостроители! Ведь на вид это типичный промысловый «баркас», посудина мирная и рассчитанная на весьма неспешный ход – хорошо заметный даже изнутри подъем днища к транцу недвусмысленно намекает прежде всего на водоизмещающий режим хода, поэтому 40-сильный «Evinrude» на транце нас несколько изумил.

Гораздо интереснее выглядит лодка снизу. Днище с выраженным подъемом к транцу прорезано от носа до кормы двумя глубокими тоннелями, в дополнение к которым в кормовой части добавлена пара плавников-скегов. По сути, это тримаран со значительной килеватостью приподнятой носовой части и не менее «острыми» бортовыми спонсонами. Замысел конструкторов очевиден: увеличить удлинение ватерлинии по каждому из трех погруженных корпусов и за



ТЕСТ
КАТЕРА И ЯХТЫ

счет этого добиться «безгорбового» разгона в переходном режиме. Именно так и вел себя «Линкор» при пониженных оборотах 40-сильного мотора – «правильный» отрыв потока отмечался уже при 18–20 км/ч. Здесь бы нам и остановиться, но на ручке оставался солидный запас. На полном газу и скорости чуть выше 40 км/ч лодка задраля нос и начала испытывать довольно жесткие удары даже на практически незаметной

0,2-метровой волне (наиболее несладко пришлось водителю, поскольку пост управления расположен практически в самом носу); перекладки штурвала сопровождались креном наружу поворота. Максимальное поджатие мотора к транцу за счет перестановки упора подвески позволило добиться чуть более мягкого хода по волне, но лодка все равно шла в явно несвойственном ей режиме. В общем, глиссировать «Линкор»

Основные данные:

Длина	4,6 м
Ширина	2,0 м
Вес	220 кг
Рекомендуемая мощность ПМ	15–50 л.с.

может, но проделывает это без особой охоты и огонька – думается, что мощности 15–20 л.с., обеспечивающей упомянутый уже «полуглиссирующий» ход, здесь более чем достаточно.

Фото Рустама Исмаилова