

Артем Лисочкин. Фото Игоря Лагутина



«Quickline 420», «450», «500»: сплав алюминия и ртути

Профессиональные металлурги, конечно, тут же заявят, что такого сплава не бывает, да и вообще упомянутые металлы не особо-то дружат между собой. Но в мире маркетинга — свои законы. Мало кто у нас задумывается о том, что «Mercury» переводится в том числе и как «ртуть». Равно как и название родственного бренда «Quicksilver» — это практически полные синонимы. Лодки, сопутствующие товары, масла этой марки хорошо известны во всем мире именно своей принадлежностью к моторам «Mercury». Но вот что такое «Quickline»? Звучит вроде похоже...



Эпоха торговой и промышленной глобализации почти стерла государственные границы, и определить национальную принадлежность таких всемирно известных брендов, как «Mercury», уже вряд ли кто возьмется. Еще больше разбросаны по миру предприятия, производящие продукцию под маркой «Quicksilver» — в частности, львиная доля пластиковых лодок с таким названием выпускается в Польше, а надувных — в Корее. Взаимная поддержка торговых марок, позволяющая осуществлять пакетные продажи «лодка плюс мотор», успешно приносит плоды, но есть здесь и своя специфика, по причине которой воз-

никает необходимость в расширении перечня «сопутствующих» брендов. Так и появился «Quickline».

Отрадно, что инициатором создания нового бренда выступили россияне — тверская компания «Quickline» в сотрудничестве с ООО «Меркурий-2000», официальным дистрибьютором «Mercury» по Северо-Западу России. Партнеры провели анализ как российских, так и зарубежных производителей, и решили остановить свой выбор на продукции одной из американских верфей, поскольку именно она полностью отвечала намеченной партнерами концепции. Три наиболее «ходовые» алюминиевые лодки ее модельного

ряда под маркой «Quickline» и были предоставлены для редакционных испытаний.

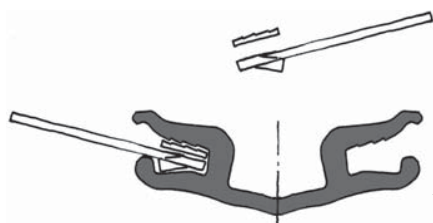
Сварные или клепаные?

Сразу заинтригуем — ни те, ни другие.

Отечественный рынок прогулочных судов продолжает переживать нечто вроде «алюминиевого бума», поэтому большинство заинтересованных потребителей неплохо подковано в вопросах технологии — по крайней мере, в курсе, что лодки из алюминия бывают либо клепаными, либо сварными (каковые на сегодняшний день в большинстве). Однако продукция под маркой «Quickline» поставила в

Основные данные мотолодок

| Модель | «420» | «450» | «500W» |
|------------------------------|-------|-------|--------|
| Длина, м | 4.27 | 4.57 | 4.88 |
| Ширина, м | 1.65 | 1.83 | 1.93 |
| Вес, кг | 110 | 136 | 159 |
| Килеватость на транце, град. | 14 | 14 | 12 |
| Высота транца, м | 0.38 | 0.51 | 0.51 |
| Макс. мощность ПМ, л.с.: | 20 | 30 | 40 |
| Пассажировмест., чел. | 4 | 5 | 5 |
| Цена, тыс. руб. | 114 | 159 | 227 |



← Алюминиевый профиль и специально подготовленная кромка обшивки образуют надежный «замок». Скуловые и прочие соединения выполнены по тому же принципу.

тупик даже видавших виды испытателей «Кия». Чтобы разобраться, как эти корпуса устроены, решили связаться непосредственно с фирмой-изготовителем. Технология оказалась весьма любопытной. За неимением подходящего русскоязычного термина придется привести ее патентованное название «Durojoint» и попробовать растолковать интересующимся ее суть в пределах пары абзацев.

Сварку или клепку заменяют на этих лодках специальные алюминиевые профили по скулам, килю и периметру транца, в пазы которых вставляются раскроенные детали обшивки из алюминиевого листа. Кромки листов обшивки обрабатываются таким образом, что после обжимки профиля образуют вместе с его хитроумной канавкой надежный «замок», т.е. обшивка держится не на одних только силах трения (для наглядности приводим схематических рисунок). Перед обжимкой в паз заводится также клиновидная лента из специального пластика, которая обеспечивает не только герметичность, но и «микроскопическую» подвижность соединения, снижая приходящиеся на

него нагрузки при движении на волне. Все «угловые» стыковки профилей зафиксированы снаружи литыми алюминиевыми наделками, которые изнутри притянуты к корпусу болтами через мощные шайбы. Фигурными пластинчатыми накладками (они же, кстати, играют роль ручек для переноски) стянут по углам и периметр планширя. Впрочем, обнаружили мы и признаки сварки, которая применена здесь в «аптекарских дозах», только внутри и только в тех местах, которые скрыты от постороннего глаза — в частности, ею «прихвачены» шайбы угловых наделок.

Как нам удалось выяснить, технология была изобретена еще в конце 70-х в Австралии — один из местных производителей алюминиевых судов столкнулся с тем, что жесткие сварные швы и клепка порой не выдерживали волновых перегрузок в океане и на бурных местных реках, и задался целью снабдить корпусные соединения своеобразным «амортизатором». Запатентованная система, получившая название «Durojoint», и применена на производящихся в США лодках «Quickline».

Надо сказать, что попутно она позволяет решить также вопросы эстетики — те же сварные швы или ряды заклепок лодку обычно не украшают, а здесь ничего подобного нет (не можем не признать, что привлекательный и нарядный внешний вид стал первым плюсом, который мы занесли в протокол испытаний).

Впрочем, несколько выступающих головок крепежа на бортах лодок все же обнаружилось — детали внутренней обстройки, играющие заодно роль элементов поперечного набора, крепятся здесь попросту на герметизированных болтах с самоконтрящимися гайками; кое-где в «потайных» труднодоступных местах применены и вытяжные заклепки. Обилие резьбовых соединений — вещь на лодке не особо привычная, но присутствовавшие при испытаниях представители дилеров это только одобрили: полуразобранные лодки (прежде всего это касается консольных версий) занимают при транспортировке меньше места, а сборка перед продажей не требует особых усилий и квалификации. Единственно, нам так никто и не ответил, требуют ли гайки,

пусть и самоконтрящиеся, регулярной подтяжки в процессе эксплуатации. Пожалуй, на месте владельцев мы бы все-таки иногда проверяли, насколько туго «стянут» корпус...

Простучав отливающие синим глянец борта и зеркальные, словно полированные, неокрашенные поверхности днища, мы сразу поняли, что металл использован довольно тонкий. Действительно, согласно заводским данным, на борта идет лист толщиной 1.6 мм, а на днище — 1.83 мм, отсюда и весьма малый вес лодок. Впрочем, тот же источник утверждает, что используется не просто «морской» коррозионно-стойкий алюминий марки «5052», а с дополнительным индексом «НЗ6», свидетельствующим о том, что по своим прочностным характеристикам материал сравним с мягкой малоуглеродистой сталью. Вдобавок, особо подчеркивается, что все поверхности корпуса, кроме укрепленного фанерной накладкой транца, имеют двоякую кривизну, благодаря чему обеспечивается дополнительная жесткость — по принципу «яичной скорлупы». Ну а зиговки на бортах и на днище (где они играют не только роль ребер жесткости, но и реданов-брызгоотбойников) мы разглядели и сами.

Оригинально и при этом довольно просто решена проблема продольного набора — роль стрингеров играют толстые алюминиевые трубы. На самой маленькой «420-й» их три, на моделях покрупнее — по пять. Центральная, самая длинная, уложена в паз килевого профиля, а остальные — в углубления, образованные отзигованными на днище реданами.

Богатство и аскетизм

Все три лодки, как уже отмечалось, привлекали внимание своим нарядным внешним видом, хотя на деле оборудование их оказалось весьма и весьма спартанским. Из обычно опционных на лодках подобного размера, а здесь стандартных элементов наличествовали мягкий резиновый привальник и носовые релинги из нержавеющей стали, которыми щеголяла даже самая скромная «420-я». А вот выкрашенный в немаркий светло-серый цвет интерьер всей троицы можно примерно описать как «чистенький и простенький».

Мягких подушек нет и в помине, а к



сиденьям скорее подходит полузабытое лодочное определение «банки», поскольку спинки тоже отсутствуют. Кормовое сиденье, на котором располагается водитель, кстати, не доходит до транца не только на самой маленькой модели (где это, в общем-то оправданно), но и на более крупных лодках с постами управления — остается солидный зазор, и тот же аккумулятор, ничем, кроме собственной крышки, сверху не прикрытый, оказывается под открытым небом.

На «420-й» и «450-й» (предоставленной на тест в одноконсольном варианте) не нашлось ни единого закрывающегося рундука — в массивных банках упрятаны блоки плавучести. В случае дождя укрыть не особо габаритную поклажу можно лишь в тесном пространстве под крошечной носовой декой, хотя защита от осадков получается чисто номинальная. На «пятисотке» — ура! — все-таки обнаружилось два довольно вместительных ящика перед консолями (плюс в качестве багажного отсека можно использовать и левую пассажирскую консоль), однако эта версия имела дополнительный индекс «W» (как позже выяснилось, подобный вариант исполнения возможен и на «450-й»). Пожалуй, для отечественных условий он более предпочтителен, хотя и несколько дороже.

Консоли просты до предела — об эргономичном расположении приборов и «навигации», а также обо всяких держателях американские конструкторы явно не задумывались. Спасибо, что хотя бы не забыли о поручнях, огибающих ветровые стекла по периметру.

Только на «500-й» серый фанерный пайол с нескользящим покрытием доходит до бортов — на моделях поменьше по бокам от него остаются ничем не прикрытые участки обшивки днища. Пайол, в принципе, съемный (что позволяет навести в лодке поря-

док после той же рыбалки), но нужна отвертка.

Первой мы по традиции опробовали на воде самую простую лодку с румпельным управлением. (Как ни странно, именно она имеет наибольшую килеватость — 14° против 12° у более крупных моделей). Вооруженная «пятнашкой» (каковой движок здесь действительно оказался оптимальным), «420-я» продемонстрировала весьма уверенное поведение на воде — восторгов не вызвала, но в «норму» прочно укладывалась. Понравилось, что даже с одним водителем и выставленным в «скоростное» положение нос не застигает горизонт. На максимальной скорости «420-я» хорошо держится на курсе как с минимальной нагрузкой, так и с пассажиром, вес которого несколько меняет ходовой дифферент, и, несмотря на накладываемые румпельным управлением ограниче-

Результаты испытаний мотолодок «Quickline»*

(скорость ветра — 0–2 м/с, высота волны — 0.0–0.2 м, темп. воздуха — 10°C, темп. воды — 11°C, место испытаний — устье р. Малая Невка, Санкт-Петербург)

| Модель | «420» | «450» | «500W» |
|----------------|-----------------------|-------------|-------------|
| Нагрузка, чел. | Скорость, уз (км/ч)** | | |
| 1 | 23.0 (42.6) | 27.0 (49.9) | 29.9 (55.3) |
| 2 | 20.6 (38.1) | 25.2 (46.7) | — |
| 3 | — | 23.4 (43.2) | — |
| 4 | — | 21.7 (40.1) | — |
| 5 | — | 20.3 (37.5) | — |

* Подвесные моторы и гребные винты, установленные на протестированных лодках: «Quickline 420»: ПМ — двухтактный «Mercury 15 М», ГВ — алюминиевый трехлопастной диаметром 9 1/2 и шагом 9 дюймов; «Quickline 450»: ПМ — четырехтактный «Mercury 25 EFI», ГВ — алюминиевый трехлопастной диаметром 9 1/2 и шагом 11 дюймов; «Quickline 500»: ПМ — четырехтактный «Mercury 40 EFI», ГВ — алюминиевый трехлопастной диаметром 10 и шагом 14 дюймов.

** Прочерк означает, что испытания с данной нагрузкой не проводились.

ния, вполне позволяет «покрутить» крутые развороты. Правда, сидеть не очень-то удобно (спасает лишь возможность устроиться на банке боком и «верхом», поскольку между ней и транцем имеется солидный зазор), а держаться водителю остается лишь за планширь. Пассажиров выручает шикарный релинг — вещь на лодке подобного класса весьма редкая.

Серьезное нарекание возникло лишь одно: нет подключин! Как хотите, но, по крайней мере, на этой самой маленькой лодочке они действительно были бы к месту, тем более что на множестве отечественных акваторий можно подойти к берегу только под веслами, чтобы не погубить гребной винт и подводную часть мотора.

Далее — по принципу контраста — прокатились на «пятисотке» с топовым 40-сильным мотором, снабженным гидрооткидкой. С минимальной нагрузкой лодка порой проявляла излишнюю «остроту» и оказалась довольно чувствительной к регулировке дифференциала — для появления ощутимых зарыскиваний при движении «на пятке» на максимальной скорости достаточно было попасть на кильватерные следы от давно прошедших по заливу небольших катеров; вызвало рыскливость и излишнее «занутрение» мотора. Впрочем, при наличии триммера подобрать «золотую середину» труда не составляло. При «раскрутке» с места на полном газу с положенным на борт штурвалом внутренний борт окунается в воду почти до планширя — но при установке мотора максимально допустимой мощности дело это, в общем-то, обычное.

«450-я» с 25-сильным мотором, пусть и довольно тяжелым четырехтактником, почему-то сразу показалась нам наиболее «разумно-достаточным» комплектом, и ее решили «прогнать» по полной программе (результаты испытаний с различной нагрузкой приведены в таблице).

С одним водителем эта лодка отличалась несколько более выраженным дифференциалом при выходе на глиссирование даже с поджатым мотором, но в целом оказалась «поспокойнее», хотя по части максимальной скорости не так уж и отстала от «500-й» с «сороковкой». (Надо сказать, что из-за отсутствия тахометров на обеих лодках оценивать режим работы двигателей пришлось



- привлекательный внешний вид
- малый вес
- достойные ходовые качества



- спартанский интерьер
- отсутствие закрывающихся рундуков («420», «450»)
- отсутствие подключин для распашных весел («420»)

исключительно на слух. Насколько соответствовал лодке установленный на «Mercury 25 EFI» винт, мы не знаем, так что приведенный показатель с минимальной нагрузкой отнюдь не является истиной в последней инстанции).

Зависимость скорости от нагрузки оказалась почти идеально ровной (примерно по 3 км/ч на каждого седока), хотя выход на глиссирование с полным паспортным экипажем из 5 чел. потребовал определенных усилий. Как и самая крупная модель, «450-я» продемонстрировала чувствительность к продольной центровке — выход на режим с водителем и пассажиром, расположившимися на кормовой банке, потребовал еще больше времени, чем в одиночку, наилучшие скоростные показатели были получены при помощи не одного только триммера, но и дополнительной пересадки пассажиров, а под сброс газа, вызывающего клевк носом, «450-я» стремилась занырнуть в поворот по меньшему радиусу, нежели задавалось отклонением штурвала.

На волне высотой около 0.2 м чувствовалось, как алюминиевое днище

немного вибрирует под ногой (именно по этой причине мы и обратили внимание, что, в отличие от «500-й», пайол здесь не доходит до борта). Кстати, с нагрузкой волна на полной скорости преодолевается заметно мягче, а лодка ведет себя стабильнее. Такую разницу в поведении мы бы объяснили в первую очередь тем, что по сравнению с «размерными одноклассниками» лодки «Quickline» отличаются рекордно малым собственным весом.

Резюме

Симпатичные и стильные лодки, наверняка способные переломить сложившееся у многих предубеждение к чисто алюминиевым судам с точки зрения эстетики, что стоит поставить в заслугу прежде всего примененной при их изготовлении оригинальной технологии. Правда, если говорить о внутреннем оборудовании, то налицо некоторый перекокс: нарядный внешний вид и откровенно «богатые» элементы вроде релингов заметно контрастируют с простенькими консолями и сиденьями-банками, а также дефицитом рундуков. По ходовым качествам вполне дружественны и к полнейшему новичку, хотя вооружать «500-ю» мотором максимально разрешенной мощности мы бы советовали в первую очередь в расчете на эксплуатацию с большой нагрузкой.

Мотолодки «Quickline» предоставлены для испытаний компаниями «Quickline» — Тверь: Тверь, ул. Малая Тверская, 26, тел. (4822) 57-7065; «Меркурий-2000»: Санкт-Петербург, пр. Непокоренных, 47, тел. (812) 333-0203; info@quicklineboats.ru, www.quicklineboats.ru

