

Артем Лисочкин. Фото Игоря Лагутина



«Стрелка-М»:

нет смысла «подхлестывать лошадей»

Чтобы сделать динамичные кадры, которые предпочитает наш художник, порой приходится заставлять лодку вести себя несвойственным ей образом. При этом можно и совместить приятное с полезным — проверить, насколько она способна противостоять нештатным ситуациям и вообще, как говорится, отвести душу. Общая концепция обводов и компоновки «Стрелки-М» поначалу навела нас на мысль, что она должна проявлять излишнюю «остроту» поведения на воде. Однако мы ошибались.



Компания «СПЭВ» (что расшифровывается как «Санкт-Петербургская экспериментальная верфь»), предоставившая свою новинку для испытаний, не отличается осо-

бой маркетинговой раскрученностью, хотя работает с 1989 г. Верфь, имеющая большой опыт работы со стеклопластиком, пребывала «в тени» прежде всего по той причине, что немалое число корпусов было разработано и построено ею по заказам сторонних фирм, занимающихся досборкой и продажей готовых лодок. Между тем, очень немногие предприятия малого судостроения могут похвастать модельным рядом, включающим помимо гребных и моторных лодок еще и парусники — в настоящий момент «СПЭВ» выпускает две модели крейсерских швертботов длиной 9.2 и 5.5 м, а также гоночный «Луч».

Как явствует из названия, новая модель представляет собой

«вариацию на тему» хорошо знакомой нашим водномоторникам 4.8-метровой «Стрелки», пропорционально увеличенной по всем основным размерениям.

Без особых претензий

Как и ее предшественница, более крупная и рассчитанная на более мощные моторы «Стрелка-М» отнюдь не скрывает свою принадлежность к так называемому «бюджетному» классу. При разработке как конструкции, так и дизайна явно преследовалась цель максимального удешевления производства — прежде всего, за счет чисто технологических приемов.

«Накладная», установленная на вытяжных заклепках носовая секция с приборной панелью, ча-



Основные данные мотолодки «Стрелка-М»

Длина, м	5.10
Ширина, м	2.15
Высота борта на миделе, м	0.92
Осадка, м	0.23
Высота транца, м	0.508
Килеватость, град.: на транце на миделе	17 21
Сухой вес, кг	360
Емкость топливного бака, л	54
Мощность ПМ, л.с.: максимальная рекомендуемая	90 60
Пассажировместимость, чел.	5
Грузоподъемность, кг	600
Цена, руб.	220 000

стью носовой деки и ветровым стеклом намекает на то, что в том же корпусе с минимальными переделками можно выполнить, к примеру, и полностью открытую версию с просторным кокпитом и рулевой консолью, а то с небольшой рубкой. Стеклопластиковая рама панорамного ветрового стекла — тоже вариант не из дорогих по сравнению с алюминиевой, даже отечественного производства, и вместе с тем позволяющий обеспечить приемлемое качество.

Панорамный «лобовик» в купе с толстой окантовкой навеивает смутные ассоциации с мотоходками 70-х годов, когда подобные «аэродинамические» формы были в большой моде, но все же нельзя не признать, что обзор неплох (площадь остекления достаточно велика, а поликарбонатное стекло, несмотря на большой изгиб, практически не дает искажений), защита от встречного ветра и брызг, без которых во время заездов «под фотокамеру» все же не обошлось, весьма эффективна, а за мощную окантовку можно уверенно брать рукой при посадке в лодку или при движении по высокой волне. Все острые края стеклопластиковых деталей защищены мягким профилем — мелочь, а приятно.

Приборная панель проста и угловата, как на «уазике». Наверное, конструкторы правильно рассудили, что постоянно следить за показаниями приборов на подобной лодке нет нужды, и при ограниченном пространстве важнее широкая «полка», на которую без проблем можно установить эхолот или карт-плоттер с большим экраном. Правда, пара подстаканников в дополнение к отформованной слева нише все же не помешала бы — равно как и запирающийся герметичный бардачок для документов. Нашлось ведь здесь место для CD-плеера — кстати, на предоставленной для теста лодке это был единственный опционный элемент оборудования.

Если не считать «технологического» отсека под кормовым диваном, небольшого рундучка, расположенного по левому борту от подмоторного рецесса, и якорного ящика в форпике, сухих багажников на лодке не нашлось. Но пару объемистых рюкзаков, которую мы обычно используем в качестве «мерной поклажи», легко удалось пристроить под приборной панелью и декой — по правде сказать, влезло бы в этот открытый в корму отсек и вдвое-втрое больше. Защита от осадков при этом вполне достаточна, все вещи под рукой, но, единственно, при резком старте мешки и сумки норовят сползти под ноги. Поразмыслив, мы решили, что отсек стоило дополнить хотя бы багажной сеткой, крепящейся на крючках, как нередко поступают на автомобилях-универсалах.

Отсек уходит под деку довольно далеко вперед, но, тем не менее, пайол образует под панелью ступеньку, в которую, сидя за рулем, удобно упереться ногами. Она же предохраняет багаж от подмокания, если в самоотливной кокпит попадет большое количество воды. Самоотлив считаем несомненным плюсом лодки, тем более что высота пайола подобрана грамотно: обратное поступление воды через шпигаты большого сечения было отмечено лишь при превышении паспортной нагрузки — когда на кормовом диване в довесок к двоим на передних сиденьях расположились четыре пассажира.

Симпатичного вида передние кресла — собственного производства, и благодаря импортным «пьедесталам» регулируются лишь по высоте, а также разворачиваются задом наперед. В этом случае не помешал бы съемный столик, но это уже опция. Кстати об опциях: про какие бы элементы оборудования мы ни спрашивали, учитывая «бюджетный» характер лодки и довольно скромную цифру в прайс-листе, все они, за исклю-

чением «музыки», оказались в базовой комплектации — и тент, и релинги из нержавеющей стали, и даже купальный трапик...

Тент — высокий, с прозрачными съемными боковинами — оказался очень удобным, а его постановка заняла не более трех минут. Прозрачную «лобовую» часть тоже можно отстегнуть, откинуть наверх и рулить стоя — например, при ограниченной видимости или в узкостях. Отдельного локера, чтобы убрать тент «по-походному», не предусмотрено, но, упрятанный в чехол на молнии, он удачно ложится вместе с дугами на спинку заднего дивана, образуя дополнительный мягкий валик. Площадка сбоку от подмоторного рессеса, на которую ведет забортный трапик, образует еще и нечто вроде сиденья, удобного при обслуживании мотора или замене винта на воде (на противоположной стороне, как уже отмечалось, расположен рундук с крышкой).

Качество исполнения — по крайней мере, на первый взгляд — вполне достойное. Хотя гелькоут не отличается сияющим глянцем, позволяющим использовать борта в качестве зеркала для бритья, структура поверхности везде одинакова, без бросающихся в глаза чересчур уж блестящих или же матовых пятен. Аккуратно и практически незаметно нанесен и белый герметик в местах соединения стеклопластиковых секций.

Откровенных «косяков» мы обнаружили только два. Одна из крепежных кнопок съемной подушки заднего сиденья оказалась не на своем месте — явный огрех сборщиков. Кроме того, после одного из «безбашенных» прыжков с волны заглох мотор. Заподозрив проблемы с электрикой, мы заглянули в кормовой рундук и обнаружили, что соскочил аккумулятор, отчего отсоединилась клемма. К своему удивлению, мы не увидели никакой фиксирующей стяжки — аккумуляторный ящик вместе с батареей просто вставляется

в прямоугольное углубление на днище... Заодно выяснилось, что доступ в кормовой отсек тесноват — дотянуться до улетевшего к транцу аккумулятора оказалось проблематично. В остальном же «Стрелка-М» производит впечатление вполне цельного и законченного продукта — даже без скидок на то, что мы имели дело с одним из первых ее образцов.

Без лишних понуканий

При виде дельтавидного корпуса с обводами переменной килеватости, увеличивающейся к носу, да еще и с «автомобильной» компоновкой, мы поначалу предположили, что «Стрелка-М» должна оказаться «острой» в управлении. Этот прогноз оказался ошибочным, хотя ряд прочих предположений, связанных с изначальной носовой центровкой, полностью подтвердился.

Прежде всего это касается очень легкого, практически без кормового дифферента, выхода на глиссирование и связанной с ним «спортивной» приемистости — лодка охотно «устремляется вслед за дросселем», хотя 80-сильный мотор отнюдь не назовешь запредельным. С одним водителем «Стрелка» уверенно глиссирует уже при 3000 об/мин и 23–24 км/ч — результат, достижимый разве что на плоскодонке!

Обычно в ходе скоростных замеров мы готовы «воевать»

даже за лишние полкилометра в час, и главным оружием при этом становятся кнопки триммера. «Стрелка-М» позволяет не мудрствовать и оставить мотор в каком-то одном облюбованном положении — лодка уверенно выходит на режим, даже если движок основательно откинут. Мы поступили проверенным, но мало поддающимся теоретическому обоснованию способом, подобрав угол откидки «по штурвалу».

Лодка была оборудована обычным тросовым ДУ, исправно передающим на руль паразитные усилия, вызванные реактивным моментом гребного винта. При «поджатом» моторе штурвал тянуло вправо, при «отпущенном» — влево. При помощи кнопок триммера мы «остановили» его в нейтрале, и именно при этом дифферент оказался наиболее оптимальным со всех точек зрения. Да, за счет откидки можно было прибавить еще 1.5–2 км/ч, но «Стрелке-М» такое «подхлестывание лошадей» пришлось явно не по вкусу — начала проявляться тенденция к боковой и продольной раскачке, особенно на волне. В общем, это был тот самый случай, когда стоило довериться подсказкам самой лодки, а не теории, хотя и не раз проверенной.

На волне, кстати, относительно компактная «Стрелка-М» ведет себя вполне достойно —





- Все необходимое — в «стандарте»
- Легкий выход на глиссирование и хорошая приемистость
- Малая чувствительность к нагрузке
- Неплохие мореходные качества



- Невозможность фиксации багажа
- Тесноватый кормовой отсек
- Большие радиусы циркуляции

когда мы выходили из гавани, нависшая над заливом грозовая туча дала о себе знать довольно сильными шквалами, буквально за пару минут раздувшими короткую волну с «барашками» высотой более полуметра. Скорость порядка 30–35 км/ч оказалась в таких условиях наиболее комфортной — в принципе, можно было и прибавить, но небольшой правый крен, вызванный весом водителя, порой становился причиной довольно жестких ударов днищем (появление пассажира на левом кресле ощутимо исправило ситуацию к лучшему).

А нагрузку «Стрелка-М» не просто любит — она ее обожает! Результаты скоростных замеров с различным числом пассажиров стали самым настоящим сюрпризом. Разница в скорости движения «налегке» и «с народом» оказалась настолько мизерной, что мы решили не

останавливаться на показателе паспортной пассажировместимости (5 чел.) и довели число сидеков до семи. В лодке попросту кончилось свободное пространство, но выход на глиссирование по-прежнему оставался ненапряжным (даже с пятью пассажирами на заднем сиденье), а максимальная скорость, равно как и обороты мотора, и не думали катастрофически падать. Кроме того, с полным экипажем лодка стала заметно мягче преодолевать волну (для скоростных замеров мы «прикрылись» длинным островом на Морском канале, но все же найти абсолютно гладкую воду нам так и не удалось).

Наши опыты с большим числом пассажиров повторять не советуем (пойти на нарушение правил пришлось лишь с испытательскими целями), но подобный запас по грузоподъемности

можно только приветствовать. Например, это позволит взять с собой больше вещей или топлива. Создатели лодки пообещали подумать о возможности установки бензобака увеличенной емкости — сейчас в его качестве используется готовая пластиковая 54-литровая емкость итальянского производства. Удобно расположенная горловина выведена на кормовую переборку кокпита (напомним, что, поскольку он самоотливной, то бензин, выплеснувшийся в лодку при неаккуратной заправке, не причинит особых проблем). Кстати, при необходимости бак несложно вынуть из корпуса — пострадает

Результаты испытаний мотолодки «Стрелка-М»

(нагрузка — 1 чел. плюс 25 л топлива, ходовой тент убран, ПМ — четырехтактный «Yamaha 80», ГВ — алюминиевый трехлопастной «Yamaha» диаметром 12 ¼ и шагом 17 дюймов, скорость ветра — 6–8 м/с, высота волны — 0.2–0.5 м, темп. воздуха — 16°C, темп. воды — 11°, место испытаний — юго-восточная часть Финского залива, Санкт-Петербург)

Об/мин	Скорость, уз (км/ч)
700	2.3 (4.2)
1000	3.6 (6.6)
1500	5.0 (9.2)
2000	5.9 (10.9)
2500	7.5 (13.9)
3000	12.6 (23.4)
3500	17.6 (32.5)
4000	21.5 (39.8)
4500	23.9 (44.2)
5000	26.8 (49.6)
5500	30.9 (57.1)
6000	33.8 (62.6)
6100	34.9 (64.5)

Результаты испытаний мотолодки «Стрелка-М» с нагрузкой 1–7 чел.

Нагрузка, чел.	Скорость, уз (км/ч)
1	34.9 (64.5)
2	33.9 (62.7)
3	33.5 (61.9)
4	33.1 (61.2)
5	31.8 (58.9)
6	31.2 (57.7)
7	30.9 (57.1)

Мотолодка «Стрелка-М» предоставлена для испытаний ООО «СПЭВ», Санкт-Петербург, Химический пер., 18, тел. (812) 252-6815, (921) 940-8308, факс (812) 252-0739, spev@peterlink.ru, spev_spb@mail.ru, www.spev.spb.ru



лишь нанесенный под крышку люка герметик.

Прогноз относительно излишней «вертлявости» не сбывся «с точностью наоборот». Честно говоря, иногда нам даже «не хватало радиуса», хотя объяснялось это, скорее всего, какими-то особенностями рулевой машинки, ограничивающей углы переключки мотора, особенно при повороте в левую сторону. Во время традиционных «раскруток» с места на полном газу лодка уже в конце первого «витка» начинала выходить на глиссирование и по спирали ускользала из циркуляции наружу — исправно покрутиться на месте удалось лишь с нагрузкой в 6 чел., хотя и при этом внутренний крен не превышал благопристойных 35–40°.

Даже такой испытанный метод, как «резаный» поворот с полного хода под сброс газа, выработке адреналина не поспособствовал — «Стрелка-М» вовсе не

проявляла желания развернуться вокруг собственного носа. Единственно, в более-менее крутых виражах иногда отмечалась некоторая бортовая раскачка, особенно при встрече с волной бортом.

В общем, всяческие «понукания» вроде резких переключек штурвала и манипуляций с кнопками триммера мы вскоре оставили, предоставив лодке вести себя естественно. И вскоре окончательно убедились, что ровно ни в чем не проиграли — новая «Стрелка» продолжала делать все то же самое, что и в ходе наших экспериментов, но более уверенно, спокойно и комфортно.

Резюме

Добротная лодка «бюджетного» класса, цельная и законченная. На борту есть все необходимое — «сел и поехал». Рекомендовать ее стоит в первую очередь любителям скоростных водных прогулок и непродолжительных



«путешествий выходного дня», в которые, несмотря на компактные размеры лодки, можно отправиться довольно большой компанией, прихватив с собой немало тяжелых вещей. Кстати, учитывая легкий выход на глиссирование и хорошую приемистость, «Стрелка-М» наверняка достойно проявит себя в качестве буксировщика воднолыжников, «бананов», «ватрушек» и прочих подобных аттракционов, что вполне согласуется с ее основным назначением.

Все условия для яхтинга на Ладоге в яхт-клубе «Лагуна»

- Современные причальные сооружения на 160 стояночных мест
- Зимнее хранение судов на берегу
- Слип
- Заправочная станция (Бензин и ДТ)
- Электроснабжение судов
- Душевые
- Стоянка автомобилей и прицепов
- Мелкий ремонт
- Круглосуточная охрана
- Удобный выход в Ладожское озеро:
до о.Валаам 33 мили
до о.Коневец 19 миль
до Сортавалы 47 миль

г. Приозерск, ул. Заозерная. Тел.: 966 10 85, www.lagunaladoga.ru