



«Стрелка-М Open»: проверенный «НИЗ», новый «верх»

Со «Стрелкой-М» постоянные читатели «Кия» хорошо знакомы — отчет об испытаниях этой 5.1-метровой моторной лодки с «капотной» компоновкой, получившей достаточно высокую оценку редакционных испытателей, опубликован в № 221. Еще тогда мы обратили внимание, что конструкция лодки позволяет с легкостью менять ее верхнюю часть, высказав предположение, что «автомобильную» планировку с носовой декой можно без труда заменить на более привычную многим двухконсольную.

Артем Лисочкин
Фото
Юрия Горбачевского

ТЕСТ
КАТЕРА «ЯХТЫ»



Долго ждать не пришлось — такая двухконсольная версия, получившая приставку «Open» в названии, появилась уже в нынешнем сезоне. Напомним, что выпускает эти лодки предприятие «СПЭВ» («Санкт-Петербургская экспериментальная верфь»), которая относительно недавно вышла на рынок в качестве самостоятельного игрока, хотя существует с 1989 г. и до недавних пор в основном выполняла заказы сторонних верфей, занимающихся сборкой лодок из готовых деталей.

На любой вкус

Как и ее предшественница — 4.8-метровая «Стрелка» — «Стрелка-М», несомненно, относится к бюджетной категории, несмотря на свою достаточно богатую стандартную комплектацию. «Бюджетность» ее проявляется скорее в минимизации производственных затрат, позволяющей на основе одного и того же корпуса без лишних финансовых вложений построить целый модельный ряд с различными компоновками.

«Стрелка-М Open» — типич-

Основные данные мотолодки «Стрелка-М Ореп»

Длина, м	5.1
Ширина, м	2.15
Высота борта на миделе, м	0.96
Осадка, м	0.25
Килеватость, град.:	
– на транце	17
– на миделе	21
Сухой вес, кг	360
Емкость топлив. бака, л	74
Высота транца, м	0.51
Мощность ПМ, л.с.:	
– на тестовой лодке	90
– максимальная	90
– рекомендуемая	60
Пассажировместим., чел.	6
Грузоподъемность, кг	600
Цена, руб.	246 000

ная двухконсолька с расположением консолей на миделе. Водитель и пассажир слева располагаются в отдельных поворотных и регулирующих мягких креслах, за которыми находится трехместный кормовой диван, он же рундук. Как и на большинстве лодок подобного класса, рундук представляет собой часть трюмного пространства, в котором установлена электропомпа, но при нормальной эксплуатации вода сюда попадать не должна — лодка оборудована самоотливным кокпитом с двумя шпигатами достаточно большого сечения. Надо сказать, что пайол расположен довольно высоко над ватерлинией, и обратное поступление воды через шпигаты наблюдается только при значительной кормовой нагрузке — когда, например, на кормовом диване оказываются четверо пассажиров.

Чтобы полностью распахнуть крышки носового и кормового рундуков, лучше предварительно отстегнуть укрепленные на кнопках мягкие подушки, не позволяющие им распахиваться во всю ширь. Кстати, хотя носовой рундук показался нам не очень большим, в него легко поместился большой рюкзак, который мы обычно используем в качестве «мерной поклажи» при испытаниях. Небольшие рундуки предусмотрены и в плоских «стройных» консолях — в левый, больший по объему, помещается три спасательных жилета.

Между шпигатами на вертикальной переборке кормового рундука расположена заливная горловина встроенного 74-литрового бензобака — стандартной пластмассовой емкости зарубежного производства. В случае необходимости ремонта или замены подобрать к баку довольно просто — необходимо лишь, открутив несколько саморезов, «распечатать» люк в полу, а после его установки на место не забыть уложить по его периме-

тру герметик. Заправлять лодку, не выходя из кокпита, удобно и у гражданской береговой бензостанции, и из канистры при помощи стандартной прямой воронки. Если при этом в кокпит попадет малая толика бензина — не беда, отливные шпигаты расположены как раз по соседству (небольшое загрязнение забортной воды топливом все же меньшее зло, чем пожароопасная обстановка на борту).

Практически плоские вертикальные консоли, как уже отмечалось, отличаются заметной «стройностью», что позволяет

выиграть в обитаемом пространстве на этой компактной лодке, а дизайн их достаточно прост. Приборы, в частности, располагаются на полукруглой выступающей вверх панели и частично перекрываются ободом штурвала при нормальном сидячем положении водителя. Не совсем удачно выбрано место для электророзетки прикуривателя — вставив в нее штекер питания видеокамеры, мы стали регулярно задевать за него пальцами при повороте штурвала. В общем, над эргономикой можно было поработать и повдумчивей.

Понравилось, что специалисты фирмы вняли замечаниям с предыдущего теста и снабдили левую полуконсоль запирающимся бардачком для мелочевки, снабженным парой складных держателей-подстаканников. Для установки навигации имеется небольшая площадка слева от приборной панели, на которой разместились многофункциональный «Garmin» со средним размером экрана. Перед пассажиром нашлось место и для «музыки», упрятанной в водонепроницаемый бокс.

На внутренних стенках кокпита в районе кресел имеются достаточно глубокие ниши, которые вместе с прозрачными перегородками образуют жесткие «карманы» для хранения мелких вещей. Поскольку перегородки





Результаты испытаний мотолодки «Стрелка-М Орен»

(нагрузка — 1 чел. плюс 35 л топлива, ходовой тент убран, ГИМ — четырехтактный «Suzuki DF90», ГВ — алюминиевый трехлопастной диаметром 13 1/2 и шагом 21 дюйм, скорость ветра — 4–5 м/с, высота волны — 0.15–0.25 м, темп. воздуха — 32°C, темп. воды — 25°C, место испытаний — исток р. Нева и Ладожское озеро, г. Шлиссельбург Ленинградской обл.)

Об/мин	Скорость, уз (км/ч)
600	3.0 (5.6)
1000	4.6 (8.5)
1500	6.1 (11.3)
2000	7.1 (13.1)
2500	10.8 (19.9)
3000	16.3 (30.2)
3500	20.5 (38.0)
4000	25.0 (46.3)
4500	28.8 (53.2)
5000	31.6 (58.5)
5500	35.9 (66.5)
6000	39.6 (73.2)

Результаты испытаний мотолодки «Стрелка-М Орен» с нагрузкой 1–4 чел.

Нагрузка, чел.	Скорость, уз (км/ч)
1	39.6 (73.2)
2	38.7 (71.6)
3	37.5 (69.4)
4	34.4 (63.6)

доходят лишь до их середины по высоте, сверху хотелось бы видеть дополнительные проушины для крепления страховочных ремней — например, резиновых лент или эластичных шнуров с крючками на концах.

В общем двухобъемном кокпите довольно просторно, а проход между консолями не вызовет проблем даже у толстяков. В носовом кокпите имеется только одно сиденье — оно же передний рундук, так что свободной площади при в общем-то ограниченных габаритах лодки вполне достаточно, а возможность подойти к борту вплотную наверняка оценят рыболовы.

Подушки сидений, естественно, съемные — во-первых, отстегивать их кнопочные соединения необходимо, чтобы полностью открыть крышки рундуков (как, впрочем, и на подавляющем числе судов аналогичного или более высокого класса), а также чтобы не уделать двухцветный винил рыбьей чешуей и прочими отходами рыбной ловли.

Общее качество изготовления стеклопластиковых деталей

и сборки на высоте — по крайней мере, даже при внимательном осмотре откровенных огрехов мы не выявили. Кстати, нам показалось, что глянцевая поверхность гелкоута на «Орен» ближе к «зеркалу», чем на испытанной в свое время капотной «Стрелке-М», поверхности которой были несколько матовыми. Достаточно аккуратно выглядят и дельные вещи — в частности, стальные релинги. Что в носу, что в корме они невысоки и скорее играют роль поручней, за которые пассажиры могут держаться на ходу. Эта же функция возложена и на окантовку ветрового стекла — разработчики предпочли практически беспримысленный вариант оформления ветровых стекол, позволяющий использовать относительно недорогой поликарбонат, укрепленный на мощных стальных трубах.

Следует отметить, что, несмотря на свою «бюджетность», лодка, как и ее предшественница, обладает всем необходимым в стандартной комплектации — в частности, в общий список базового оборудования входит и вы-



сокий ходовой тент со съёмными боковинами.

По волне и в штиль

К сожалению, погода и акватория во время проведения теста не столь часто балуют нас разнообразием условий, позволяющих в полной мере оценить не только ходовые, но и мореходные качества лодки. В качестве «волногенератора» обычно приходится использовать судно сопровождения, с которого ведется фото- и видеосъемка. На сей раз нам повезло, поскольку в его качестве был предоставлен 7-метровый «Trophy» со стационарным мотором, разводящий в переходном режиме волну более метра.

Здесь «Ореп» показала себя молодцом — на скоростях порядка 30–35 км/ч водяные валы преодолевались мягко, а с полного хода можно было совершать эффектные прыжки с полным вылетом в воздух и мягким же приводнением.

Напомним, что «Стрелка-М Ореп», как и ее прототип с «автомобильной» компоновкой, отличается дельтавидным корпусом с «кручеными» обводами переменной килеватости (17° на транце и 21° на миделе) с двумя парами нешироких продольных реданов-брызгоотбойников, ориентированных ближе к ватерлиниям. По идее, такой корпус должен отличаться изначальной носовой центровкой и быть излишне «вертким». Но, как выяснилось еще при испытаниях капотной «Стрелки-М» с ее нагруженной носовой частью, лодка отличается даже некоторой недостаточной поворачиваемостью, вовсе не пытаясь развернуться вокруг собственного носа, а на ходу не требует тонкой настройки триммером.

Консольная «Ореп» с более кормовой центровкой (водитель и пассажир располагаются здесь ближе к миделю) вела себя практически так же. Перенос веса к корме ничуть не сказался

и на выходе на глиссирование, который остался очень легким и не сопровождается большим дифферентом. Отметим и очень небольшую минимальную скорость глиссирования, обычно свойственную лишь плоскодонкам — порядка 23–24 км/ч. Кроме того, еще во время испытаний прототипа мы обратили внимание, что лодка «любит» нагрузку — при паспортной пассажироместности 5 чел. мы в свое время загрузили семерых, и «Стрелка-М» благополучно вытасила этот экипаж на глиссирование, причем зависимость скорости от нагрузки получилась чрезвычайно ровной.

На сей раз у нас просто не оказалось в распоряжении столько народу, так что пришлось ограничиться экипажем в 4 чел., однако и сделанные замеры позволяют сделать вывод, что корпус полностью сохранил свою способность легко управляться с нагрузкой.

В отличие от «Стрелки-М», которую мы испытывали с «восьмидесяткой», на транце «Ореп» был установлен 90-сильный мотор — максимально разрешенной мощности. Если проанализировать результаты испытаний, легко сделать вывод, что на лодке вполне будет уместен и движок мощностью 60 л.с., который фирма-изготовитель, собственно, и рекомендует.

В повороте с полного хода лодка вначале немного проскальзывает кормой, как автомобиль в управляемом заносе, но, едва лишь «зацепившись» за воду, начинает кивать носом и разворачиваться дискретно. Надо сказать, что дельфинирование способно проявиться и при движении по прямой — если излишне откинуть мотор. Впрочем, это происходит уже тогда, когда использование триммера практически не добавляет скорости.

При традиционной для наших испытаний «раскрутке» с места

на полном газу лодка удерживается лишь в пределах 1/2–2/3 окружности, после чего начинает выкатываться за ее пределы, распрямляя траекторию, поэтому при маневрировании в узкостях прибегать к включению заднего хода приходится чаще, чем хотелось бы.

Напоследок мы покатались на водных лыжах и на надувной «ватрушке». Здесь у «Стрелки-М» (по крайней мере, с 90-сильным мотором) более чем значительный запас тяги — свалить лодку в переходный режим не удавалось никакими усилиями.



	<ul style="list-style-type: none"> – привлекательный внешний вид – малая чувствительность к нагрузке – спокойное и предсказуемое поведение на воде – богатая стандартная комплектация
	<ul style="list-style-type: none"> – склонность к дельфинированию при откинутах моторе и в поворотах – тесноватый кормовой багажник – приборы, перекрывающиеся штурвалом

Резюме

Относительно компактная лодка, оборудованная, тем не менее, всем необходимым — от мягких подушек сидений до ходового тента. «Любит» нагрузку (даже превышающую паспортную), позволяет обеспечить экономичный режим глиссирования на скоростях чуть выше 20 км/ч. Благодаря открытой двухконсольной компоновке со свободным проходом из носа в корму годится не только для прогулок и развлечения, но и для рыбалки. ■

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

