

Arctic-510: идет глобальное потепление

Алексей Даняев
Фото автора

Что бы ни говорили предприниматели и конструкторы об объективных трудностях, связанных с организацией новых лодочных производств, спрос на их продукцию существует, и инвесторы тоже находятся так или иначе. Плотная конкуренция на рынке прогулочных судов требует, чтобы новый проект обладал чертами новизны, интересной достаточно широкому кругу будущих владельцев. Такие проекты периодически появляются.

Моторная лодка Arctic-510 впервые «засветилась» на Интернет-форуме журнала, что неудивительно: ее разработчик, сибиряк Артур Уракаев был автором публикации, посвященной способам применения эпоксидных смол при формовании корпусов. Пришла пора применить накопленный опыт в серийном производстве, оно было организовано в Новосибирске – там же прошел и тест новинки.

Как можно понять, тестируемый образец стеклопластиковой Arctic-510 примечателен использованием при постройке эпоксидной смолы вместо типичной полиэфирной. Немногие производственники решались на такой шаг вследствие высокой вязкости распространенных эпоксидных смол и короткого времени их «технологической жизни», за которое необходимо уложить хотя бы один полный слой ламината. Артур по-





Под посадку водителя подстраиваются и кресло, и штурвал. В палубе кокпита – крышки просторных трюмных отсеков



Основные данные моторной лодки Arctic-510:

Длина габаритная – 5.15 м, ширина габаритная – 2.11 м, высота борта – 1.18 м. Килеватость на транце – 15°. Масса корпуса – 475 кг. Осадка минимальная – 0.35 м. Мощность ПМ – 60–90 л.с. Запас топлива – 165 л.

святил работе с эпоксидами годы и наработал решения, позволяющие уйти от этих ограничений, в их числе новые малотоксичные материалы пониженной вязкости и теплоотдачи, а также вакуумное прессование секции палубы и инфузирование корпуса с последующим температурным постотверждением. Потребителю, конечно, мало дела до заводских тонкостей, но нет сомнений, что эпоксидные корпуса получаются прочнее, жестче и долговечнее полиэфирных, тем более, что в ламинате Arctic-510 применены квадро- и биаксиальные ткани вместо обычного стекломата, а также специальное декоративное покрытие, отвечающее повышенным механическим свойствам эпоксидного материала корпуса.

Другая составляющая новизны лодки – качество проекта. Он был заказан у известного конструктора-малотоннажника Альберта Наза-

рова и получен в состоянии полной готовности к запуску в производство. Практика внедрения заказных проектов еще не очень распространена у нас, но опыт показывает, что это сильно облегчает и упрощает работу производителя, хотя и не избавляет изделие от некоторых «детских болезней». Сразу скажем – мы их обнаружили, как это всегда бывает с головным образцом серии.

Лодка выглядит нарядной – шафранно-желтая с черными акцентами в отделке и блестящим хромом дельных вещей. Подушки и мягкие кресла в желто-серой гамме, «пухлые» на взгляд и ощупь. Весь силуэт судна округленный, как будто поддутый изнутри, смотрится цельно и, что называется, цепляет глаз. Тенденция дизайна не остромодная, но функциональная, подсказывающая, что основное назначение лодки



Ярко-желтая гамма радует глаз, цвета элементов оборудования гармонично подобраны. Чтобы воспользоваться забортым трапом, не надо долго тренироваться. Очень практичен буксировочный пилон – дополнительная опция в комплекте

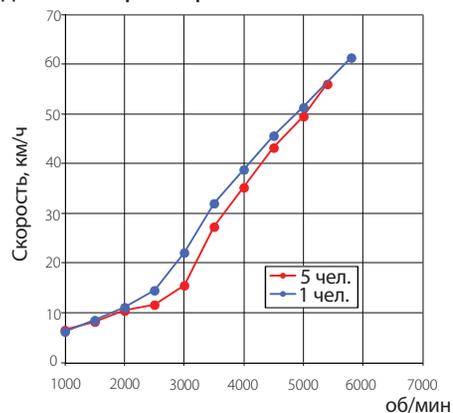
– пляжный отдых, быстрые прогулки, выезды теплого летнего дня с лыжами и «ватрушками». В кокпите, спланированном по схеме «боурайдер», передние консоли оклеены мягкой «винилкой», есть релинги и поручни, а также кормовой пилон для буксировки. Кокпит высокий, самоотливной, причем отводные каналы, соединяющие водосборники вокруг палубных люков, спрятаны внутрь – палуба с нескользящей наформовкой сплошная и ровная. Сток организован и в объемистых трюмных отсеках – под помпу у транца, а для неводостойких вещей достаточно места по-

выше, под консолями, за стандартными лючками с двумя задрайками.

На приборной панели возможна установка врезного навигационного экрана. Положение кресла и штурвала подстраивается в широких пределах. Посадка делается выше или ниже – с обзором сквозь стекло и поверх него, штурвал при этом тоже можно подрегулировать по высоте – и это стандартный комплект поставки. Трапов целых два: один с носа – для схода на берег, другой купальный, как полагается, на транце. Подняться по нему из воды у пловца получилось сразу, без



Данные замеров скорости Arctic-510 и Yamaha 80



Зависимость макс. скорости от нагрузки





предварительных попыток. В походном положении оба трапа удобно прячутся внутрь корпуса.

Непривычно выглядит топливный бак. Он стеклопластиковый, формованный на химостойкой смоле. Объем по-сибирски щедрый: 165 л. В условиях дефицита заправочных станций на великих реках такой размерчик окажется нелишним.

Четырехтактная Yamaha ВЕТL в 80 л.с. заводится и работает еле слышно. Винт стандартный, 13×17 дюймов. Можно гарантировать, что покупатель с широкой душой наверняка захочет более мощного мотора. Нужен ли? Набираем «полну коробочку» пассажиров: пять человек и 120 л бензина, пробуем на разных режимах при легком ветре и несущественном волнении Обского моря. На малом ходу лодка не рыскает, при разгоне отчетливо ощущается «горб»; средние обороты держать трудно, потому что лодка стремится разогнаться сразу до 30–35 км/ч либо «падать» с режима; впрочем, судно при разгоне носа не задирает. С помощью триммера удается максимально разогнаться до 56 км/ч, и мотору при этом тяжело, он недобирает оборотов. Постепенно снижаем нагрузку и отмечаем, как растут обороты мотора: с тремя пассажирами он выдает норму, а с двумя и затем с одним водителем обороты достигают почти предельных 5900 об/мин. «Максималка» при этом растет пропорционально и малозначительно: с 56 до 61.3 км/ч. Это говорит о том, что корпус «придавлен» и его сопротивление слабо связано с нагрузкой, зато держится он очень устойчиво, попытки дельфинирования вызывает только предельная откидка мотора, а «завалить» его в повороте в глубокий крен оказалось вообще делом нереальным. Видимо, в первую очередь

из-за умеренной «озерной» килеватости корпуса и его высокой ходовой остойчивости. Именно по причине выраженной стабильности хода нет особого смысла перегружать лодку мощностью – корпус ее проглотит и не подавится, существенно скорости не добавив, зато расход топлива и водоизмещение подрастут заметно.

Arctic-510 – симпатичная породистая лодка, выделяющаяся внешностью среди аналогов-пятиметровок. При стоимости на уровне типичных стеклопластиковых аналогов судно имеет эпоксидный корпус с тканевым армированием, стойкий и долговечный. Дельные вещи добротные, эргономика прорабатывалась основательно. Ходовые качества лодки – не для экстремалов, скорее для ценителей надежной и безопасной техники для досуга. Наилучшая скорость – в районе 50–55 км/ч, рекомендованные 80–90 л.с. мощности нужны судно прежде всего для того, чтобы успешно нести предельную полезную нагрузку, а также таскать за собой различные пляжные снаряды.

Недоработки и шероховатости были видны невооруженным глазом. Предстоит поработать над более товарным видом «изнанки» в отсеках, сделать более аккуратными уплотнения крышек, отследить, насколько легко они открываются. «Форточка» в ветровом стекле (кстати, фирменном по исполнению – автор обещал еще и возможность заказа каленого стекла вместо нынешнего акрилового) после откидки ложится на реллинг, и с этим тоже нужно что-то делать. Когда строители успешно справятся с «болезнями роста», рынок получит крепкого претендента на покупательские симпатии в популярном размерном классе **✎**

**ТЕСТ
Кия**

Компания Arctic Marine
630110
Новосибирск
ул. Богдана Хмельницкого
д. 71/18
тел.: +7 (985) 281-7905
+7 (913) 745-6603