

Aston Martin

На водной глади

Николай Аверочкин



Никакой другой вид путешествий не сравнится с преодолением просторов рек, озер и водохранилищ в компании близких людей среди меняющихся пейзажей берегов. Это не виртуальный мир экранной картинке, в нем только настоящие, неподдельные трудности и радости.

Заядлый путешественник Владимир Куликовский, пройдя не одну сотню морских миль, «заболел» идеей создать особый туристический катер, который отличали бы высочайшее качество исполнения, новейшие технологии, оптимальный расход топлива, скорость и комфорт. Он стал разработчиком проекта Sirius и его инвестором.

История Sirius началась с подбора хорошей команды, ведь без нее, как известно, любое дело обречено на провал. Владимиру Куликовскому удалось собрать такую команду – коллектив единомышленников, сплоченных идей и готовых работать 24 часа в сутки.

Мария Гапонова, руководитель проекта, поставила задачу так: никаких обходных технологий и русского

«авось»! Идея должна пройти полный цикл развития, начиная с создания математической модели и бассейновых испытаний и далее к фрезеровке мастер-модели. Благодаря Виктору Пронищеву, ведущему инженеру проекта, катер без зазрения совести можно назвать «Астон-Мартин на воде». Мария Гапонова, Павел Куликовский и Андрей Сверчков совместили в корпусе катера несовместимое – поперечный редан и водометный движитель. Команда лучших российских инженеров, технологов и производителей, долгие годы работающих в космической и авиационной промышленности, своими руками, шаг за шагом, сантиметр за сантиметром воплощала проект в жизнь.

Более трех лет велась разработка катера Sirius. Начало было положено изготовлением модели в масштабе 1:3, которую отправили на тестирование в самый большой в мире испытательный бассейн Крыловского научного центра в Санкт-Петербурге. На основании данных испытаний в проект вносили изменения для по-

лучения наименьшего сопротивления движению модели – корректировали форму, расположение и углы установки реданов – и снова модель на испытания. Не всегда изменения вели к успеху, иногда приходилось возвращаться к исходной точке и опять думать, решать, пробовать. К примеру, некоторый отрицательный наклон продольных реданов давал прибавку скорости на 8%, а дальнейшее увеличение или уменьшение угла вело к росту сопротивления. На инновационную конструкцию поперечного редана, раздвинутого на ширину входного отверстия водомета для устойчивого водозабора без эффекта аэрации, был получен патент.

Выбору мотора разработчики также придали огромное значение. После тщательного изучения рынка выбор пал на дизельные стационары Yanmar объемом 3.0 и 4.4 л, устанавливаемые на автомобили BMW.



Основными причинами выбора стали высокий ресурс, наилучшее отношение мощности к весу, 2-летняя гарантия и популярность в Европе.

Водомет, идеально подходящий под поставленные задачи, нашелся на заводе Rolls-Royce. В конструкции двигателя присутствует уникальное луковичеобразное расширение, в котором размещается импеллер большого диаметра, благодаря чему КПД достигает 75% вместо типовых 60%. В проведенных испытаниях катер показал потрясающую динамику и скоростные характеристики. С двигателем объемом 4.4 л он выдал почти 90 км/ч, практически не теряя скорости при максимальной нагрузке.

Технологии и оборудование, используемые в производстве катера Sirius, заслуживают особого внимания. Верфь «Эволюшн Моторс» имеет лучшее оборудование в России, такое как, например, термокамера с температурой до +90°C, несколько вакуумных насосов с возможностью регулировки разряжения как в ручном, так и в автоматическом режиме от 0.1 до 0.99 атм. Не секрет, что большинство лодочных корпусов в России формуют на полиэфирной смоле – это проще, быстрее и дешевле, но весовые и прочностные характеристики получаются невысоки. Корпус катера Sirius изготавливается на основе эпоксидных смол. Длительное изучение технологий ведущих мировых верфей, эксперименты, собственные ноу-хау привели к потрясающим результатам. Полученный стеклопластик по прочности на растяжение сравним с АМг (138 МПа против 147 МПа у АМг6) при существенно меньшем удельном весе.

В итоге было подготовлено серийное производство с применением высочайших технологий, позволяющих получать сверхпрочный пластик, был

разработан и воплощен индивидуальный, лучше сказать – уникальный дизайн (снова «Астон-Мартин»!) с продуманной компоновкой узлов и всего пространства судна.

Помимо высочайшего качества исполнения, дорогого и надежнейшего оборудования, есть еще один, возможно, важнейший критерий совершенства нового катера – это дружелюбность к своему владельцу. Каждая линия радует глаз, прикосновение к любой детали вызывает удовольствие! В нем нет американской напыщенности, но есть европейская стройность и заботливое, рациональное использование каждого сантиметра пространства.

Я часто бываю на выставках, изучаю различные катера – очень много хороших вариантов, инновационных, роскошных, но в своем классе Sirius – это действительно прорыв. На Московском бот-шоу в марте будет представлен серийный Sirius 25 с поворотной-откидной колонкой, где его ждет неминуемый успех!

Основные данные катера Sirius

	Sirius 25	Sirius 25 Sirius 25 Jet
Длина наиб., м	7.8	
Ширина, м	2.54	
Высота габарит., м	2.12	
Масса, кг	1500/1620*	1820**
Осадка корп./габ., м	0.4/0.9	0.4
Запас топлива, л	240	
Запас воды, л	30	
Сточн. цистерна, л	25	
Макс. мощн., л.с.	500	
Рек. мощность, л.с.	260	370
Макс. скор., км/ч	80/- *	90
Двигатель	ПОК Yanmar ZT-370	ВД Rolls Royce 25A

*в зависимости от двигателя, Yanmar 6BY3-260 Зл. / 8LV 4.4 л.

**с двигателем, Yanmar 8LV 4.4 л.

Этой статьей журнал начинает серию публикаций, в которых мы подробнее остановимся на деталях этого уникального российского проекта ✘



+7 (495) 664 54 44 – дирекция

+7 (495) 664 44 41 – производственный отдел

+7 (495) 664 40 11 – коммерческий отдел

evolution.motors@mail.ru, evolmotors.ru