

## “Glide 460”.



# Компромисс со знаком плюс

*Споры о преимуществах стеклопластика против легкого сплава (и наоборот) в качестве конструкционного материала для катеров давно отошли к категории теоретических. Компании, выпускающие лодки, определились с выбором. В результате мы видим, как десятки тысяч лодок из алюминиевого сплава и стеклопластика обретают хозяев. Не возвращаясь к полемике, отмечу лишь один аспект. При всей привлекательности алюминиевого сплава ваять из него изящные формы: надстройки, элементы палубы и обстройки кокпита – сложнее и дороже, чем из стеклопластика. Поэтому идея применить на одной лодке оба материала, изготовив корпус из металла, а остальное из стеклопластика, дает, как правило, интересные результаты.*

Такой путь избрала компания “GLADIUS” (Санкт-Петербург), добавив в 2008 г. к своим моделям “Sea Wind 520” и “Sea Wind 520 HT” открытую прогулочную лодку “Glide 460”. Модель выпускается серией до 30 единиц в месяц и, по словам директора верфи Вячеслава Филипука, является одной из важных составляющих производственной программы.

Было интересно посмотреть “Glide 460” на воде, и дождливым утром мы отправились в верховья Невы.

Лодка выглядела нарядной – белый пластик над синим бортом с логотипом “Gladius”. В просторном кокпите за ветровым стеклом в отформованной заедино с палубой раме достаточно много места для комфортного размещения пассажира и, главное, водителя: хороший обзор, удобное рулевое колесо небольшого диаметра, возможность управлять лодкой не напрягаясь. Оба кресла можно развернуть в корму, к двум сиденьям, отформованным по углам у транца. Между последними расположен достаточно большой рундук, в котором можно разместить и дополнительный топливный бак, и походные вещи, и набор инструментов.

Модель “Glide 460” создавалась как альтернатива популярной “Казанке”, и в стеклопластиковом кокпите это



особенно заметно, если вспомнить песок под сланями, от которого трудно избавиться. Выходить из кокпита удобно: потопчины по бортам широкие, можно взяться за трубчатый поручень, обрамляющий ветровое стекло. Лодка вполне вместительна: рундуки в носу и корме позволяют взять на борт достаточно багажа. Комплектация “Glide 460” предусматривает опции, в частности, тент над кокпитом, складной трап на транце, поисковую фару над лобовым стеклом и пр.

Качество сварки корпуса неплохое, двусторонние швы прочные и ровные.

По всей площади палубы и в кокпите стеклопластик достаточной толщины (до 5 мм) с усилением в местах концентрации напряжений и в других нагруженных участках; при надавливании стеклопластик “не играет” и не трещит. Непотопляемость обеспечивают уложенные в набор пенопластовые блоки плавучести.

Драйв-тест проводился в обычном формате. Сначала на малом ходу проверили удобство и надежность переключения реверса, управляемость лодки. Перекладка руля с борта на борт даже с тросовой тягой мягкая и не требует больших усилий. Гидравлика не требуется, так как рекомендованная производителем мощность подвесного мотора не превышает 60 л.с.

Под 4-тактным “Suzuki” мощностью 50 л.с. с двумя пассажирами лодка быстро (5–6 с) выходит на глиссирование. Характерного подъема носовой части при быстром разгоне не наблюдается. При стабильном движении, плавно меняя угол наклона подвесного мотора, удалось разогнаться до 45 км/ч, что для необкатанного двигателя с ограничением оборотов (4800 об/мин.) вполне прилично. По данным компании максимальная скорость превышает 55 км/ч. Диаметр циркуляции составил около четырех корпусов, при этом скорость снижалась незначительно, “проскальзывания” не наблюдалось.

Приноровившись к лодке, мы начали входить в роль “бесшабашных” водителей... Согласитесь, вряд ли без острой необходимости станешь резко врубать полный газ и, едва набрав скорость, тут же вгонять лодку в поворот. А потом, не снижая оборотов, крутить баранку в обратную сторону... Однако, скажу, что все маневры моторка выполняла без натуги, без какого-либо брюзжания-дребезжания.

Волнение до полуметра “Glide 460” проходит спокойно, только немного поскрипывает под ногами пластик кокпита да глухими хлопками отзывается днище при ударе об очередную

волну – как на всех корпусах с небольшой килеватостью (13°). На полной скорости врезались в волну – и напрямую, и под углом. Широкая палуба в носу не забрызгивается, защищает мощная скула, а в меру заостренные носовые обводы не дают зарываться в волну.

Мы старались залить лодку водой через корму – с полного хода включили реверс. Этот тест лодка выдержала намного лучше других моделей. Не вставала, как вкопанная, некоторое время продолжала скользить по инерции; потом ее нагоняла собственная волна, корма всплывала, а высокий транец не позволял залить подмоторную нишу.

Попытались мы максимально накрентить лодку – три не самых худых мужика встали на борт, и кромка палубы не доходила до воды: еще осталось около 50 мм свободного борта.

После знакомства с “Glide 460” на берегу и на воде можно сделать некоторые выводы. Корпус из легкого сплава толщина (3–4 мм) достаточно прочный, стеклопластиковый “верх” утяжеляет конструкцию, но дает ряд эксплуатационных преимуществ. Лодка удобная, вместительная и простая в управлении. Мореходные качества “Glide 460”, ее остойчивость и непотопляемость допускают эксплуатацию на озерах и водохранилищах, а мощность подвесного мотора до 60 л.с. – буксировку лыжника или “ватрушку”. Эта лодка позволяет и путешествовать, и выезжать на пикник, и слетать на рыбалку; для этого полезно дооборудовать “Glide 460” рыбопоисковым эхолотом, держателями удилищ, дополнительным рундуком и троллинговым электромотором. ⚓



#### Технические характеристики

Длина, м	4,60
Ширина, м	2,05
Осадка, м	0,25
Высота борта, м	0,7
Масса корпуса, кг	500
Грузоподъемность, кг	400
Запас топлива, л	60
Мощность ПМ, л.с.	30–60
Вместимость, чел.	4
Категория СЕ	С



Производитель катеров – компания “Глэдиус”

Тел./факс +7 (812) 332-4317(18)

Моб. +7 (921)770-0166

E-mail: gladus.ooo@mail.ru,

info@best-boats.ru

www.best-boats.ru

