

“Gladius 520”.



УДАЧНЫЙ ХОД

Сергей Тимошков



Меня всегда удивляла непостижимая грация многих лодок для отдыха, естественная для них гармония системы “лодка–человек–природа”. С другой стороны, глобализация и стандартизация, делая отдых на воде все более доступным, зачастую отбирают право на индивидуальность. Как и всегда, залог успеха – в компромиссе.

Знакомство

Волшебная фраза “Лодка спроектирована и построена в Петербурге для наших гидрометеословий” и любопытство привели меня на верфь компании “ГЛЭДИУС”. Осматриваю неплохо организованное, но, в общем, типичное производство, слушаю пояснения руководителей предприятия и конструкторов, пытаюсь ощутить

атмосферу, в которой рождается нечто будущее судно, понять, получит ли покупатель нечто большее, чем искусно обработанный “кусок” металла и пластика. На участке, где собирают корпуса из легкого сплава, работа идет ритмично и внешне неспешно, но детали плотно прилегают друг к другу, провар швов хороший. Сварщик, увидев представительную делегацию, улыбается нам и продолжает работу. Ставлю плюс. Стеклопластиковое производство – опять приветливые улыбки. Еще один плюс. На остальных участках также слежу и за технологическим процессом, и за настроением работников, и постепенно возникает чувство, что судно вынашивается и рождается в атмосфере любви. И после 20-минутного спора директора, дизайнера и начальника производства на тему, какой из рулей лучше подходит судну, с удовлетворением констатирую, что будущему владельцу достанется не только “железо”, но и часть душевного тепла людей, его построивших. Дай Бог при росте производства не растерять этого!

Концепция

Проект “Gladius 520” полностью российский. Амбициозная задача – посоперничать с иностранными судостроителями, создав судно, не уступающее по качеству, ходкости и море-

ходности при более низкой цене. Выбранная конструктивная схема – корпус из легкого сплава и пластиковый “вкладыш” – определяют достаточно высокие потребительские качества и ценовую нишу: лодка с мотором обойдется покупателю как “бюджетная” иномарка (большинство импортных лодок – “внебюджетные”). Немаловажное преимущество – высокая ремонтпригодность, возможность “располовинить” судно для ремонта обшивки. Производители предпочли не “торить” путь при наличии автострад – все комплектующие от известных производителей.

Внутренняя компоновка

Планировка лодки “Gladius 520” выполнена по классической схеме: две консоли по бортам с проходом в ДП разделяют носовой и кормовой кокпиты. Такая компоновка доказала свою практичность и универсальность – и на рыбалке, и на прогулке с семьей или компанией из 4–6 человек в лодке комфортно. Герметичные рундуки (их объем более 800 л) позволяют разместить массу вещей, некоторые даже запираются на ключ. Но удобного небольшого рундучка для бумажника, документов и прочих ценностей, как и гнезд для мобильного телефона и носимой УКВ-станции, у рулевой консоли я, к сожалению, не обнаружил. А



вот о сиденьях производители явно думали: и кормовое, и носовое, не говоря уже о креслах рулевого и штурмана, – из качественной винилкожи (не боится тяжелых условий эксплуатации и непромокаема), удобные и красивые. Релинги по периметру и низко расположенная палуба (кокпит не самоотливной, есть автоматическая помпа) создают ощущение защищенности.

Корпус изготовлен из судостроительного сплава АМг-5. Днище, транец и набор имеют толщину 4 мм, борта – 3мм. Вклеенный кокпит отформован из армированного стеклопластика на основе качественных полиэфирных смол. Непотопляемость обеспечивают отсеки плавучести.

Отмечу две конструктивные особенности, примененные на “Gladius 520”: тупой нос пластикового вкладыша и сопряжение наружной обшивки с транцем. Такая форма носа, с одной стороны, несколько утяжеляет внешний вид лодки, но удобство схода на берег при швартовке носом недооценить нельзя. Так что здесь, по-моему, приобретений больше, чем потерь. Второе – конструкция транца, когда лист обшивки выступает на 30 мм. По мнению строителей, в этом случае шов Т-образного соединения лучше защищен от повреждений, например, при навале кормой на причальные сооружения. На получившейся площадке, не нарушая герметичности корпуса, можно разместить датчики лага и эхолота. Логика присутствует, а практичность решения покажет время.

В общем, несмотря на мелкие недо-

статки, лодка создает впечатление добротного судна, выглядит функциональной, продуманной, стильной.

Испытания

Возможность проверить “Gladius 520” “в деле” представилась на регате “Паруса Белых ночей” – компания любезно выделила две совершенно новые, эффектно раскрашенные лодки для обслуживания регаты. Испытания проходили на Большой Неве перед Петропавловкой. Погода – ветер порывами до 8 м/с, небольшая волна высотой до 40 см и толчея от проходящих судов. Крылатые “Метеоры” регулярно дают мощную длинную волну, у причала превращающуюся в тягун. Незадолго до этого из-за волны попытка мягкой швартовки ма-

лым ходом на другой похожей лодке с 2-тактным “Мегику 125”, в узком проходе между стоящими яхтами и берегом, выглядела цирковым номером. И дело не в моторах. Стыдно, но ничего поделать не могу: на малом ходу при порывистом ветре лодка сильно дрейфовала, на заднем ходу почти не управлялась, пришлось зайти на второй круг. Для подхода применил лихой военно-морской маневр – “средний вперед”, “полный назад”... Все красиво, рискованно, требует определенных навыков и может огорчить страховую компанию.

Теперь занимаю место у руля на “Gladius 520” с бравым названием “Sea Wind” и 4-тактным “подвесником” “Honda” мощностью 90 л.с. за транцем. С некоторой опаской про-





считаваю маневр по отходу – обидно будет поцарапать новую лодку. Ощущения – я из “КАМАЗа” пересел на “Сканию”. Места поменьше, но пространство продумано, удобно, в кресле рулевого – его явно не “ключница делала” – соответствующей частью своего тела чувствую европейское качество. Приятно. Органы управления эмоций не вызывают, все стандартно и привычно (скорее, плюс, чем минус). Небогатая приборная панель соответствует концепции производителя держать лодку в пределах ценовой доступности; предполагается, что будущий владелец дооснастит судно на свой вкус. Помня проблемы при швартовке, стараюсь максимально протянуть лодку назад на кормовом конце, осторожно даю задний ход и... Лодка на заднем ходу управляется уверенно! Несмотря на порывистый ветер, легко сдаю кормой, как на парковке перед супермаркетом. Не ожидал такого от транцевой лодки. А дальше...

Разгон занял 6–7 с при необременительном дифференте даже без поджаты “ноги” мотора. Глиссируем навстречу волне. На режиме 4500 об/минг. GPS-приемник показывает 50 км/ч. Лодка идет мягко, ударов практически нет, в кокпите разговариваем, не повышая голоса. Добавляем газ – 5600 об/мин., скорость 58 км/ч. Удары о волну чувствительнее, но по-прежнему никакого дискомфорта. Полный газ – скорость 61 км/ч, уверенное и достаточно комфортное движение.

Повторяем галс по волне – результат практически тот же.

На скорости 40 км/ч резко сбрасываю газ. Лодка продолжает глиссировать, замедляется, на 22 км/ч корма проседает, и судно переходит в водоизмещающий режим. Кормовая волна поднимает транец, но мотор не захлестывает. Повторяю маневр несколько раз и на значительном попутном волнении. Тест сдан как минимум на “четверку”.

По-настоящему преимущество обводов с криволинейной скулой и реданами проявилось при разворотах на высокой скорости. Как я ни издевался над лодкой, переключая руль на борт практически на полном ходу, судно ложилось на скулу и вело себя уверенно, ощущения опасности или потери контроля не возникало. Диаметр циркуляции на полном ходу составил 4 корпуса, правда, скорость падала существенно, примерно на 35–40%. Думаю, с мотором мощностью 50–60 л.с. переживать за безопасность в разворотах, даже при ошибках в управлении, не придется.

На гладкой воде скорость составила 63 км/ч, разгон не превысил 20 с.

Далее – специальный тест: “восьмерки” передним и задним ходом между буйами на дистанции 25 м. На скорости 35 км/ч уверенно “рисую” “восьмерки” на переднем ходу. Правда, чтобы “вписаться” в траекторию, приходится работать и рулем, и газом (буи железные, лодку жалко). Проходящий буксир дарит крутую волну, скорость приходится снизить, но ощущение уверенного контроля над ситуацией не пропадает. Теперь – “восьмерки” на заднем ходу. Осторожно, малым ходом выхожу на дистанцию и без проблем огибаю первый знак. Успех окрыляет, увеличиваю обороты и уверенно “рисую” цифру снова. Еще прибавляю обороты, управляемость сохраняется, но боюсь

“черпануть” мотором. Подходит длинная волна от “Метеора” и забрызгивает мотор; через транец не переливает, но появилось чувство опасности. Значит, скоростью на заднем ходу и на волнении увлекаться нельзя. Для контроля выписываю еще одну “восьмерку” в обратном направлении... Вывод – лодка хорошо управляется на заднем ходу, если не перебарщивать со скоростью, при этом существенной разницы между левыми и правыми поворотами нет. В общем, лодка явно удалась.

Заключение

Подводя итог, можно, конечно, отделиться обтекаемыми фразами о неплохой новой лодке и на том закончить. Но мне понравилась не только она, но и системный подход, и целеустремленность производителей, их искреннее желание не просто заработать деньги, а создать новый и перспективный образец. “Gladius 520” – удачный ход российских производителей. Хочу верить, что это станет тенденцией современного российского малого судостроения. ☸

**Производитель катеров
– компания “Глэдиус”**

Тел. (812) 970-2570
Моб. тел.: +7 (960) 248-6927,
+7 (911) 716-4341
www.balt-marin.ru
www.best-boats.ru

Технические характеристики

Длина, м	5,20
Ширина, м	2,15
Осадка, м	0,82
Высота транца, м	0,52
Вес, кг	520
Запас топлива, л	90
Мощность ПМ, л.с.	50–90
Вместимость, чел.	6
Категория	C

