

Артем Лисочкин, Алексей Даняев. Фото авторов

«GLADIUS SEA WIND 520»: «Бюджетник» в ярких одежках

ТЕСТ
КАТЕРА и ЯХТЫ



Конечно, применительно к продукции малого судостроения понятие «бюджетный» суждено оставаться весьма и весьма расплывчатым. Обычно оно применяется к лодкам, изготовленным без особых изысков, оснащенным по самому минимуму и по этой причине относительно недорогих. Строго говоря, алюминиевая лодка со стеклопластиковой секцией палубы-кокапита по сравнению с чисто металлической уже сама по себе не особо «бюджетная», ведь мы изначально доплачиваем за дополнительную эстетику и комфорт. Однако при достаточно большом выборе судов этого класса на сегодняшнем рынке (а их строит уже целый ряд отечественных фирм) здесь тоже произошло естественное разделение по ценовому параметру.

И по цене, и по ряду потребительских качеств детище нового игрока на рынке комбинированных алюминиево-пластиковых лодок – молодой петербургской компании «Gladius» – вполне можно отнести к упомянутой «умеренной» категории. Но при этом создатели новинки сделали довольно недвусмысленную попытку придать скромному «бюджетнику» черты, обычно свойственные лодкам побогаче. Кое-что в этом плане у них получилось, а кое-что не очень.

Меч или молот?

Ох уж эти отечественные судостроители! И чем только объясняется непреходящая мода давать лодкам «заграничные» имена, пишущиеся латиницей – даже тогда, когда и в мыслях не было поставлять свою продукцию на экспорт? Не стала исключением и протестированная новинка. Предположим, что «Sea Wind» без труда перетолмачит на родной язык любой школьник, но вот за «Gladius» пришлось лезть в словарь, причем в латинский. Означает это «меч», а в данном случае – меч-рыбу (*Xiphias gladius linnaeus*), красующуюся на фирменном логотипе. При этом никакой «остроты», свойственной этому обитателю морских глубин, во внешнем облике лодки не просматривается. Если это рыба, то скорее уж рыба-молот.

Когда смотришь на лодку с высоты пирса, то тупой «срезанный» нос может даже навести на мысль о наличии носового транца, как на некоторых «Мастерах» или финских «Buster». Но нет – широкая плоская площадка с рифленой нескользящей поверхностью, на которую можно с удобством встать обеими ногами или даже сесть, прикрывает обычный форштевень (выступающие по бокам «крылья» в высокую волну играют также роль дополнительного брызгоотбойника). Ниже площадки,

кстати, тоже не усматривается ничего остроконечного – во-первых, форштевень довольно круто поднимается вверх и несколько более «вертикален», чем у подавляющего большинства лодок подобных размеров, а во-вторых, «меч» намеренно затуплен – форштевень ниже скулы и киль закрыты довольно широким П-образным профилем. При частых подходах к незнакомому каменистому берегу такую дополнительную защиту стыка листов днищевой обшивки в ДП можно только приветствовать, но создатели новинки учли также опыт трейлерных перевозок (лодки подобных размеров обычно немало времени проводят на колесах) – плоская поверхность профиля не режет килевые ролики прицепа и несколько уменьшает усилия, необходимые для погрузки.

Планировка «ДС» с двумя бортовыми полуконсолями, делящими обитаемое пространство кокпита на два более-менее равноценных отсека, в принципе, довольно стандартна. Благодаря своей универсальности, позволяющей с одинаковым успехом использовать лодку как для прогулок, так и для дела (прежде всего, для рыбалки), а также технологичности, не требующей от производителей особых ухищрений, двухконсольный вариант всегда пользовался среди производителей лодок «эконом-класса» большой популярностью.

Интерьер «Gladius» производит несколько двойственное впечатление. С одной стороны, ряд характерных признаков «бюджетника» налицо: внутренние «обводы» стеклопластиковой секции свидетельствуют скорее о стремлении к технологической простоте и функциональности, нежели о дизайнерских изысках, а примитивные ветровые щитки над консолями, попросту согнутые из тонированного поликарбоната и не снабженные ни по-



ручными, ни даже окантовкой, и вовсе выглядят откровенно дешево. С другой стороны, создатели лодки явно стремились приукрасить безликую стерильность интерьера – в основном за счет «меблировки», словно попавшей сюда с лодки классом повыше.

Обычно и водитель, и пассажиры «бюджетника» обречены сидеть на голом пластике или фанере, но «Gladius» оборудован парой мягких ковшеобразных кресел финского производства и подушками носового и кормового сидений собственного изготовления – тоже трехцветными и с фирменными логотипами, выполненными ни много ни мало машинной вышивкой. Как ни странно, особого диссонанса вся эта «роскошь» в обстановку на борту не вносит, но вот с чем дизайнеры компании малость переборщили – так это с огромными бортовыми наклейками. Не будем сейчас рассуждать, насколько долго они будут сохранять товарный вид при усиленной эксплуатации – дело в самом решении худож-

Основные данные

мотолодки «Gladius Sea Wind 520»

Длина, м	5.2
Ширина, м	2.15
Осадка, м	0.32
Килеватость, град.:	
– на транце	17
– на миделе	26
Сухой вес, кг	500
Емкость топливного бака, л	90
Высота транца, м	0.51
Мощность ПМ, л.с.:	
– максимальная	115
– рекомендуемая	90
Пассажировместимость, чел.	6
Цена, руб.	260 000





ника, обидеть которого, как известно, может каждый. О вкусах не спорят, но нам все же показалось, что аршинная надпись «Gladius» слишком уж много на себя берет, не говоря уже о том, что замысловатые контуры наклейки никак не сочетаются с кривизной скулы и планширя, зрительно «разваливая» силуэт лодки. Впрочем, все бы наши проблемы были такими!

Очень хорошо, что при нацеленности на «бюджетную» нишу создатели лодки не стремились экономить на мелочах и, за исключением ветровых стекол, предпочли приобрести большинство деталей оборудования и дельных вещей по иностранным каталогам. Впрочем, использование готовых деталей – это всегда компромисс. Импортные лючки рундуков неплохо смотрятся и придают интерьеру аккуратный и завершенный вид, но габариты проемов, увы, не совсем соответствуют объемам багажных отделений. Пухлый мешок-кису с гидрокостюмами, который мы нередко используем в качестве «мерного багажа», удалось разместить лишь в большом кормовом рундуке под задним сиденьем, хотя теоретически ему нашлось бы место и в одной из консолей – только вот пропихнуть его в люк нам так и не удалось. Несколько спорной представилась конструкция форпика – закрывающий его лючок расположен на вертикальной носовой стенке кокпита, и если использовать этот отсек для хранения якоря и якорного конца, то вода, ил, песок и т.п. бу-



дут всякий раз попадать на стильную подушку носового сиденья. При этом нельзя не отметить, что рундуков здесь целых шесть, все они «сухие», а их общий объем составляет 820 л.

К сожалению, не нашлось какого-либо «бардачка» в непосредственной близости от водителя – для документов и всяких мелочей, которые должны быть под рукой, придется, наверное, задействовать рундучок под одним из передних кресел. Никак не используется трюмное пространство (здесь установлен только стационарный бензобак) – оно занято близко поставленными шпангоутами, и пол пластикового



кокапита лежит на них действительно как влитой, не издавая под ногой характерного хруста. О солидности набора, запасе прочности и вообще отсутствии стремления сэкономить на дорогостоящем цветном металле свидетельствует хотя бы вес лодки, которая тяжелее большинства одноклассников примерно на 80–90 кг, причем толщина обшивки здесь стандартна для судов схожих размерений – 3 мм на бортах и 4 мм на днище.

Очень хорошо, что имеется стационарный топливный бак довольно приличного объема (нас заверили, что при необходимости его легко снять), но

расположение заливной горловины на боковой стенке кокпита не отнесешь к особо удачным – при заправке из канистры подойдет далеко не всякая воронка, а не исключено, что понадобится и помощник.

К аккуратности изготовления как пластиковой секции (кстати, она выполнена из «правильных» материалов от «Reichhold»), так и собственно корпуса никаких претензий не возникло – борта абсолютно гладкие, и сварную сущность лодки выдают лишь толстые «прихватки» на скуле, продольных реданах и форштевне. Блоки аварийной плавучести общим объемом около кубометра, расположенные в носу, корме и по бортам, на сегодняшний день изготавливаются из обычного пенопласта «ПС», но в ближайшее время компания планирует перейти на «задувку» пенополиуретаном, менее подверженным разрушению под влиянием топлива и масла.

Кокпит, пол которого даже при минимальной загрузке располагается



очень близко к ватерлинии – не самоотливной, попавшая в него вода сливается в трюмное пространство «под помпу». При недельной стоянке на воде в дождливую погоду возможны проблемы, так что владельцам «Gladius» настоятельно рекомендуем обзавестись стояночным тентом (ходовой у фирмы пока в проекте – равно как и трубчатые окантовки ветровых стекол, необходимые для его установки).

Спокоен, предскажем и послушен

О том, что обводы «Gladius» представляют собой собственную разработку

компании, мы сразу догадались и сами – не припомним, чтобы до сих пор видели у кого-нибудь столь характерную S-образную линию скулы с двумя изгибами. Однако, не считая этой «оригинальной» черты, в остальном конструкторы предпочли не экспериментировать, взяв за основу старую добрую концепцию обводов переменной килеватости – с острой носовой частью и довольно умеренными 17° на транце (впрочем, учитывая особенности сварной технологии, практически единственной альтернативой остается только моногедрон, у которого тоже хватает своих приверженцев).

К числу главных преимуществ таких обводов следует отнести возможность обеспечить достойные (хотя и не «чемпионские») скоростные показатели при относительно небольших мощностях моторов, ровную зависимость скоростных показателей от нагрузки, а также возможность при помощи регулировки дифферента «настроить» лодку под конкретные условия акватории – по штилевой глади, приподняв нос триммером и максимально уменьшив смоченную поверхность днища, можно двигаться «на пятке» с максимальной скоростью, а при встрече с волной, наоборот, «заглушить» мотор и резать ее килеватой носовой частью, чтобы избежать толчков и ударов. Последнее качество особенно ценно на озерах и крупных реках, где волновая обстановка может несколько раз поменяться буквально за несколько километров пути.

Как показали результаты ходовых испытаний, реализовать положительные стороны «компромиссных» обводов удалось на все сто.

К сожалению, на предоставленном на тест образце не оказалось тахометра (хотя этот прибор, по нашему твердому убеждению, должен быть даже на «бюджетной» лодке). В результате пришлось довольствоваться замерами максимальной скорости с различной нагрузкой, но предварительно мы оценили такой важный показатель, как минимальная скорость глиссирования. Здесь «Gladius» нас приятно удивил – «сваливаться» в переходный режим он начинал только при сбросе скорости до мизерных 24–25 км/ч. Обычно подобный фокус под силу лишь плоскодонкам, а здесь как никак 17° на транце... Способность поддерживать режим глиссирования при относительно небольшой скорости и, соответственно, уменьшенных оборотах мотора не только позволяет при необходимости существенно сократить расход топлива, но может оказаться полезной и для сохранения стабильного хода в волну.

Результаты испытаний

мотолодки «Gladius Sea Wind 520»

(нагрузка – 1–5 чел. плюс 40 л топлива, ПМ – четырехтактный «Honda 90», ГВ – алюминиевый трехлопастной «Solus» шагом 19 дюймов, скорость ветра – 4–5 м/с, высота волны – 0.1–0.2 м, темп. воздуха – 13°C, место испытаний – р. Нева, Петрокрепость)

Нагрузка, чел.	1	2	5
Скорость, км/ч (уз)*	63.6 (34.4)	62.4 (33.7)	58.6 (31.7)

* До первых признаков дельфинирования



Максимальная скорость – даже с учетом того, что лодка не относится к числу легковесов – оказалась вполне на уровне (желающие могут провести сравнения, подняв наши прошлые отчеты о тестах лодок аналогичных размеров). Но самое главное – это что «Gladius» не обманул наших ожиданий относительно скорости и нагрузки: каждый появляющийся на борту пассажир «стоил» быстроте нашего хода всего лишь 1–1.2 км/ч.

Лодка охотно реагирует на триммер, а винт сохраняет упор «до победного конца» – если излишне приподнять мотор при попытках выжать дополнительные полкилометра в час, просто начинается дельфинирование, которое легко убрать парой нажатий на кнопку «Down».

Приятным дополнением к перечисленным свойствам стало на редкость стабильное и предсказуемое поведение «Gladius» при «экстремальных» маневрах. Лодка делает только то, что от нее хотят, не выказывая ни малейшего стремления «взбрыкнуть» даже при попытке смоделировать откровенную ошибку в управлении. На скорости 60 км/ч можно смело перекладывать

руль на борт: словно встав на невидимые рельсы, лодка опишет циркуляцию примерно в три-четыре длины корпуса и выйдет из поворота уже со скоростью чуть более 40 км/ч – ни скольжения кормой, ни попыток резко качнуться наружу (триммер, правда, при этом лучше держать в среднем положении). С килеватостью и ее распределением вдоль днища специалисты «Gladius» явно «попали в цвет».

Не напугает случайных пассажиров и такой чисто испытательский маневр, как «раскрутка» с места с положенным на борт рулем на полном газу – очень многие лодки даже с такой же внушительной высотой борта, как у «Gladius», окунают при этом в воду внутренний планширь; здесь же остается весьма солидный запас, а крен не превышает 30–35° (правда, о развороте вокруг миделя здесь речи не идет – даже при «раскрутке» влево наличествует нормальная циркуляция примерно в длину корпуса).

Кстати, со статической остойчивостью у лодки тоже все в порядке – на перемещения в кокпите от борта к борту на стоянке «Gladius» реагирует лишь чисто символическим креном.

В полной мере оценить мореходные качества новинки не удалось из-за тихой погоды, но вовремя подвернулся возвращающийся в гавань буксир. Его крутую кильватерную волну высотой примерно 0.7 м на скорости около 50 км/ч мы преодолели довольно мягко (мотор был заранее «поджат», чтобы опустить нос), а в кокпит не попало ни капли воды.

Резюме

«Бюджетная» лодка популярных размеров с хорошими ходовыми качествами и довольно привлекательной ценой, претендующая на принадлежность к более высокому классу – как благодаря наличию пластиковой палубной секции, так и по причине насыщенности «сервисными» мелочами, входящими в перечень стандартного оснащения. Впрочем, за те же деньги все равно хотелось бы большего – в частности, тента и нормальных ветровых стекол с поручнями (нас заверили, что они появятся на серийных лодках уже в нынешнем сезоне). Предсказуемость поведения на воде и вообще «спокойный» характер позволяют смело рекомендовать ее начинающим водномоторникам.



- хорошие ходовые и маневренные качества;
- высокий борт, просторный глубокий кокпит;
- высокая статическая и ходовая остойчивость
- наличие стандартного оборудования, характерного для лодок более высокой ценовой категории.



- примитивные ветровые стекла;
- неудобное расположение заливной горловины бензобака;
- неудачный дизайн бортовых наклеек;
- слабое использование трюмного пространства.

Тест-группа «Кия» благодарит инспектора рыбохраны Кировского р-на Ленинградской обл. Сергея Шувалова за помощь в проведении фотосъемки



Мотолодка «Gladius Sea Wind 520» предоставлена для испытаний ООО «Глэдиус», тел. (812) 970-2570, тел./факс (812) 332-4317, моб. тел. (911) 933-2502, (921) 751-6380, www.best-boats.ru, gladius.ooo@mail.ru