

Наверное, каждому хотя бы раз в жизни приходилось испытывать чувство “дежавю”: вроде бы я уже здесь был, нечто подобное видел — только вот когда, где, при каких обстоятельствах? Если профессия вынуждает часто пересаживаться из одной лодки в другую, сталкиваешься с этим колдовским явлением практически постоянно. Скажем, на каютном “скандинаве” вне зависимости от его марки и размера я наверняка мгновенно сориентируюсь даже с завязанными глазами. Что уж тогда говорить о таком популярном классе, как 5–6-метровый трейлерный дейкрейсер?

■ АРТЕМ ЛИСОЧКИН

ТЕСТ
КАТЕРА И ЯХТЫ

«АЕЛИТА»

излишества не обещаются



Но на сей раз это ощущение оказалось не в пример сильнее, чем прежде. Где же, интересно, доводилось видеть столь характерную выемку на планшере? На “Quicksilver”? Нет, скорее на “Galia”... Но лодка, как свидетельствовали документы, была произведена неподалеку от Москвы, называлась “Aelita”, полностью отвечала требованиям ГОСТ 19105-79 и ТУ 7440-001-75364145-2006 и имела сертификат соответствия РОСС RU.МП14.В00097.

ЛОДКА ПО МОТИВАМ...

Давние читатели “Кия”, думаю, хорошо помнят подобную формулу, поскольку многие самодельщики нередко брали за основу испытанные зарубежные проекты. Создатели “Аэлиты” тоже не особо скрывают, что прибегли к ряду подобных компиляций.

— Да, если говорить о компоновке, то мы действительно воспользовались некоторыми готовыми решениями, заимствованными у таких лодок, как “Cortina”, “Quicksilver”, “Lider” и “Galia”, тем более что имелся достаточный опыт их эксплуатации, — говорит руководитель компании “AlexMarine” Александр Войнич. — Скажем, очень понравился простой и просторный кокпит на “Quicksilver”, который мы и приняли за основу. Удачную конструкцию гнутой сдвижной двери подсмотрели у “Lider” и “Galia”, у последнего же заимствовали выемку-ступеньку на планшере. Наиболее удачные разработки последних лет нашли свое отражение и в обводах корпуса. Здесь требовался компромисс, поскольку лодка у нас, как и перечисленные польские, все-таки “бюджетная”, и мы сознавали, что кто-то “для начала” мо-

жет поставить мотор мощностью всего 60 л.с., а потом поменять его на гораздо более мощный — 115–150 л.с. Поэтому килеватость у нас “стандартная” для лодок подобного класса (19° на транце), но в кормовой части имеется достаточно широкий плоский участок. Эта “гидролыжа” плюс развитые скуловые брызготбойники призваны сглаживать “горб сопротивления” при выходе катера на глиссирование, уменьшать смоченную поверхность корпуса на ходу и “экономить” мощность мотора (кстати, похожие обводы применены на “Викинге” известного рижского конструктора Евгения Слетина). Выбор оптимальных обводов корпуса и гидродинамические испытания его масштабных моделей выполнялись с участием специалистов ЦАГИ. Корпус выполнен методом контактного формования из полиэфирного

**ОСНОВНЫЕ ДАННЫЕ
МОТОЛОДКИ «АЭЛИТА»**

Длина, м	5.65
Ширина, м	2.43
Осадка, м	0.37
Килеватость, град.:	
– на транце	19
– на миделе	21
Сухой вес, кг	1086
Высота подволока, м	1.60
Высота транца, м	0.507
Емкость топливного бака, л	180
Мощность ПМ, л.с.:	60-150
– максимальная	150
– рекомендуемая	115
Пассажировместимость, чел.	6
Кол-во спальных мест	2
Цена, долл.	От 17 000



стеклопластика, наиболее нагруженные участки корпуса и палубы имеют сэндвичевую конструкцию с заполнением из поликор-мата и дополнительно армируются стеклотканью и стеклорогожей. Толщина обшивки в зоне киля достигает 40 мм — на материалах мы не экономим, отсюда и немного избыточный вес. В ходе работ по подготовке оснастки широко применялось трехмерное моделирование отдельных элементов конструкции и интерьера. При изготовлении матриц использовались пенопластовые болваны, вырезанные на масштабно-координатном станке, работающем в формате STL 3D, с последующей ручной доводкой.

Происхождение конструкторских решений — вещь, конечно, интересная, но все же не всегда укладывающаяся в рамки тестового отчета. Испытателей

«Кия», равно как и конечных потребителей, от имени которых они выступают, в первую очередь волнует конечный результат, а не его предыстория.

Судить о качестве стеклопластиковых корпусов по их внешнему виду — занятие практически бесполезное. Могут лишь сказать, что, по крайней мере, матрицы, из которых были вынуты корпус и палубная секция, выполнены достаточно аккуратно. А вот остекление наверняка вызовет вопросы у вездливого покупателя — боковые каютные стекла обведены пусть и тонкой, но заметной траурной каймой черного герметика, а окантовка ветрового стекла (собственного изготовления, предмет особой гордости компании!) серовата, неоднородна и до «фирмы» вроде «Taylor Made», как на импортных аналогах, пока недотягивает. Заглянув из каюты

в проем под пайолом кокпита, который можно использовать как багажник или же при ночлеге (на манер яхтенного «гробика»), за пластиковой секцией я обнаружил некие фанерные детали, не покрытые лаком.

УНИВЕРСАЛ

По компоновке «Аэлига» тоже является собой компромисс — нечто среднее между «cuddy cabin» и полноразмерным «каютником». Первый, обычно имеющий «спортивную» направленность, больше напоминает открытую лодку, где тесная каютка (предназначенная не столько для сиделок, сколько для «полежалок») упрятана под носовой декой; второй отличается лучшей обитаемостью, но не столь быстр и резких маневров не любит — увеличение высоты надстройки влечет за собой не только рост лобового



— просторный и, что самое главное, по-честному самоотливной. Пайол его расположен значительно выше ватерлинии, а шпигаты могут поспорить по проходимости с фановыми трубами. Полезно это не только в аварийной ситуации (если внутрь захлестнет шальная волна), но и просто при наведении порядка в кокпите: пара ведер воды — и золотой ключик у вас в руках. Тем более что никаких ковров, дорогого дерева и прочих предметов яхтенной роскоши нет и в помине, что совершенно правильно. Зато есть возможность превратить кормовой диван в “солярий”. Жаль только, что его спинка при этом не используется — это не по-морскому расточительно. Есть и большие багажники, и настенные “бардачки”, есть и трюм — правда,

сопротивления, но и повышение центра тяжести, а на относительно компактной лодке свое влияние начинают оказывать даже такие мелочи, как высота установки водительского и пассажирского кресел.

На “Аэлите” каюта много на себя не берет — ни в ту, ни в другую сторону. Над привальником она выступает вроде бы совсем чуть-чуть (зрительно это еще более скрадывается благодаря высокому планширю кокпита), но высота подволока вполне достаточна и для сиделок — 1.5 м от пайола. Потеснившись, здесь можно устроиться даже вшестером. При этом высота правого водительского и левого пассажирского кресел — почти как на открытом “gunabout”. Именно “почти” — высокорослый человек никаких неудобств не испытает, но лично я при росте 173 см чувствовал себя дошкольником, которого на пионерском утреннике усадили на “взрослый” стул — ноги малость не доставали до пола. В общем, и справа, и слева хотелось бы видеть хоть какие-нибудь подножки. Есть и еще одна претензия к эргономике поста управления: при управлении стоя штурвал упирается в живот, а сиденье — в ноги. Кресло с откидывающейся вниз подушкой, наверное, на “бюджетной” лодке будет не совсем уместно, но вот с “салазками” автомобильного типа, позволяющими при необходимости быстро отодвинуть его назад — самое то. Кстати, и недорого выйдет (позже представители “AlexMarine” сообщили, что при относительно небольших объемах выпуска “подогнать” лодку под конкретного заказчика — отнюдь не проблема).

Сам по себе кокпит, “подсмотренный” не знаю уж где, действительно хорош



хранить в нем вещи лучше в непромокаемых мешках, поскольку в ходе теста малая толика воды, недоступная трюмной помпе, здесь все же обнаружилась. Сразу обратившие на себя внимание планширные выемки и впрямь оказались удобной штукой — это не только ступеньки, облегчающие выход на берег, но и дополнительные сиденья (борцам сумо просьба не беспокоиться!).

Бортовые потопчины нешироки, но ходить по борту можно без опаски — благодаря обводам с развитыми скуловыми брызгоотбойниками статическая устойчивость на высоте, а на носовой деке помогает хоть и невысокий, но прочный цельковый релинг. Довольно удачно расположена горловина бензобака (смущает лишь близость мягких подушек), а его объем — 180 л — удовлетворяет владельцев и самых мощных моторов.

Не особо порадовала крошечная псевдоспортивная баранка на механическом приводе рулевого управления, установленная по требованию заказчика — крутилась она туговато, особенно с учетом знакопеременных паразитных усилий, вызванных углом откидки мотора. Впрочем, все оказалось привычно и стандартно — максимальная скорость была достигнута как раз при той настройке триммера, при которой лодка перестала «лежать на руле».

Звуковой комфорт был вполне приемлем, за исключением одного досадного момента, когда примерно при 2500 об/мин из-за резонанса задребезжало лобовое стекло.

На воде «Аэлита» вела себя вполне соответственно своему классу, не пре-

тендующему на излишества, и универсальному назначению. Ее ровный и предсказуемый характер наверняка приглянется и новичкам, только начавшим осваивать водно-моторные премудрости, и более опытным людям, которые предпочитают «адреналиновым» виражам пусть и довольно скоростные, но в целом спокойные «путешествия выходного дня» (компромиссные обводы позволяют экономить топливо и моторесурс — минимальная скорость глиссирования составила чуть менее 30 км/ч при 3500 об/мин). Такие походы, кстати, можно удачно совместить с той же рыбалкой — просторный кокпит лодки удовлетворит не только классических спиннингистов, но и продолжающую расти армию приверженцев троллинга (дуга для «стаканов» устанавливается опционно).

Единственно, на «коварных» водоемах, обещающих волну, придется быть поаккуратней — обводы как-никак компромиссные, и гидролыжа, позволяющая лодке весом за тонну поддерживать режим глиссирования при довольно умеренных мощностях, здесь все-таки довольно широкая.

РЕЗЮМЕ

Типичный «бюджетный» дейкрейсер из категории «Quicksilver», «Galia», «Beneteau» и иже с ними, только российского производства. Чистенько, скромно, универсально. Как говорится, «и в пир, и в мир, и в добрые люди» — вроде нестареющих джинсов, в которых можно и по лесу прогуляться, и в гости сходить. Неплохая «стартовая площадка» в той



РЕЗУЛЬТАТЫ ИСПЫТАНИЙ МОТОЛОДКИ «АЭЛИТА»

(нагрузка — 4 чел. плюс 60 л топлива, ПМ — четырехтактный «Johnson 115», ГВ — алюминиевый трехлопастной диаметром 14 дюймов и шагом 21 дюйм, скорость ветра — 8–12 м/с, высота волны — 0.1–0.2 м, темп. воздуха — 10°С, место испытаний — Москва-река в районе «Крокус-Сити»)

Об/мин	Скорость, уз (км/ч)
800	2.6 (4.8)
1000	3.5 (6.4)
1500	4.8 (8.8)
2000	6.1 (11.3)
2500	6.8 (12.6)
3000	8.1 (15.0)
3500	15.5 (28.6)
4000	20.6 (38.2)
4500	24.2 (44.8)
5000	27.5 (50.9)
5500	31.6 (58.4)
5800	31.0 (57.4)*

* При максимальном кормовом дифференте на границе срыва ГВ в кавитацию

ситуации, когда маленькая открытая лодка уже не устраивает, а «вкладываться» в действительно серьезную посудину метров от восьми длиной пока что по каким-либо соображениям (финансовым, потребительским и т.д.) не хочется.

Мотолодка «Aelita» предоставлена для испытаний московской компанией «AlexMarine», тел. (495) 542-8719, info@alexmarine.ru, www.alexmarine.ru

Участники испытаний благодарят московский вертолетный центр «Gals» за дружескую помощь в проведении фотосъемки.

