

"SeaStar 600 XR": карманный траулер

АРТЕМ ЛИСОЧКИН
ФОТО АЛЕКСЕЯ ДАНЯЕВА



ТЕСТ
КАТЕРА И ЯХТЫ

В приморских шхерах и на бесчисленных озерах соседней Финляндии характерный силуэт со смещенной в корму массивной рубкой и обратным наклоном лобовых стекол встречается довольно часто, а вот у нас в России лодки такого "профессионального" облика пока не особо распространены. Действительно, уже сама их внешность далека от той агрессивной стремительности, что способна подогреть присущие многим соотечественникам спортивные амбиции. Зато за штурвалом подобной посуды можно в полной мере ощутить себя капитаном серьезного парохода — даже при самых скромных ее размерах.

Предоставленный на редакционный тест "SeaStar 600 XR" — типичный представитель этой породы, по-скандинавски спокойной и основательной — являл собой плод международной судостроительной интеграции: участие в его создании принимали сразу три страны. Мы уже сообщали, что финская компания "Port Arthur", изначально чисто торговая, с недавних пор обзавелась собственным производством. Первенец ее судостроительной программы — разработанный известным финским конструктором Свенном Столе катер в стиле "ретро" под названием "Arthur 26 WA" — уже побывал на нашей "мерной миле" (см. № 194).

Кроме того, базирующаяся в Турку компания "Port Arthur" приобрела "на корню" финское судостроительное предприятие "SeaStar" — вместе с авторскими правами и оснасткой для постройки лодок всего ее модельного ряда. Как и в случае с "Arthur 26 WA", изготовление стеклопластиковых корпусов, палубных секций и надстроек поручили эстонской компании "Klassik Paat Oü". До недавних пор сборка и оборудование катеров осуществлялись в Финляндии, но теперь это делается и в Петербурге — компанией "Порт-Артур", российским подразделением головной финской фирмы. "SeaStar 600 XR", испытанный на нашей "мерной миле", стал первой российской лодкой этой марки.

Снаружи больше, чем... снаружи

"Снаружи больше, чем внутри" — определение вполне понятное (надо сказать, что "600 XR" тоже полностью ему соответствует). Что же касается перефразированного варианта... Получив листок с техническими данными, мы на всякий случай уточнили, действительно ли длина корпуса всего лишь 5.6 м — уж больно солидно смотрелась посудина.

Наибольшую роль в создании подобного впечатления играет, безусловно, надстройка, занимающая практически весь габарит лодки по ширине. Остаются, правда, узенькие потопчины, но хоть они и дополнены для удобства и безопасности поручнями на крыше надстройки, особой нужды в них, по правде сказать, нет — пройти с носа на корму





ОСНОВНЫЕ ДАННЫЕ МОТОЛОДКИ "SeaStar 600 XR"

Длина, м	5.6
Ширина, м	2.2
Осадка корпусом, м	0.33
Высота транца, м	0.51
Килеватость, град.:	
на транце	15
на миделе	18
Сухой вес, кг	650
Емкость топливного бака, л	86
Высота подволока, м	1.77
Мощность подвесного мотора, л.с.:	
— максимальная	90
— рекомендуемая	75
Пассажировместимость, чел.	6
Количество спальных мест	2
Категория СЕ	С
Цена, евро	19 000



и обратно гораздо удобнее непосредственно через рубку (двери имеются как на ее задней, так и на передней переборках, сдвижная и распашная).

Несмотря на весьма компактные размеры, все как на настоящем большом судне — помимо внушительной надстройки, имеются носовая и кормовая палубы. Носовая представляет собой достаточно просторный, полностью самоотливной и огражденный стальным релингом кокпит, по периметру которого отформованы сиденья-ступеньки, сходящиеся у крышки форпика — либо "рабочая", либо "солнечно-прогулочная" зона (это уж зависит от того, кто и как эту лодку будет эксплуатировать).

Кормовая палуба, конечно, не отличается особым простором, но и здесь все "по-взрослому": с кормы и по бортам она надежно защищена пластиковым фальшбортом вкупе с релингом (над капотом подвесного мотора он специально сделан повыше), и даже проход на "купальный" трапик перекрыт отстегивающейся страховочной цепочкой. Два больших люка обеспечивают доступ в аккумуляторный отсек, в котором,

впрочем, полным-полно места и для прочей поклажи. Здесь же, на левом планшюре, — удобно расположенная горловина бензобака, позволяющая заправить лодку не только цивильным способом у береговой бензоколонки, но и попросту из канистры.

Рубка на удивление просторна для 5.6-метровой лодки. Это даже скорее салон, как на более крупных катерах. Нормальные сидячие места предусмотрены для шести человек: четверо могут расположиться на побортовых диванчиках-рундуках боком к движению, а еще один пассажир — в кресле слева от водителя. В центральном проходе можно выпрямиться во весь рост (высота подволока здесь составляет 177 см, а на боковых "ступеньках" — 134 см). Правда, относительно переборки передние кресла установлены, как говорится, на пределе — высокорослым людям будет тесновато, особенно водителю.

Интерьер предусматривает ряд интересных трансформаций.

Если снять спинки побортовых диванчиков и уложить их в пространство между основными подушками, получается мягкий лежак. На заявленное производителем спальное место на двоих он, правда, не тянет (маловата длина), но переночевать здесь в одиночку можно не без комфорта. Да и сами спинки "хитрые" — с обратной стороны они снабжены потайными полочками,

благодаря которым можно убрать в образующиеся между диваном и бортом "карманы" всякую мелочевку.

Под откидывающимся вперед пассажирским креслом скрываются крошечная раковина умывальника, а также полочка для газовой плитки (правда, на этот случай стоило бы предусмотреть какую-нибудь термоизоляцию "изнанки" сиденья).

По холодку

В день испытаний нам "повезло" — несмотря на яркое солнце, столбик термометра застыл чуть выше нулевой отметки. Поэтому, только теоретически прикинув прелести пребывания в носовом открытом кокпите (туда бы еще столик на пиллерсе, повторяющий контуры бортовых сидений-приступочек, так вообще бы цены этому отсеку не было в теплую погоду), пассажиры спешно укрылись в салоне. Ни отопителя, не дефростера в нем нет (это оборудование устанавливается за дополнительную плату), но температура здесь и без того оказалась достаточно комфортной, а запотевания стекол за все время теста мы не отметили. Впрочем, салон легко "продуть" насквозь, словно аэродинамическую трубу, открыв на ходу обе двери, а также широкий люк в крыше.

Водитель среднего роста размещается за легким, снабженным "гидравликой"



РЕЗУЛЬТАТЫ ИСПЫТАНИЙ МОТОЛОДКИ “SeaStar 600 XR”

(нагрузка - 4 чел. плюс 50 л топлива, ПМ - четырехтактный “Yamaha 100”, ГВ - алюминиевый трехлопастной шагом 19 дюймов, скорость ветра - 3-5 м/с, высота волны - 0.2-0.3 м, темп. воздуха - 2°С, место испытаний - р. Большая Невка, Санкт-Петербург)

об/мин	Скорость, уз(км/ч)	Уровень шума, дБ(А)*
850	0.0 (0.0)	60
750	2.3 (4.3)	63
1000	3.1 (5.8)	72
1500	4.6 (8.5)	65
2000	5.7 (10.5)	65
2500	6.6 (12.2)	68
3000	7.2 (13.3)	74
3500	10.3 (19.0)	74
4000	19.7 (36.5)	77
4500	23.0 (42.5)	78
5000	26.9 (49.8)	80
5500	30.0 (55.5)	82
6000	33.6 (62.1)	82
6100	34.4 (63.6)	82

* В центральном салоне на уровне кресел водителя и пассажира

штурвалом довольно удобно, неплох и обзор, который можно в ряде ситуаций улучшить за счет люка, привстав с сиденья.

Кстати, большой плюс лобовых стекол с обратным наклоном в том, что в них не отражается приборная панель. Последняя, всего с двумя цифровыми индикаторами, показалась нам странно пустоватой, и не сразу мы обнаружили, что блок переключателей расположен на выступающей из борта поперечной панели где-то под мышкой у водителя — включить “дворник”, сигнал, огни и т.д. можно разве что на ощупь, замысловато изогнув руку.

На ходу “SeaStar 600 XR”, словно в подтверждение своего степенного и обстоятельного имиджа, не преподнес никаких сюрпризов — стабильный ход и сбалансированное поведение в поворотах, хорошая маневренность на малом ходу. Крен, на вираже с полного хода весьма умеренный, привычно увеличивается с уменьшением скорости, а при резком развороте с места не проблема и внутренний привальный обмакнуть в воду. Правда, подобный маневр не вызывает трепета даже у неподготовленных пассажиров.

Массивный на вид “SeaStar” оказался довольно резвым, разогнавшись с нагрузкой 4 чел. до 64 км/ч, хотя даже для такого экипажа 19-дюймовый винт оказался чересчур легким — большой шаг, по нашему мнению, не только привел

бы обороты в норму, но и позволил бы немного увеличить “максималку”.

Единственно, мы отметили некоторую чувствительность к поперечному распределению нагрузки, способную вызвать ходовой крен. Наверное, именно эта особенность побудила производителя снабдить столь компактную лодку управляемыми транцевыми плитками, хотя, на наш взгляд, для устранения крена на “600 XR” достаточно попросту перераспределить груз или пересадить пассажиров, тем более что планировка лодки позволяет это сделать без проблем.

Короткая волна высотой до 0.25-0.3 м преодолевается довольно мягко, но на более высокой лодка на полном ходу начинает испытывать удары днищем, что неудивительно — килеватость здесь довольно умеренная (15° на транце).

Некоторые претензии можно предъявить разве что к акустическому комфорту — по мере роста оборотов мотора мы засекали два резких шумовых “пика”, вызванных резонансом. Но нам напомнили, что мы имеем дело с самым первым российским “SeaStar” и что эксперименты с шумо- и виброизоляцией, прежде всего за счет дополнительной “задувки” пенополиуретаном, будут продолжены.

Резюме

Несмотря на типичный траулерный облик “SeaStar”, его назначение, пожалуй,

не сводится исключительно к рыбалке и решению прочих хозяйственных задач (тем более что продвинутые рыболовы, прежде всего троллингисты, могут счесть его и не совсем пригодным для своих целей). Технические решения, проверенные на профессиональных судах, просто послужили основой для обеспечения его универсальной практичности, и белоснежный носовой кокпит “SeaStar” под “обратными” стеклами рубки одинаково легко ассоциируется как с грузовой стрелой, так и с цветастым шезлонгом. Универсальность лодки проявляется и в ее независимости от капризов климата, что весьма актуально для российских условий эксплуатации, хотя из-за некоторых ограничений в мореходности “всепогодность” “600 XR” ограничена не очень обширными озерами, морскими заливами и шхерами.



МОТОЛОДКА “SEASTAR 600 XR” ПРЕДОСТАВЛЕНА ДЛЯ ИСПЫТАНИЙ КОМПАНИЕЙ “ПОРТ АРТУР”,

199106, Санкт-Петербург, Среднегаванский пр., 1, тел./факс (812) 322-3891, 322-3895, факс 322-3892, info@portarthur.ru, www.pilotbook.ru

ПРЕДСТАВИТЕЛИ:

ООО Торговый Дом “Борей”, 443098, Самара, пр. Карла Маркса, 495, стр. 2, тел./факс (8462) 958-9610, 958-6744, 958-2654, borey@samara.ru;

СП “Катерус”, Новосибирск, ул. Депутатская, 48, тел./факс (383) 227-1588, 210-6133, info@katerus.ru