

«Slider 180» и «180 BR»: под знаком близнецов

Артем Лисочкин. Фото автора
и Вильданы Бакировой

ТЕСТ
КАТЕРА и ЯХТЫ

Наиболее наглядно иллюстрирует этот принцип пара «cuddy cabin» – «bow rider», в свое время созданная за океаном и до сих пор наиболее популярная в основном в США. Впрочем, в последние годы обе эти компоновки, изначально считавшиеся исключительно «американскими», начинают приживаться и в Европе, причем не только на теплом Юге, и неудивительно, что общемировая тенденция все заметнее распространяется также на стремительно растущий российский рынок.

«Крейсер» и «универсал»

Неуловимое чувство чего-то уже виденного и испытанного, которое преследовало нас перед началом теста, скорее всего ощутят и многие наши читатели. Конечно, при виде изображенных на снимках лодок первым делом начинаешь машинально перебирать в памяти длинный перечень заокеанских торговых марок во главе с нетленным «Бейлайнером», но дело даже не в этом. Те, кто регулярно читает отчеты с нашей «мерной мили», наверняка припомнят недавний тест мотолодки «Velvette 20» с компоновкой «cuddy cabin», проведенный в столице Татарстана. Мы опять в Казани, и опять лодки в «американском стиле»...

Все очень скоро прояснилось: главные конструкторы казанских су-

В человеческой жизни рождение близнецов – явление настолько редкое, что до сих пор сопряжено с рядом суеверий. А вот в малом судостроении это самое обычное дело. Речь, конечно, идет вовсе не о банальном серийном производстве абсолютно одинаковых изделий – имеется в виду довольно распространенная практика создания на основе одной и той же базовой модели ряда модификаций, имеющих схожий внешний облик, но порой существенно различающихся своими потребительскими качествами и назначением (напомним, что близнецы – это далеко не всегда так называемые «двойняшки», похожие друг на друга, как две капли воды).



достроительных компаний «Velvette» и «Slider» – родные братья. Данил и Денис Богдановы – представители уже целой судостроительной династии. Их отец и дед, Сергей Кимович и Ким Хусаинович, хорошо известны не только в кругах «самодельщиков» советских времен, но и среди профессионалов. Ну а у братьев, пусть даже и не близнецов, головы нередко на «одну волну» настроены...

«Интернациональный» внешний облик «Slider» мы тоже подвергли основательной проверке, сравнив

его с дизайном почти полусотни аналогичных лодок зарубежного производства и включив на сей раз в общий перечень уже протестированный «Velvette». Результат тот же – при всей внешней схожести, обусловленной примененной концепцией, дизайн «Slider 180», безусловно, является собственной разработкой, причем, на наш взгляд, довольно удачной.

Характерной пошибы «привальника» отвечает столь же ярко выраженная пошибы планширя, еще более

Основные данные мотородки «Slider 180»
(в скобках – отличающиеся данные «Slider 180 BR»)

Длина, м	5.85
Ширина, м	2.38
Высота борта, м:	
– на миделе	0.96
– в корме	0.64
Осадка, м	0.36
Килеватость на транце, град.	
Сухой вес, кг	420 (000)
Объем блоков аварийной плавучести, м ³	1
Емкость топливного бака, л	100
Высота транца, м	0.51
Мощность двигателя, л.с.:	
– максимальная	140
– рекомендуемая	100–115
Грузоподъемность, кг	550
Пассажироместимость, чел.	5
Кол-во спальных мест	2 (0)
Цена, руб.	330 000*

* В стандартной комплектации



подчеркнутая линией фальшборта с интегрированным в него ветровым стеклом значительного наклона, что придает силуэту спортивную стремительность. Обратила на себя внимание оригинальная «клинообразная» конфигурация кормовых криволинов, нависающих над водой – их площадки облегчают подъем в лодку с воды после купания и позволяют при необходимости подобраться поближе к мотору. Очень приглянулась окантовка ветрового стекла с откидной центральной «форточкой», являю-

щаяся предметом особой гордости фирмы (не секрет, что большинству российских судостроителей этот несложный, на первый взгляд, узел так до сих пор и не удается). Не «Tailor Made», конечно – но, пожалуй, это один из лучших отечественных образцов, которые до сих пор приходилось видеть, хотя «фирменный» внешний вид и прочность конструкции явно стоили компании немалых трудозатрат.

А вот кормовой рундук несколько разочаровал. Его наиболее вместительная средняя часть тоже представляет собой «мокрый» технический отсек, в который частично выступает пластмассовый 100-литровый бензобак с толстым заливным патрубком – кокпит не самоотливной, и вся попавшая в него вода сливается через шпигаты в междудонное пространство, откуда удаляется электропомпой. Правда, по бокам имеются герметичные стеклопластиковые ящики, один из которых занят аккумулятором (представители компании сообщили, что подобным защищенным от влаги контейнером, только легкоъемным, планируется оснастить и среднюю часть рундука). Малым вниманием

к «изнанке», увы, грешат многие отечественные судостроители, хотя потребитель нынче пошел придирчивый, и роль «ложки дегтя» способна сыграть какая-нибудь и вовсе несущественная мелочь – вроде грубо отпиленной и привинченной парой саморезов колобашки из толстой фанеры, которой фиксируется от продольных перемещений крышка кормового рундука на «Slider».

За исключением пары-тройки подобных мелочей, обычно скрытых от постороннего глаза, вид у обоих «Slider» вполне «фирменный». Некоторые претензии возникли только к передним креслам – готовые «каталожные» пьедесталы, приподнятые повыше для лучшего обзора, на волне под весом седока нередко «просаживаются» (не хватает усилия затяжки), под ногами водителя нет подножки, отчего при максимально поднятом кресле ноги повисают в воздухе, и, что самое главное, кресла установлены слишком близко к стенкам кокпита, отчего их не развернуть задом наперед.

Пост управления вполне эргономичен, хотя особыми дизайнерскими изысками не блещет. Основной его

Результаты испытаний мотолодки «Slider 180 BR»

(нагрузка – 2 чел. плюс 50 л топлива, ходовой тент убран, ПМ – четырехтактный «Suzuki DF140», ГВ – алюминиевый трехлопастной диаметром 13 и шагом 23 дюйма, скорость ветра – 4–6 м/с, высота волны – 0.4–0.5 м, темп. воздуха – 24°C, темп. воды – 19°, место испытаний – р. Волга, Казань)

Об/мин	750	1000	1500	2000	2500	3000	3500	4000	4500	5000	5500	6000	6200
Скорость, уз (км/ч)	1.9 (3.5)	3.2 (6.0)	5.1 (9.4)	6.2 (11.4)	7.0 (12.9)	9.6 (17.7)	16.9 (31.2)	22.1 (40.9)	26.8 (49.6)	30.1 (55.7)	33.1 (61.2)	37.6 (69.6)	40.2 (74.4)

Результаты испытаний мотолодки «Slider 180»

(нагрузка – 2 чел. плюс 60 л топлива, ходовой тент убран, ПМ – четырехтактный «Yamaha 100», ГВ – алюминиевый трехлопастной «Solas» диаметром 13 и шагом 19 дюймов, скорость ветра – 3–5 м/с, высота волны – 0.3–0.5 м, темп. воздуха – 24°C, темп. воды – 19°, место испытаний – р. Волга, Казань)

Об/мин	750	1000	1500	2000	2500	3000	3500	4000	4500	5000	5500	5700
Скорость, уз (км/ч)	2.5 (4.6)	3.6 (6.7)	4.8 (8.8)	6.2 (11.4)	7.3 (13.5)	10.7 (19.8)	18.4 (34.1)	22.9 (42.3)	26.3 (48.6)	29.6 (54.7)	33.0 (61.0)	34.2 (63.3)



минус, как и на многих судах такого типа, в том, что «навигацию», особенно с большими экранами, придется устанавливать на случайных местах.

Каюта на «cuddy cabin» – обычно лишь временное убежище, предназначенное для ночлега или для того, чтобы переждать непогоду, и «Slider 180» в этом смысле выглядит на фоне большинства одноклассников весьма достойно. Общепринятые эргономические нормы даже превышены – длина V-образного дивана, под которыми скрываются достаточно объемистые багажники, составляет 2.15 м, а высота подволока, замеренная от мягкой подушки (1.25 м) позволяет с удобством, не упираясь головой в потолок, устроиться сидя. В общем, нечто подобное мы уже не раз видели. А вот «180-й» с индексом «BR» показался нам несколько поинтересней.

Обычно принято считать, что компоновка «bow rider» – исключительно «прогулочная», и на рекламных фото таких лодок в устланном яркими мягкими подушками открытом носовом кокпите обычно фигурируют симпатичные девичьи в бикини. Сказанное, естественно, полностью применимо и к «Slider»,

но не будем забывать, что едва ли каждый второй отечественный водномоторник – еще и рыбак, хотя бы в глубине души. Эта категория потребителей ценит в первую очередь простор на борту, каковому требованию боурайдер отвечает изначально. Однако одних только открытых кокпитов недостаточно – на рыбалку обычно берут немалое количество всякого объемистого скарба, который необходимо где-то размещать, а во-вторых, мягкие подушки в этом случае только мешают, не говоря уже о том, что их легко испачкать.

На «Slider 180 BR» таких проблем не существует. Открыв из центрального прохода крышки массивных полуконсолей, впору только присвистнуть – детишки лет пяти-шести могут запросто использовать эти поистине безразмерные багажники при игре в прятки! Помимо объемистой поклажи, сюда легко поместятся и ненужные на рыбалке подушки, и легкоъемный ковролин, закрывающий пайол (по нему приятно ходить босиком, но когда на ногах резиновые сапоги – это лишняя роскошь).

И замысел, и исполнение – на высоте, хотя и здесь возникла пара замечаний. Крышки багажников можно

открыть только ключом, который имеет свойство выпадать из скважины при тряске на волне и вообще теряться в самый неподходящий момент. Кроме того, при возможности полностью перекрыть ветровое стекло откидной центральной «форточкой», ответная «калитка» между консолями отсутствует. И дело даже не в том, что зрительно «чего-то не хватает» – иностранные боурайдеры, предназначенные для южных широт, тоже нередко не снабжают межконсольной дверцей. Но у нас, когда лодки нередко эксплуатируются до первого снега, получающуюся «аэродинамическую трубу», более всего досаждающую пассажирам на заднем сиденье, лучше все-таки перекрывать.

В штиль и в шторм

Поначалу ничего не предвещало природных катаклизмов – на подветренной стороне широкого водохранилища высота волны не превышала полуметра, а под высоким наветренным берегом вода и вовсе была почти гладкой. В этих условиях мы и провели скоростные замеры. Как видно из прилагаемых таблиц, в этом плане все вполне «на уровне» – результаты оказались близкими к прогнозируе-

Плюсы:

- привлекательный, хотя и несколько «обезличенный» дизайн;
- достойные ходовые и мореходные качества;
- комфортабельность;
- большой объем рундуков и багажников («180 BR»).

Минусы:

- отсутствие подножки на водительской консоли;
- расположение заливной горловины бензобака;
- неплотно закрывающаяся каютная дверь («180»);
- отсутствие межконсольной дверцы («180 BR»).

мым для «среднестатистических» лодок аналогичных размерений и веса сообразно используемой мощности.

Кстати, должны заметить, что при существенных различиях компоновки предоставленные на тест модификации практически не отличались поведением на воде. И «180-й», и его близнец «BR» отличались плавным, без ярко выраженного «горба сопротивления» и запредельного дифферента, выходом на глиссирование (водительское сиденье было поднято повыше только из-за привычки наблюдать за обстановкой по курсу не сквозь ветровое стекло, а поверх его верхнего среза), а также хорошей сопротивляемостью крену – что в статике, что динамике. Вогнать в примерно 40-градусный крен удалось лишь «180 BR» при «раскрутке» с места в левую сторону, когда этому способствовал не столько реактивный момент гребного винта, сколько сам по себе упор положенного на борт 140-сильного мотора. Устойчивость на курсе тоже хороша – даже при движении полным ходом вдоль «острой» кильватерной волны от второй лодки.

Пока пробовали обе лодки в разнообразных режимах, начало понемногу раздувать, ветровая волна становилась все круче и выше. Ход продолжал оставаться мягким, но при максимально откинута моторе на волне высотой 0.5–0.6 м начались прыжки с довольно мягкими приводнениями – для достижения более комфортного хода приходилось немного «занутрять» моторы, пусть и ценой некоторой потери максимальной скорости. В общем, и здесь оба «Slider» вели себя привычно и прогнозируемо, что неудивительно – конструктор предпочел давно «обкатанную» концепцию обводов типа «моногодрон» с практически неиз-

менной по всей длине корпуса 19-градусной килеватостью.

В процессе испытаний зашли на береговую бензоколонку, рядом с которой обе лодки, учитывая их имидж, смотрелись более чем уместно. Заодно и оценили удобство заправочных горловин встроенных бензобаков. Увы, здесь оба «Slider» оказались не на высоте. Горловина расположена на практически вертикальной стенке подмоторного рецесса, так что заправка из канистры будет явно сопряжена с акробатическими трюками и потребует хитрой воронки с изогнутым «носом». Но гражданский заправочный «пистолет», как оказалось, тоже использовать не очень-то удобно. И расположившись в кокпите, и присев на корточки на причале, приходится замысловатым образом изгибать руку, а кроме того, патрубок бака, очевидно, имеет слишком резкий изгиб – чтобы избежать выплескивания бензина и срабатывания «отсечки», нужно нажимать на курок потихоньку, подавая топливо аптекарскими дозами. Единственный плюс только в том, что пролитый ненароком бензин сливается за борт, а не попадает в междудонное пространство – из двух зол это все-таки наименьшее.

Пока заправлялись, и не заметили, как над головами нависла черная туча. От бункеровочного причала отходили уже под порывами ветра до 15–18 м/с, срывающими с метровых вол пенные барашки. В принципе, невзирая на тряску, вполне можно было двигаться в режиме глиссирования со скоростью порядка 50–60 км/ч, но буквально через пару минут нас накрыл потрясающий силы ливень. Крупные капли жалили лицо, словно брошенный горстью гравий, а окружающая обстановка едва проступала сквозь серое марево. Солнечные очки, за неимением прочих, пришлось оставить на носу, чтобы хоть как-то предохранить глаза (водитель второй лодки потом признался, что видел нас только благодаря ярким пятнышкам спасательных жилетов). К причалу яхт-клуба подошли мокрыми до нитки – не досталось только пассажирке на «cuddy cabin», которая успела вовремя задраитьсья в каюте. Естественно, ливень немало поутих лишь после того, как

завели швартовы. Заглянув в трюмное пространство, убедились, что предусмотрительно включенные отливные помпы успешно справились с нештатной ситуацией – внутри было сухо, хотя каждой наверняка пришлось откачать за борт несколько ведер воды.

Поскольку чернильная туча продолжала маячить поблизости, перед уходом укрыли лодки стояночными тентами – они входят в стандартную комплектацию, что очень кстати, учитывая отсутствие самоотлива. (Кстати, на «BR» такой тент, закрывающий носовой кокпит, вполне способен превратить его в «аварийное» убежище). В разумности этой меры убедились, проезжая (а, вернее, пытаясь проехать) по городу. Движение было практически парализовано – половина Казани оказалась затопленной.

Резюме

Удачная реализация хорошо отработанного за океаном принципа, позволяющего максимально технологично и без особых дополнительных затрат выпускать на основе одного и того же корпуса каютную и открытую версии, объединенные общей дизайнерской концепцией. Однако не были забыты и отечественные реалии, причем мы бы особо отметили модификацию «BR»: при изначально чисто прогулочном назначении компоновки создатели лодки сумели сделать ее более универсальной, чем многие ее одноклассники – в частности, она вполне удовлетворяет и рыболовным требованиям.

Вскоре после завершения испытаний компания «Слайдер» в своем письме сообщила, что по результатам теста «Кия» в оборудование серийных лодок внесен ряд существенных изменений. В частности, заливная горловина бензобака с более эффективной системой воздушного дренажа перенесена на горизонтальную плоскость планшера, консоли снабжены подножками, установлены новые передние кресла с боковой поддержкой, а модификация «BR» комплектуется мягким фартуком, которым можно перекрыть проход между консолями, и дополнительными релингами.

Мотолодки «Slider 180» и «Slider 180 BR» предоставлены для испытаний компанией «Слайдер», г. Казань: тел./факс (843) 296-2290, www.slider-kazan.ru