

«Салют NL»: гламур на каждый день

Алексей Даняев Из многих лодочных тестов, проводимых нами за летнюю навигацию, парочка из них, как правило, попадает на время ее самого начала либо завершения. Тогда-то удается, что называется, «хлебнуть» по полной программе и околонулевой температуры, и ледяных закряин на водоеме, и снеговых зарядов с неба. Испытательной команде не привыкать, но лодки в таких условиях «раскрываются» сполна – и положительными, и отрицательными сторонами.

Алюминиевые лодки «Салют», производимые в Самаре одноименным предприятием, изначально были задуманы не только для гламурных «покатушек». Это настоящие трудовые суда, используемые практичными речниками каждый день, и потому на них сложился стабильный спрос, который позволяет не только успешно поддерживать серийность производства, но и развивать модельные ряды. В какую сторону? Это нам предстояло выяснить по результатам теста двух свежих моделей «Салют-460» и «-490» разработки прошедшего года.

Лодки открывают новую серию, условно названную New Line, в каталоге сокращенно NL. И это именно серия лодок различных компоновок и размерений, объединенных единой дизайнерской концепцией.

В ней «салютовцы» отошли от классического стиля с прямой линией борта, фирменной сплошной зигзагообразной и вваренными в планширь трубчатые профилями. Внешний вид лодок New Line – это плавные геометрические линии, борта с минимальным профилированием. Лодки приобрели стильный изгиб привального профиля книзу, а наклонная поверхность планширя блестит глянцевой краской.

Вообще говоря, красить такие элементы лодок, как рамки стекол, панели, алюминиевые детали интерьера, в Самаре начали давно, а с 2014 г. серия лодок NG уже имела окрашенную верхнюю часть корпуса. Применялась порошковая окраска у подрядчиков. Теперь же завод «Салют» перешел на новый технологический уровень и обо-

удовал собственную профессиональную покрасочно-сушильную камеру. Планширь лодок NL красят двухкомпонентным зеркально-глянцевым полиуретаном различных цветов, очень стойким к воздействиям и имеющим хорошую адгезию к алюминию.

Другое важное нововведение – ветровые козырьки серии Pro с установкой закаленного стекла, которое позволяет оборудовать водительскую консоль настоящим «дворником», и в реальной пользе такой модернизации мы вскоре убедились. Но выбор типа козырька остается за заказчиком – на любую из моделей New Line устанавливаются и козырьки Pro с прямыми стеклами, и стильные козырьки Explorer с гнутыми поликарбонатными стеклами, разработанные для серии NG.





ным – от рундуков со спальными местами до фирменных сидений на стойках. Короче говоря, «салютовцы» унифицировали размеры основных кокпитов лодок серии NL и применяемые компоновочные решения.

Конечно же, лодки серии отличаются размером корпусов, а значит, и основными характеристиками. Конструкция меньшей лодки на ступень легче: толщина алюминия на днище, транце и киле – 3 мм вме-

Оба «Салюта» быстры и устойчивы на ходу. Тем не менее, более легкий «460-й» при маневрах ведет себя агрессивнее, даже несмотря на меньшую мощность мотора

Серия есть серия! В модельном ряде NL применен принцип унификации: в любом типоразмере корпуса заказчик может выбрать комплектацию и лодки в целом, и отдельно кокпита из нескольких вариантов,

отработанных на предыдущих моделях и сериях «Салютов». Как пояснил руководитель предприятия Андрей Жарков, это может быть фирменный «салютовский» «полный трансформер» с патентованным носовым кокпитом, закрываемым съемной палубой-крышкой багажника и комплектом рундуков-сидений, мгновенно превращающихся в спальные места. Можно предусмотреть проход в носовой кокпит – тогда при снятии палубы-крышки «трансформер» превращается в популярный во всем мире «двухконсольник» (именно в таком варианте был предоставленный на тест «Салют-490NL»). Размер носового кокпита лодок в варианте без носовой палубы может быть стандартным – с якорным ящиком в носу (таким был испытанный прототип «Салюта-460NL» с ветровым козырьком Explorer), или увеличенным – с рундучком на месте якорного ящика. Да и комплект сидений в кокпите может быть самым раз-

сто 4 мм у «Салюта-490», и килеватость днища – 9°, а не 13°. Но в целом «490-я» получилась более гармоничной в пропорциях, а граненое стекло с парой добавочных стоек и американским закруглением боковин выглядит современнее, и контрастная черно-белая раскраска борта и планширя добавляет свежести виду. Есть у нее и другие приятные мелочи. Так, наряду со сваркой на малонагруженных деталях применена вытяжная клепка, и это значительно добавило аккуратности, например, кормовому рецессу с его многочисленными поверхностями из алюминиевой «рифленки», выставленными под разными углами друг к другу.

Стиль обязывает: если на прежних классических сериях применялось самое простое палубное оборудование, то New Line обзавелась фирменными полированными кнехтами, нержавеющей замочками люков, а фигурный привальник и профиль для козырьков Pго изготавливаются исключительно для «Салютов» по



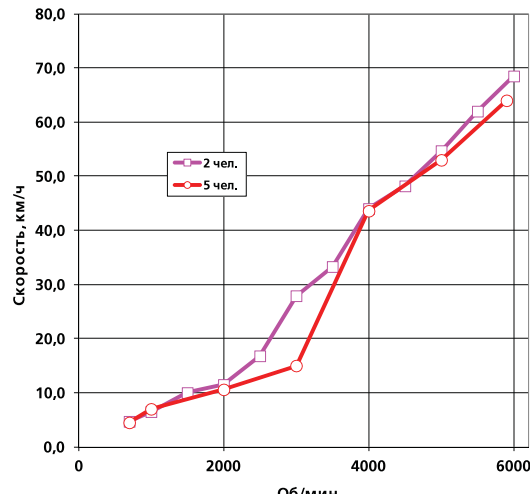
стеклоочиститель «490-й», сконструированный «салютовцами» из стандартных автозапчастей, прекрасно справлялся с непогодой.

Как мы уже упоминали, лодки при внешней схожести и небольшой разнице в длине заметно отличаются конструкцией и массой. На ходу они также вели себя совершенно по-разному, даже если не упоминать неудобства, связанные некоторой туговатостью работы систем управления ненового Меркури.

Легкий малокилеватый «Салют-460» динамично «выстреливал» налегке, максимально разогнавшись до без малого 60 км/ч, охотно отзывался на откидку мотора, и вообще любил задирать нос, даже несмотря на носовую посадку водителя.

При резком «приключенческом» маневрировании его корпус вел себя, пожалуй, излишне жестко, «соскакивая» наружу в поворотах на полном ходу, а при быстрой даче газа в циркуляции проявлял склонность накрываться до привальника, особенно на водительский правый борт. Испытатель уже был готов вынести вердикт об избыточности 60 сил для такой легкой лодки, но испытания на грузоподъемность заставили переменить решение. Предельную нагрузку в 5 человек в основном кокпите лодка взяла не «на раз», а с некоторым разгоном, когда хотелось помочь ей смещением тяжестей в нос. Тем не менее вес был взят, и лодка понесла его с очень достойной «максималкой» в 53 км/ч. Очевидно, с минимально рекомендованными 40 л.с. «460-я» будет очень прилично вести себя под малой нагрузкой, вытянет на режим

Данные замеров скорости лодки «Салют-490 NL» (ПМ Suzuki 90, винт с шагом 21 дюйм)



Оборудованный тахометром «490-й» дал возможность сделать замеры при двух нагрузках. Видно, что груженная лодка хотя и разгоняется медленнее, в крейсерской скорости проигрывает мало

и предельные полтонны нагрузки, но в случае регулярных перевозок тяжестей мотор-«шестидесятка» будет все же предпочтителен.

И как разительно отличался на ходу старший брат «Салют-490»! И штурвал, и ДУ Suzuki-90 работали легко и мягко (хотя повторимся – это здесь не главное), и столь же легко отзывалась на управление сама лодка – не срываясь, не хватая воздух винтом, четко выдерживая любой заложенный радиус поворота, хоть с полного хода, хоть «под разгон». «Горб» при разгоне слегка просматривался, но далее скорость ровно соответствовала оборотам на тахометре, а «максималка» достигала типичных для такой энерговооруженности 70 км/ч. При полной нагрузке в 5 человек «горб» предсказуемо погроб (это видно на графике скоростей), максимальная же скорость упала незначительно – до 64 км/ч. Способ-

ность лодки мало терять в скорости под нагрузкой хорошо согласуется с ее полезной склонностью «держаться за воду», и причиной им обоим – грамотное распределение угла килеватости по длине днища с небольшим наклоном скулы, что способствует несколько носовой центровке корпуса. Есть и побочный эффект – такой корпус трудно заставить бежать быстрее, откидывая мотор триммером, и здесь при проектировании важно выдержать меру. «Салют-490» не очень охотно, но все же реагировал на откидку, это значит – зачет конструктору, он достиг наилучшего баланса ходовых качеств.

И еще зачет строителю, который, несмотря на подорожание импортной комплектации, обещает удерживать цену новинок на доступном уровне.

Резюме

Компания «Салют» сделала себе имя на прочных и практичных лодках «на каждый день». Кто сказал, что такая лодка должна иметь примитивную внешность? Новую серию NL самарских судостроителей можно охарактеризовать как попытку придать продукции новое качество, оставаясь в рамках исходной концепции практичной лодки «для всех», чьи прочность и верная служба доказаны годами успешных продаж. Это новое качество достигнуто не только более приятным внешним видом, но и радикальными улучшениями конструкции, причем некоторые особенности вроде нескользкой палубы или крепкого стеклоочистителя смогли сполна проявиться только в условиях предпринятого тест-драйва 📌



Самарский завод
моторных лодок «Салют»
www.salut-boats.ru, info@salut-boats.ru
+7 (800) 550-9801

