SILVER HUSKY»

плюс пять моторов «Suzuki» от 115 до 250 л.с.

Новая серия мотолодок «Silver» получила название «Husky». Изначально это имя принадлежит ездовой породе сибирской лайки. Еще два века назад кочевые племена Чукотки вывели редкостную породу голубоглазой собаки, которая отличалась силой, отменной выносливостью, могла везти нелегкие нарты промысловиков на большие расстояния в суровых снегах Крайнего Севера. И при всем том оставалась очень неприхотливой и дружелюбной к человеку. Моряки говорят, как назовешь судно... Поэтому, выезжая на тест очередной лодки «Silver», мы интуитивно ожидали от нее определенных качеств. Впервые нам пришлось выходить на нашу «мерную милю» сразу на пяти модификациях. На основную платформу корпуса «Silver Husky» устанавливались пять подвесников разной мощности – от 115 до 250 л.с., причем один из них – водомет. Масштабность теста потребовала и соответствующего редакционного экипажа. Сколько людей – столько и мнений, поэтому даем слово каждому из испытателей по отдельности.

Константин Константинов:

Почему такой выбор? Сегодня лодочной экзотикой никого не удивишь. Перед каждой навигацией приходят десятки новых моделей, но утихает шум громких презентаций, и многие из них навсегда исчезают с лодочного горизонта.

Наш признанный лидер в производстве металлопластиковых мотолодок – компания «Спортсудпром СПб» – еще в конце прошлого сезона объявила о начале производства новой модели «Silver Husky», более того, позиционировала ее как центральную модель в крупносерийной программе завода – на 2007 г. более 1500 экз.

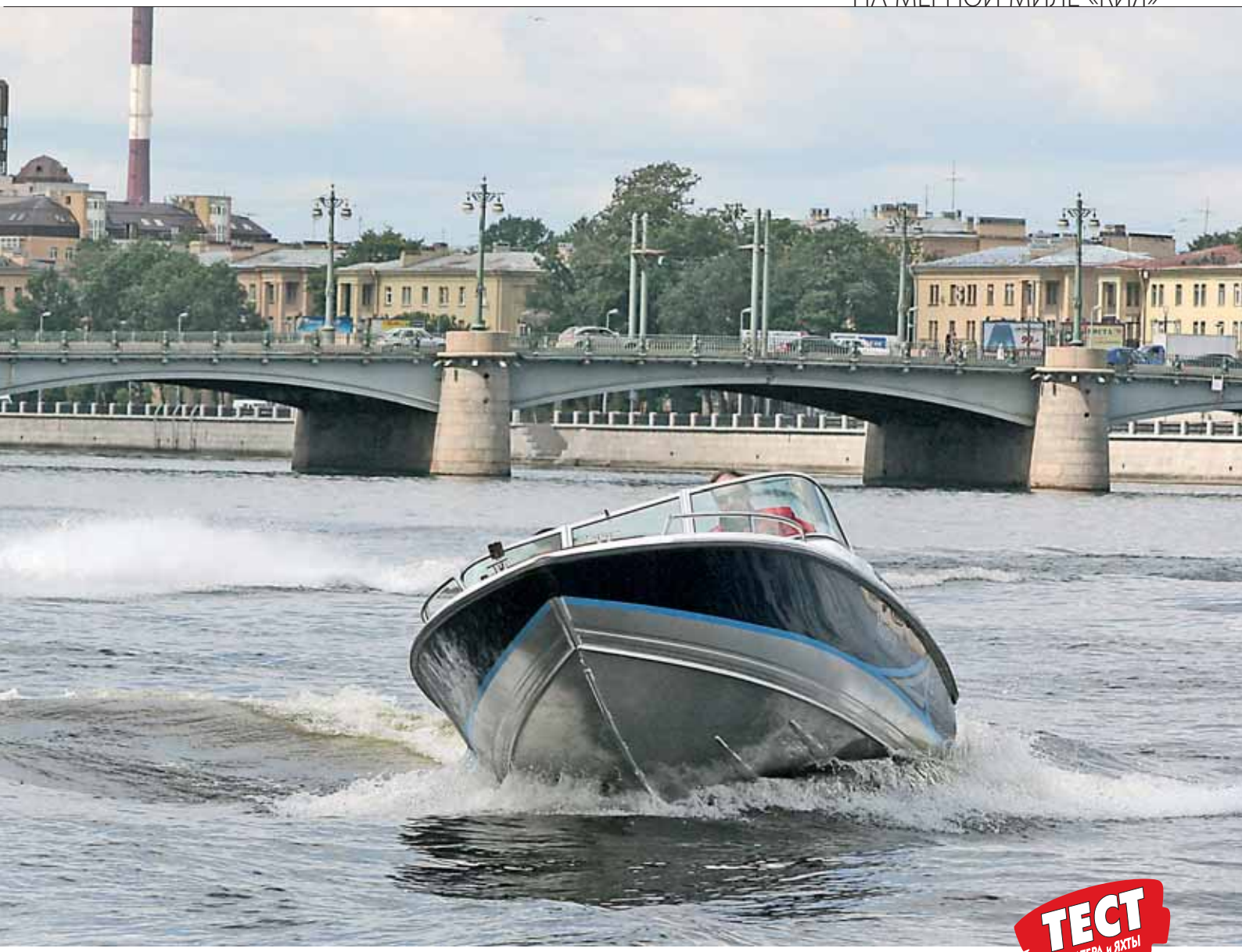
На ровном месте такие серьезные заявления не делаются. Поэтому нас сразу заинтересовали история вопроса и родословная нового фаворита.

Уже несколько лет подряд руководитель питерской компании Виктор Кожинов выезжает на рыбалку в дельту Волги. Это настоящий рыболовный рай, и мало кто из отечественных спиннингистов не мечтал хоть раз в жизни испытать там рыбацкую удачу.

Без надежной и удобной мотолодки туда лучше не отправляться – извилистые, на десятки километров, протоки, тесные, со стеной тростника, ерики, плавни и лиманы дельты, где серьезная каспийская волна бьет по мелководью. Некоторые из искушенных и обеспеченных рыболовов держат там целую «конюшню» современных рыболовных лодок. На особом счету – американские металлические «басс-боты» от «Alumacraft», «Tracker», «Lund». Добротные «янки», рассчитанные в основном на озерную погоню и охоту за окунем-большеротиком, в каспийской дельте на открытой воде чувствуют себя иногда не очень уютно – умеренно-килеватый корпус (в основном 12°) на волне ощутимо бьет, находиться на высокоподнятой открытой платформе в резкую качку на морской волне далеко не комфортно, да и со стороны невысокой квадратной кормы нет-нет да и плюхнет от проходящего катера. Есть, конечно, и чисто морские модели с килеватостью до 17°. Но вот компромисса нет. Да и внутри угловатый металлический корпус зашит

Основные данные мотолодки «Silver Husky»

Длина, м	6.30
Ширина, м	2.40
Вес, кг	790
Килеватость на транце, град.	18.5
Пассажировместимость, чел.	6
Объем топливных баков, л	2×140
Рекомендованная мощность ПМ, л.с.	90–225
Цена, руб. (в стандартной комплектации без учета доставки в регионы)	699 000
Конструкторы	Илья Адамчик, Виктор Кожинов
Макетные работы	Илья Адамчик, Алексей Никонов, Сергей Даниленко



не всегда практичным в наших условиях морским ковролином.

Именно тогда у Виктора родилась идея сделать лодку с американскими достоинствами, но без американских недостатков. Лучше всего для таких условий по размерам и обводам подходит сильверовский «Eagle», проверенный рыбалкой на больших открытых водоемах, в первую очередь на нашей Ладоге. Компромиссная килеватость в 18.5° оптимально обеспечивает как сравнительно мягкий ход в свежую погоду, так и незначительную потерю максимальной скорости из-за килеватости на спокойной воде.

Словом, класс «река–море». Для дельты Волги, где нужны быстрые и большие переходы, рыболовную компоновку, конечно, лучше делать открытой, которая оптимальна для средних и теплых широт. Во флагманской модели «серебряных орлов» уже были три модификации, но все – каютные. Они практически закрыли потребности в таких лодках для прохладного Севера. Оставалось четвертая открытая модификация «DC» с двумя консолями (мы ее в свое время испытывали под двумя «полтинниками» – см. № 193). Но консоль – временное убежище на короткие расстояния. При больших переходах водитель и пассажир открыты всем ветрам и непогодам, и в этом случае предпочтительнее сплошное панорамное стекло с боковинами, как на старых «Линкольнах». Недаром такое стекло в мощной окантовке – обязательная деталь почти на всех американских рыболовных лодках, причем непременно с центральной форточкой. Именно так на новой модификации появилось настоящее «тейлоровское» стекло от знаменитого американского производителя. На такое стекло в отличие от полимерного пластика уже можно устанавливать столь необходимые в непогоду стеклоочистители.

Вторым обязательным условием была названа необходимость установки на один корпус широкой гаммы моторов, от 90 до 250 л.с. – любой мотор для любого человека. Задачей было охватить весь диапазон – от «бюджетной» лодки со скоростями хода 55–60 км/ч до тюнинговой эксклюзивной модели со скоростями за 90 км/ч.

Мощные тяжелые четырехтактники и двойной запас топлива (два бака по 140 л) существенно изменили центровку лодки, и в связи с этим для оптимального угла глиссирования и более плавного выхода на режим консоли пришлось сместить в нос на 70 см.

Эти условия в основном и определили облик новой модели. И надо сказать, она существенно изменилась по сравнению с «Silver Eagle DC». При тех же габаритных размерах она стала выглядеть более мощной и цельной, с просторным кормовым кокпитом и уютным открытым носовым. Зрительно даже увеличилась ширина и высота корпуса. Стеклопластиковая палуба теперь «не вкладывается» внутрь корпуса, а

Рундуков и запираемых емкостей на лодке – в достатке

как бы надевается на него сверху, закрывая фальшбортом верхнюю грань металлической бортовой «призмы». В целом увеличилась жесткость корпуса, но заметно увеличился и общий вес лодки, что произошло, скорее всего, за счет увеличения толщины наружного борта до 3 мм. Открывая к левому борту калитку и откидывая центральную форточку, свободно, не задевая консоли, проходишь в носовой кокпит. На испытанной бюджетной модели калитка сделана из прозрачного акрила, что делает ее незаметной. Перемещаясь на ходу по лодке, мы не раз на нее натыкались. На последующих экземплярах она сделана уже из тонированного стекла.

Мягкие поворотные кресла на стоянке можно использовать как рыболовные. Отрадно (об этом мы не раз говорили в своих статьях), что у всех диванов – кормового, носового и двух бортовых – появились опционные мягкие спинки, и крепятся они не слабыми кнопками, а застежками-«репейниками» – удобно и прочно.

Обратили мы внимание на обилие так необходимых на рыболовной лодке багажников: кроме традиционного кормового и носового (кстати, имеющих переборку для хранения «грязного» и чистого снаряжения), есть два бортовых и два транцевых. Также на «Husky» появилось такое новшество, как два сухих багажника под пайолом, которые как опция могут быть переделаны в аэрированные садки. Они закрываются герметичными крышками и имеют высокие комингсы, при самоотливном кокпите это деталь необходима.

Штурманское место слева от водителя имеет бардачок и закрываемую прозрачной крышкой нишу для хранения штурманских приборов и карт.

На более дорогих моделях настил кокпитов сделан из тиковой планки, так же как и носовая палуба и площадки на крышках транцевых багажников. Это сразу придает интерьеру роскошь и породу. Холодный блеск низких стальных поручней по периметру кокпита в сочетании с полированной окантовкой стекла ставит завершающую точку в сдержанно-элегантном облике «Husky».

На ходу лодка узнаваема. Единственное отличие от более ранних модификаций – корпус спокойнее выходит на глиссирование и мягче за счет большего веса и более ровной посадки режет волну. За высоким обрамлением стекла от встречного потока воздуха экипаж практически полностью защищен.

В носовом кокпите на бортовых полукруглых «банкетках» благодаря двойной спинке удобно сидеть как боком, так и лицом навстречу движения.

Что задело и слегка «поцарапало»? Длинномеры — те же весла или отпорный крюк — внутри кокпита пристроить сложно, нет мелких бортовых карманчиков и ниш, и по удобству работы, и по дизайну не очень подходят хайтековские утки, при каждом запуске мотора приходится открывать кормовой диван и нащупывать в темноте подкачивающую грушу.

Что бы выбрал я? Бесспорно, дерево внутри лучше ложится на рыбацкую душу, чем голый пластик вокруг. Так что отделка тиком предпочтительней. А из предлагаемого сегмента моторов я бы выбрал «175-ю» модель. На рыбалку экипажем в шесть человек предпочитаю не ходить, а вот два-три человека и умеренный багаж под силу этой модели. При тщательном подборе винта и полной обкатке мотора (на тесте были практически «нулевые» моторы со штатными винтами) рубеж скорости в 85 км/ч вполне реален, что удовлетворит большинство рыбаков. А по экономичности этот вариант почти в два раза лучше, чем при предельной мощности. На «175-й» модели при полной заправке и пойдешь быстро, и уйдешь дальше, чем на любом из предлагаемых. Да и цена, и ежегодные налоги на «лошадок» более дружественны человеку... Можно сказать, что эта модель и более выносливая, и вполне неприхотливая, и достаточно сильная. Словом, «Husky» — лодка ездовой породы.

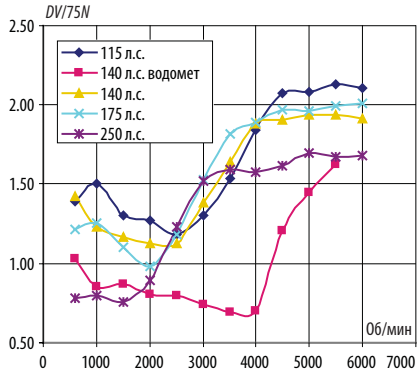
Алексей Даняев:

Вряд ли мы ошибемся в том, что модельный ряд «Silver» сейчас наиболее востребован рыболовами-любителями – а точнее, самой основательно экипированной их частью. И с точки зрения маркетинга судостроители сделали правильный шаг, усилив линейку «рыбаков», которых мы обычно и видим в лодках «Silver», моделью более прогулочного назначения. Если перспективы разработанного финнами «пляжного крейсера» «Silver Moreno» в нашей стране не вполне ясны, то с «Silver Husky» все может получиться. Шестиметровый алюминиевый корпус отработан в производстве и хорошо зарекомендовал себя на двухконсольной модели «Eagle». Новый вариант пластиковой палубы выглядит вполне консервативно, не отпугивает покупателя, уже привыкшего к подобной компоновке с носовым и кормовым кокпитами. Козырь новинки – конечно же, «правильное» ветровое стекло от «Taylor Made», не искажающее вида, стойкое к износу, оборудованное алюминиевой рамкой и откидной форточкой в центральном проходе. Благодаря этой форточке и дверце в нижней части, которые фиксируются как в закрытом, так и в открытом положении, встречный ветер нас нисколько не беспокоил даже на полном ходу. Кроме того, строитель предоставляет возможность отделки тиковыми элементами – пайолами, лючками, дверцами, что очень добавляет теплоты и законченности интерьеру.

Грамотно распределены по пространству судна объемы для хранения багажа и снабжения. Не надо думать, куда спрятать якорь, концы и кранцы – запираемые защелками отсеки оказываются тут же под рукой у каждой швартовной утки. Логично выглядят и

два трюмных ящика под пайольными люками. Не вполне эргономичны, впрочем, верхние плоскости консолей – рулевой и «штурманской». Брошенные на них мелкие предметы, не удерживаемые никаким ограждающим бортиком, очень быстро улетят за борт; всю мелочь необходимо предусмотрительно складывать в специальные отсеки, впрочем это легко доработать. Несмотря на наличие длинного релинга в кокпитах, пассажиру в левом кресле тоже сложно ухватиться за что-либо: в его распоряжении – только рамка ветрового стекла да подпирающая стойка на расстоянии вытянутой правой руки. Неплохо было бы предусмотреть небольшую скобу на консоли, как это обычно делается на лодках подобного типа.

Сравнение вариантов моторизации лодки по критерию пропульсивного качества DV/N. Винтовые подвесники дают примерно близкие показатели, водомет сильно отстает от них.



Тестирование лодок с подвесниками разной мощности и типов дало кое-какую пищу для исследований. Отметим прежде всего довольно высокую скорость, которую корпус «630-го» способен развивать без потери ходовой устойчивости. Раскачивание с борта на борт появлялось только при подходе к рубежу 90 км/ч, о дельфинировании и прохватах воздуха и речи не шло, благо все лодки были оборудованы управляемыми транцевыми плитами. В такой ситуации даже обычная болезнь килеватых корпусов – заваливание на борт реактивным моментом винта – лечилась успешно.

В первом приближении разница в поведении лодок под обычными подвесниками разной мощности выразилась, как и следовало ожидать, лишь в достижимой скорости. Но одинаково ли рационально она достигалась? На графике изображены кривые пропульсивной эффективности системы корпус–движитель, построенные по отношению *DV/N* во всем диапазоне оборотов, где *D* – полное тестовое водоизмещение судна, *V* – соответствующая оборотам скорость, а *N* – приближенно вычисленная отдаваемая при этом мощность. Хорошо видно, что при тестовой нагрузке «Suzuki-115» отдавал мощность заметно эффективнее как на малых, так и на высоких скоростях, а значит, и потреблял меньше топлива на единицу пути. При отсутствии повышенных требований к скорости можно считать мотор 115 л.с. наилучшим выбором. Моторы в 140 и 175 л.с. работали на «Husky» практически с одинаковой отдачей, хотя скорости под ними отличались очень существенно – намного больше, чем при переходе со 115 на 140 л.с. Самый же скоростной мотор в 250 л.с. по эффективности на самых малых и самых полных ходах приблизился к водометному варианту. А то, что происходит на скоростях с самого начала глиссирования – при 2500–3500 об/мин – хорошо известно опытным водномоторникам. Здесь примерно одинаково хорошо работают винтовые подвесники любой мощности. Выводы делайте сами.

«Husky» под водометом – совершенно особая песня. По эффективности он отстал от винтовых подвесников на 20–25% во всем диапазоне оборотов, так что, прежде чем решиться на установку подвесного водомета, основательно подумайте: его достоинства немногочисленны – это лишь лучшая защищенность при несколько уменьшенной габаритной осадке, невысокая чувствительность к разным нагрузкам и лучшая реверсивность.

Артем Лисочкин:

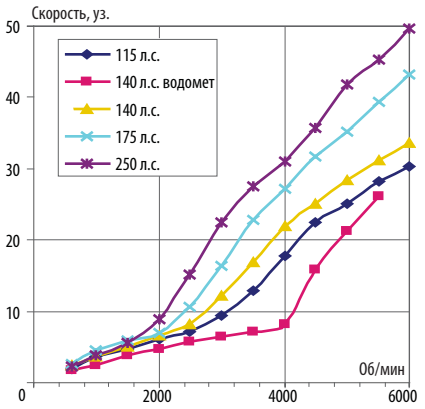
Предоставленные на тест комплектации «Husky» наглядно иллюстрируют характерную для последнего времени тенденцию неуклонного роста мощности подвесных моторов, устанавливаемых в том числе и на корпуса, которые достаточно давно выпускаются в практически неизменном виде. Самый первый «Eagle», испытанный на нашей «мерной миле» еще в 2001 г. – каютный «Star Cabin» – был оборудован четырехтактной «Yamaha F115», по нынешним меркам достаточно скромной. Тогда мы и помыслить не могли, что на транце лодки, созданной на его базе, может оказаться 250-сильный мотор (не говоря уже о том, что тогда подобных подвесников попросту не существовало!).

Отправляясь на тест «Husky», мы скорее ожидали возможных параллелей с другой модификацией «Орла» – открытой двухконсольной «DC», которая, несмотря на тот же корпус, заметно отличалась от каютника своим поведением на воде (см. № 193). В частности, она была избавлена от склонности к ходовому крену, вызываемому на «Star Cabin» его массивной и довольно парусящей надстройкой и вынуждающей

Результаты испытаний мотолодок «Silver Husky» с различными подвесными моторами

(нагрузка – 2 чел. плюс приведенный в таблице объем топлива, ходовой тент убран, транцевые плиты подняты, скорость ветра – 3–5 м/с, высота волны – 0.1–0.3 м, темп. воздуха – 18°С, темп. воды – 14°, место испытаний – р. Большая Невка, Санкт-Петербург)

ПМ	«Suzuki DF115»	«Suzuki DF140»	«Suzuki DF140»	«Suzuki DF175»	«Suzuki DF250»
Запас топлива, л	100	100	110	130	170
Диаметр × шаг ГВ, дюймы	14×17 алюм.	Водомет	14×19 алюм.	14¾ × 23 сталь	16 × 23 сталь
Об/мин	Скорость, уз (км/ч)				
600	2.0 (3.7)	1.8 (3.3)	2.5 (4.7)	2.6 (4.9)	2.3 (4.2)
1000	3.6 (6.6)	2.5 (4.6)	3.6 (6.6)	4.5 (8.4)	3.9 (7.2)
1500	4.7 (8.7)	3.8 (7.0)	5.1 (9.5)	5.9 (10.9)	5.6 (10.4)
2000	6.1 (11.2)	4.7 (8.7)	6.6 (12.2)	7.0 (12.9)	8.8 (16.2)
2500	7.1 (13.1)	5.8 (10.7)	8.2 (15.2)	10.6 (19.7)	15.1 (28.0)
3000	9.4 (17.4)	6.5 (12.1)	12.1 (22.4)	16.4 (30.3)	22.4 (41.4)
3500	12.9 (23.8)	7.1 (13.1)	16.8 (31.1)	22.8 (42.1)	27.4 (50.7)
4000	17.7 (32.7)	8.2 (15.1)	22.0 (40.7)	27.1 (50.2)	31.0 (57.4)
4500	22.4 (41.5)	15.9 (29.4)	25.1 (46.4)	31.7 (58.6)	35.7 (66.0)
5000	25.0 (46.2)	21.2 (39.2)	28.3 (52.4)	35.1 (64.9)	41.7 (77.2)
5500	28.1 (51.9)	26.1 (48.2)	31.1 (57.6)	39.3 (72.7)	45.3 (83.8)
6000	30.3 (56.1)	–	33.6 (62.1)	43.1 (79.8)	49.5 (91.4)



задействовать управляемые транцевые плиты. Мы пришли к выводу, что на «DC» вполне можно обойтись и без плит (правда, наверняка сказалась как довольно умеренная мощность, так и двухмоторная установка – эту лодку мы испытывали с парой «Suzuki DF50»).

Однако за более привлекательный дизайн и повышенный уровень комфорта, достигаемые за счет «полноценной» стеклопластиковой секции, здесь придется платить не только деньгами: по сравнению с «DC» «Husky» заметно потяжелела, отчасти за счет увеличения толщины наружного борта (790 против 640 кг), – причем в основном «сверху», что вызвало некоторое повышение центра тяжести. В результате при сохранении ряда качеств открытого «DC» напрашиваются ассоциации с еще одной относительно недавней разработкой «Спортсудпрома» – «Silver Eagle WA» с компоновкой «Walkaround» (см. № 204).

Некоторые испытанные «Husky» в той или иной мере прилегали на левый борт на среднем и полном ходу. С довольно умеренным 115-сильным мотором этот эффект был незаметен и легко убирался одной только откидкой мотора при помощи кнопок триммера; при более мощных моторах для противодействия усилившемуся реактивному моменту гребных винтов лучше было задействовать транцевую плиту левого борта. (Не требовалось это только на лодке с водометным мотором, избавленном от боковых уводов). Заметными оказались и крены в крутых поворотах, особенно в левую сторону – при наиболее мощном 250-сильном моторе в этом случае приходилось основательно сбрасывать газ даже в относительно пологом левом вираже. При «раскрутке» с места окунуть в воду внутренний планширь – отнюдь не проблема. Впрочем, «экстремальная езда» – все же не главная стихия как любого «Eagle», так и «Husky». С задачей быстрой доставки в намеченную точку, не требующей скоростного «слалома», лодка справляется вполне достойно даже в свежую погоду.

Следует отметить, что наиболее мощный вариант мы испытывали отдельно от остальных – в другой день и при куда более «серьезной» предгрозовой погоде. Приготовившись после знакомства с «DC» к прыжкам с волны, обнажающим винт, мы были приятно удивлены тем, что поперек полуметровой крутой волны можно довольно комфортно двигаться со скоростью 77–80 км/ч, не взмывая то и дело в воздух – дополнительный вес «Husky» в подобной ситуации оказался только в плюс. Впрочем, для удержания лодки на ровном киле (в таком положении она наиболее уверенно режет волну) пришлось заглубить левую транцевую плиту – на соответствующем индикаторе при этом светилась примерно треть светодиодного столбика.

Кстати, и сами плиты, и управление ими очень приглянулись. Скорость их срабатывания – в самую точку: отклик на клавиши не слишком медленный, и при этом не слишком быстрый, что исключает возникновение нештатных ситуаций при неаккуратном обращении. Кроме того, никаких запутанных «противофазных» схем, характерных для скандинавских лодок – использована старая добрая «американка», когда соответствующая клавиша управляет только своей плитой, положение кото-

Виктор Кожинов – руководитель «Спортсудпром СПб» – в создании «Husky» лично принимал самое непосредственное участие

рой легко понять по расположенному тут же индикатору даже в темноте.

Значительно опущенная плита несколько «подтормаживает» лодку (но практически не вызывает при этом бокового увода) – на «Husky» с 250-сильным мотором максимальная скорость в этом случае составила 88.8 км/ч против 91.4 км/ч с полностью поднятыми плитами. Такую немалую скорость корпус вполне «держит», но следует быть готовым к тому, что при определенных условиях – например, при встрече с «косой» волной – может начаться бортовая раскачка, для остановки которой потребуется сбросить скорость. Честно говоря, основной кайф от использования мощного подвесника даже не в скорости, а в «автомобильных» ощущениях: на скорости 45–50 км/ч мягко рокочущий мотор крутит непривычно неторопливо – стрелка тахометра не достигает и середины шкалы, так что с пассажиром, словно в салоне легковушки, можно переговариваться вполголоса.

Плиты, кстати, хороши здесь не только для корректировки крена – полностью опустив их, можно поддерживать весьма похожий на глиссирование режим на скорости всего лишь 19–20 км/ч, что весьма полезно как при движении в волну, так и при необходимости поберечь топливо – хотя при наличии сразу двух 140-литровых бензобаков (один из которых, правда, опционный) такую ситуацию трудно представить даже чисто теоретически.

Особый интерес вызвала у участников теста версия с водометным мотором. К тому, что по скоростным показателям она заметно отстанет от лодки с аналогичным 140-сильным мотором «классической» схемы, мы были вполне готовы, но вот само по себе поведение ее на воде приятно удивило. Пожалуй, окажись на нашем месте неспециалист, он, наверное, мог бы и вовсе не догадаться, что на транце установлен «джет» – лодка и управлялась столь же уверенно, что с обычным подвесником, и триммировалась исправно. «Провал» до 4000 об/мин выглядит затянутым только на графике – на деле мотор преодолевает этот «пустой» диапазон довольно быстро. Единственно, при швартовках «шепотом» следовало помнить, что выступающей под днище подводной части с плавничком, способной сыграть роль рулевого пера, здесь нет, отчего на повороты штурвала на «нейтрали» лодка не реагирует – требуется хотя бы минимальная тяга.

Если же говорить о личных пристрастиях, то при своей любви к быстрой езде из протестированного ряда я все же выбрал бы не «топовый» вариант, а лодку с «Suzuki DF175» – на мой взгляд, этот комплект наиболее «сбалансирован» как с финансовой, так и с потребительской точки зрения.

Плюсы:

- дружественная, привычная компоновка;
- высокий уровень исполнения и отделки, качественное оборудование;
- достойный дизайн;
- предсказуемость поведения на воде.

Минусы:

- не очень удобные панели консолей;
- невысокая сопротивляемость кренящим моментам на ходу.

РЕЗЮМЕ

Несмотря на то, что питерский основатель «Спортсудпрома СПб» – заядлый рыбак, «Husky» (выпускаемая на данный момент исключительно в России) отличается «прогулочной» направленностью – во-первых, это уже не спартанская рабочая «двухконсолька», а куда более комфортабельный «bowrider», а во-вторых, и носовой кокпит здесь поменьше за счет смещения консолей в нос и увеличения объема более обитаемого кормового отсека. Лодка действительно чувствует себя уверенно в весьма широком мощностном диапазоне, но все же наиболее «крутой» вариант мы бы рекомендовали далеко не всем – в частности, новичкам лучше осваивать «Husky» с более «спокойными» моторами.

Мотолодки «Silver Husky» с подвесными моторами «Suzuki» различной мощности предоставлены для испытаний петербургской компанией "Спортсудпром СПб": т. (812) 513-8511, 513-8311, тел./факс 513-8400; aradion@gmail.com, info@yachtingrussia.ru, www.silverboats.ru www.yachtingrussia.ru