

› Артем Лисочкин. Фото Александра Насонова и Константина Константинова

«Silver Eagle 650 WA»: золотая середина



Новая модификация флагманского «Eagle» была впервые представлена широкой публике на летней бот-шоу в Хельсинки – что, казалось бы, ничуть не удивительно, ведь бренд «Silver» изначально финский. Однако внимательных посетителей выставки, ориентированной в первую очередь на внутренний рынок Суоми, ждал сюрприз: эту лодку, ставшую несомненным «гвоздем» стенда компании, доставили из Петербурга, где она и появилась на свет.



Самая крупная модель «Silver» относится к числу судов, наиболее изученных испытателями «КИЯ». Первый попавший в Россию каютный «Eagle Star Cabin» иностранной сборки мы основательно погоняли в ладожских шхерах еще в самом начале нового века (см. № 177). А с тех пор, как «финское серебро» начали производить и на петербургском предприятии «Спортсудпром», флагман стал частым гостем на редакционной «мерной миле» – помимо уже российского «Star Cabin» и его экспериментальной дизельной версии (№ 188), мы опробовали на воде открытую модификацию «DC» с двумя бортовыми полуконсолями (№ 193).

В СООТВЕТСТВИИ С ИМИДЖЕМ

Не секрет, что алюминиево-пластиковые лодки «Silver» позиционируются на российском рынке прежде всего как лодки для рыбалки премиум-класса, а

продвигает их Общество содействия развитию спортивного рыболовства «Yachting Russia Club». Наши предыдущие испытания «Eagle» предусматривали и эту часть программы, так что о рыболовных качествах предыдущих версий можем судить не понаслышке.

Что касается «Star Cabin» с его типично скандинавской компоновкой, предусматривающей максимальную «закрытость» обитаемого пространства, то, на наш взгляд, это скорее дейкрейсер – комфорт здесь на первом месте, а удобство для рыбалки лишь на втором (хотя предоставленная тогда на тест лодка и была вооружена достаточно дорогостоящим оборудованием для троллинга). Наиболее подходящее место для работы со снастями – кормовой кокпит – здесь все же тесноват, а высокая просторная надстройка представляет собой определенную помеху при спиннинговой ловле в заброс.

Для «продвинутых» энтузиастов, отходящих от берега исключительно в расчете на рекордные трофеи, несравненно более удобен «DC» с огромным, ничем не загроможденным кокпитом на всю длину корпуса, лишь условно разделенным бортовыми полуконсолями на «водительскую» и «рабочую» зоны. Однако основной минус этой модификации тот же, что и у большинства открытых лодок: платить за оперативный простор на борту приходится снижением комфорта и довольно спартанскими условиями обитания. Отсутствие крыши над головой при выходах в холодную и дождливую погоду требует соответствующей экипировки и не позволяет организовать нормальный ночлег – а это важно не только для туристов, но и для рыбаков, ведь нередко поиск уловистого места в «диких» местах, где и слыхом не слыхивали о береговых турбазах и гостиницах, занимает не несколько часов, а весь уикенд от пятницы до воскресенья.

Возможен ли компромисс? Естественно, возможен, и называется он «walkaround» – «ходи вокруг». Компоновка с относительно компактной центральной рубкой, имеющей небольшой габарит по высоте, вокруг которой предусмотрен свободный проход, надежно



Основные данные мотородки «Silver Eagle 650 WA»

Длина, м	6.50
Ширина, м	2.40
Вес, кг	980
Килеватость на транце, град.	18.5
Пассажировместимость, чел.	7
Объем топливных баков, л	2×140
Рекомендованная мощность ПМ, л.с.	90–175
Категория СЕ	С
Цена, руб.	841 600



защищенный высоким фальшбортом и релингами, обеспечивает разумный баланс между комфортом и свободным пространством на палубе, столь ценным любителями «водной охоты». Поскольку подавляющее большинство специализированных рыболовных лодок во всем мире выполнено именно по такой схеме, «walkaround» просто не мог рано или поздно не появиться и на лодках «Silver».

Так сложилось, что первым обзавелся такой компоновкой 6-метровый «Shark», тоже испытанный на нашей «мерной миле» (№ 195), поэтому первые сравнения «Eagle WA» напрашиваются именно с «Акулой».

Несмотря на разницу в размерах и силуэте корпуса, издали обе лодки легко спутать. На первый взгляд, пластиковая палубная секция с невысокой рубкой, больше похожей на центральную консоль, и характерной площадкой-«бушпритом» на «Eagle WA» представляет собой просто пропорционально увеличенный «верх» «Акулы», но при внимательном осмотре начинаешь замечать ряд существенных отличий, причем в лучшую сторону.

Сразу обратил на себя внимание новый дизайн интегрированного в рубку

поста управления с улучшенной эргономикой – и поза за рулем более удобна, и приборы, которые на «Shark» располагались практически горизонтально, теперь читаются столь же легко, как в хорошем автомобиле. Вместо отдельных кресел водителя и пассажира, которыми была оборудована протестированная лодка, может быть установлен двухместный «диван» – выбор за покупателем.

Ходовой тент по-прежнему представляет собой скорее «надставку» над ветровым стеклом, прикрывающую лишь переднюю часть кокпита, но вот логичная и эстетичная система его складывания, в отличие от предыдущей модели, очень понравилась – дуги откидываются вперед и прячутся под обтекаемую крышку за ветровым стеклом. Правда, и тут не обошлось без «ложки дегтя» – чтобы ослабить резьбовые соединения, приходится лезть за инструментами, хотя проблему легко решить при помощи обыкновенных барашковых гаек.

Как и у «Акулы», побортные проходы в нос от кормовой переборки рубки заметно приподняты и тоже снабжены ступеньками-рундуками – высотой фальшбортов пришлось здесь немного пожертвовать ради увеличения внут-

ренних объемов, но благодаря высокому релингам и значительной ширине проходов, несравнимых с узенькими поточинами каютных лодок, чувствуешь себя на этих участках палубы более чем уверенно. Кокпит, естественно, самоотливной. По-прежнему хватает больших и маленьких багажников, большей частью «сухих», объем которых по сравнению с «Shark» несколько увеличился. И, конечно, заметно просторней (прежде всего за счет увеличения длины и ширины) стало в каюте, хотя, с точки зрения обычного «катальщика», здесь все равно несколько тесновато. Что ж, такова специфика компромиссной компоновки «walkaround», где закрытое помещение предназначено не для посиделок, а в первую очередь для ночлега.

КТО ЛЮБИТ ПОГОРЯЧЕЕ?

После долгого знакомства с «Eagle» мы уже знали основные особенности его поведения на воде – довольно «острые» реакции на повороты штурвала и вероятность ходового крена, вызываемого реактивным моментом гребного винта и перемещениями экипажа. Именно по этой причине приходится время от времени прибегать к помощи транцевых плит – чтобы полностью реализовать



РЕЗУЛЬТАТЫ ИСПЫТАНИЙ мотолодки «Silver Eagle 650 WA» (ПМ – четырехтактный «Suzuki DF250»)

(нагрузка – 2 чел. плюс 60 л топлива, ходовой тент убран, ГВ – стальной трехлопастной шагом 21 дюйм, скорость ветра – 6–8 м/с, высота волны – 0.2–0.3 м, темп. воздуха – 15°C, место испытаний – р. Большая Невка, Санкт-Петербург)

Об/мин	Скорость, уз (км/ч)
500	2.3 (4.3)
1000	4.5 (8.4)
1500	5.8 (10.7)
2000	9.5 (17.6)
2500	15.5 (28.7)
3000	23.0 (42.5)
3500	27.4 (50.6)
4000	32.5 (60.2)
4500	36.6 (67.8)
5000	40.4 (74.7)
5500	44.5 (82.3)
6000	49.0 (90.6)*

*При максимальном кормовом дифференте до первых признаков дельфинирования и бортовой раскачки

вполне достойные мореходные качества корпуса, на большой скорости необходимо преодолевать волну на ровном киле, избегая ударов о воду той или иной плоскостью днища.

На каютном «Star Cabin» возможным объяснением может быть высокое расположение центра тяжести. Скажем, открытый «DC» практически не кренит на ходу и в поворотах (хотя свою роль при наших испытаниях наверняка сыграла двухмоторная установка довольно умеренной суммарной

мощности – 2×50 л.с.). Кстати, самый первый «Star Cabin» мы тоже тестировали с мотором «всего лишь» в 115 л.с. В общем, 250-сильный четырехтактный «Suzuki» на транце «WA», пусть и не столь высокого, как «Star Cabin», поначалу показался нам в полном смысле слова запредельным.

Более низкая надстройка не очень заметно сказала на склонности к кренам – в этом смысле «WA», пожалуй, все же ближе к каютной версии, нежели к открытому «DC», особенно при «раскрутке» с места, позволяющей развернуться буквально на пяточке почти с 45-градусным креном. По достижении примерно 3000 об/мин (около 45 км/ч) лодка слегка прилегла на левый борт, но с ростом скорости сама собой выпрямилась, позволяя при неизменном расположении экипажа держаться на ровном киле без использования транцевых плит – вплоть до весьма впечатляющих 90 км/ч!

Невзирая на все наши первоначальные опасения, движение на предельном режиме не оказалось сопряжено с откровенно нештатными ситуациями, хотя от водителя требовались хорошие навыки управления, предельная собранность и постоянный контроль за лодкой. Короче говоря, процесс несколько напоминал управление тяжелым внедорожником с «топовым» мотором – большинство таких машин тоже можно разогнать до очень внушительных скоростей, но своим поведением на дороге они, несомненно, отличаются от обычных легковушек. Наиболее серьезным происшествием при движении на максимальной скорости оказалась потеря мягкой кормовой подушки, сорванной напором встречного ветра – на всех «Silver» их традиционно фиксируют защелкивающимися кнопками, и надежность таких креплений на скоростной лодке оставляет желать лучшего. Впрочем, представители «Спортсудпрома» сообщили, что с недавних пор проблема решена – вместо кнопок европейского

производства, которые использовались на тестовой лодке, теперь применяются американские, с вдвое большим усилием на отрыв.

Наиболее комфортной нам представилась скорость порядка 65–70 км/ч – и движешься быстро, и можешь немного отвлечься на беседу с пассажиром, разговор по мобильнику и т.д.

РЕЗЮМЕ

С учетом рыболовного имиджа марки, появление этой модели является логическим завершением модельного ряда «Silver». Теперь и флагманский «Eagle» позволяет выбрать золотую середину между оперативным простором на палубе и «крейсерским» комфортом. Универсальности добавляет и сама фирменная «силверовская» технология: прочный алюминиевый корпус придаст уверенности при посещении «диких» мест с необорудованными берегами, и в то же время благодаря привлекательному дизайну, обеспеченному во многом за счет применения пластика, и высокому качеству изготовления лодка будет уместно смотреться и в самой шикарной марине. Для того чтобы полностью реализовать заложенные в корпус ходовые качества, необходимы транцевые плиты, не зря входящие в стандартную комплектацию. Что же касается мотора (или моторов), то, как показывает наш опыт общения с «Eagle», здесь вполне достаточно мощности порядка 140–150 л.с. Если финансовые возможности позволяют установить на транец 250-сильного монстра, как на наших испытаниях, то примерно треть его «лошадок» при нормальных условиях эксплуатации будет разумнее держать про запас. «Eagle WA» действительно способен разогнаться до 90 км/ч, но лодка эта все же не спортивная.

Мотолодка «Silver Eagle 650 WA» предоставлена для испытаний петербургской компанией «Yachting Russia Club»: тел. (812) 513-8400, 513-8511, 448-5522, факс (812) 513-8438; info@yachtingrussia.ru, www.yachtingrussia.ru, www.silverboats.ru

«Eagle WA», представленный группе журналистов из Скандинавии и России в хельсинкском яхт-клубе, ничем не отличался от уже тестированного нами на невских просторах. Разве что мотор, в соответствии с жесткими правилами Северного стандарта, был установлен менее мощный — «Suzuki DF 175», да вместо пары кресел у водительского места был размещен «диванчик» на двоих с откидной нижней подушкой. В эргономичности от этого он только выиграл. Рулить было удобно как сидя, так и стоя, откинув вверх подушку, при этом поле зрения не загромождали стойки, релинги и т.п., а ветровое стекло несколько не искажало панорамы хельсинкского фьорда. В силу дефицита времени мы не стали «выжимать» из лодки все ее скоростные качества, а просто отметили, что на полном ходу при нагрузке в два человека с полными баками на

более чем 200 л топлива скорость составила 35 уз (65 км/ч) при 5400 об/мин. Скорость могла быть и выше, но мотору было явно тяжело — сказались скоростной винт, более тяжелая морская вода, установленный из-за прохладной погоды тент... Шум его, однако, не слишком мешал — на крейсерском ходу можно спокойно разговаривать, а на полном он едва перевалил за 80 дБ. Финны назначили предельную мощность совершенно разумно, поскольку ни при каких манипуляциях штурвалом корпус не проявлял склонности к потере устойчивости и излишнему крену. Его, правда, приходилось постоянно корректировать даже на прямых в зависимости от курса к ветру — из-за влияния и довольно высокого центра тяжести судна, и парусящего тента, и немалой килеватости мореходного корпуса.

Алексей Даняев