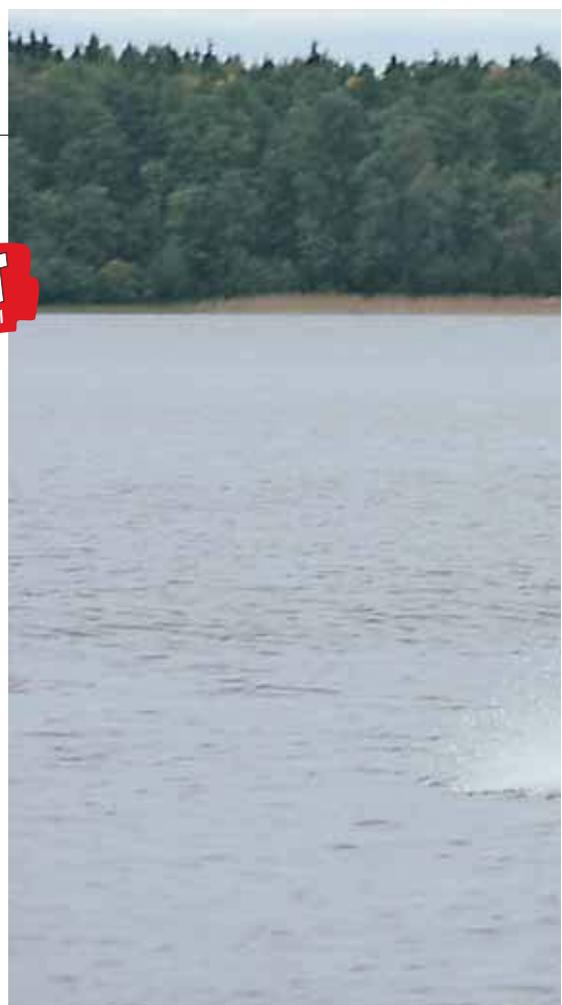


Константин Константинов. Фото автора

«SILVER DORADO»

ИСПЫТАНИЯ ПРОДОЛЖАЮТСЯ

ТЕСТ
КАТЕРА и ЯХТЫ



Прошло более двух лет после премьеры моторной лодки «Silver Dorado», но она по-прежнему смотрится свежо и необычно. «Космический челнок», «неземной пришелец» – таких определений наиболее часто удостоивается в катерных журналах это необычное судно финских конструкторов.

Почти две недели отходила «Dorado» «на мерной миле «Кия» после первого знакомства (см. «Кия» № 205). При столь длительной эксплуатации образ лодки приобретает объемное измерение. Накопленный опыт заменяет интуитивное предчувствие первых выходов. Ко многому, что цепляло – привыкаешь, перестаешь замечать, но некоторые характерные черты проступают ярче.

Скорость

Это один из главных показателей, на который обращает внимание будущий владелец лодки. Уже практически обкатанный мотор максимально допустимой по паспорту мощностью в 115 л.с. полностью соответствовал скоростным возможностям «Dorado». Сразу скажем, что в этом сочетании штатный алюминиевый винт с шагом 17" и диаметром 14" (от «Suzuki-115») лучше оставить в магазине: он будет определенно «легким». С нагрузкой в пять человек свободно справляется следующий по шагу «сузуковский» алюминиевый винт – 19×14". Несмотря на такую загрузку, лодка легко выходит на глиссирование, достигая скорости около 65 км/ч, причем еще остается запас

по оборотам до предельных значений – около 200 об/мин.

Для походов налегке с одним водителем лучшим из алюминиевых винтов стал родной «сузуковский» с шагом 23"; с ним удалось достичь скорости 71.3 км/ч при 5900 об/мин.

Абсолютный же рекорд скорости со стальными винтами остался за «мичигановским» «Ballistic» (24×13.5"): это 77.1 км/ч при 5950 об/мин. Однако этот экзотический винт не выбирает своих возможностей: по своим размерам он только-только встает на место, проходя «впритирку» рядом с компенсатором гидродинамического момента. Поэтому пытаться на максимальных оборотах выбрать оптимальную гидроразгрузку мотора для более выгодной посадки лодки по дифференту



Чемпион по скорости — стальной винт «Ballistic»

надо очень осторожно – при резкой откидке от нулевого положения по триммеру винт прохватывает воздух, его начинает бить крупная дрожь, и он теряет упор. При ювелирном увеличении угла откидки можно до градуса поднимать нос лодки, смоченной остается только кормовая треть, и скорость ощутимо увеличивается. При большем угле появляется рыскливость, движение становится неустойчивым и просто опасным.

Из стальных винтов «Solas» нам понравился четырехлопастной HR Titan 21×13". Он мягко включался, имел малую вибрацию, хорошие скоростные показатели: 72.1 км/ч с одним человеком и 71.0 км/ч с двумя на максимальных оборотах. Эти скорости были практически сравнимы с показателями трехлопастного «Solas» HR Titan 21×13 7/8" – 71.8 и 71.2 км/ч соответственно, но на всех промежуточных оборотах четырехлопастной винт заметно опережал трехлопастной, т. е. был более «тяговитым».

Одним из теплых сентябрьских дней мы медленно дрейфовали вдоль заросшего тростником берега, забрасывая блесну в потаенные места. Когда решили перебраться на новое место и вышли на чистый плес, лодка, разогнавшись и выйдя на глиссиро-



Испытывают наши коллеги

Наши коллеги из ведущего финского журнала «Vene» также провели испытания мотолодки «Silver Dorado». Должны отметить, что их главные выводы по результатам теста во многом совпали с нашими. Надо лишь добавить, что, в отличие от модели, выпускаемой питерским заводом «Спортсудпром», на финском «Dorado» были второе место рядом с водителем и кормовой навес.

Приводим некоторые выдержки из статьи Heikki Juuri-Oja «Лодка «Silver Dorado 540» – футуристический взгляд», опубликованную в «Vene» № 11 (2006).

– Едва ли другое отечественное новшество в судостроении вызвало так много изумления, как катер «Silver Dorado».

– Система раздвигающегося навеса идет на шаг впереди своего времени. Она требует еще немного доработки, но в будущем мы увидим такие же сдвигающиеся навесы на аналогичных моделях лодок других изготовителей.

– Лодка небольшого размера похожа на космический челнок.

– Сдвинутый с края носа навес сделал возможным легкую погрузку багажа с пирса, а также очень удобную посадку в лодку, хотя для этого придется согнуться и наступить на обивочное покрытие.

– Крыша навеса прозрачная, она защищает от дождя, но при этом не делает помещение темным. Красивым летним днем этот же навес можно задвинуть, чтобы путешественники могли любоваться синим небом и солнцем.

– В целом, команда проектировщиков проделала отличную работу. При этом для легкости движения навеса можно было попытаться спроектировать его лучше. Не все владеют «совершенной техникой» обращения с навесной крышей и не у всех пользователей «Dorado» есть хотя бы половина силы взрослого мужчины. Не мешало бы подумать, можно ли конструкцию навеса облегчить и при этом хотя бы слегка улучшить видимость.

– «Dorado» – достойный образец качества, достигнутого за последние годы в компании «Silver». Лодку можно спокойно и без опаски передавать капитану, который только набирается опыта вождения. Случайный пользователь должен все же остерегаться того, что на крутых поворотах «Dorado» наклоняется неожиданно сильно, но лодка, несмотря на это, никогда не была близка к опрокидыванию. Рекомендую установку транцевых плит, так как лодка высокая, поэтому испытывает большое сопротивление ветра.

вание, набирать максимальную скорость отказалась: после 40 км/ч винт начинал кавитировать. Перебрав все возможные причины, мы причалили к берегу, решив основательно осмотреть мотор и корпус. И только раскатав корпус на мелководье, обнаружили, что в зазор между днищем и продольным реданом, приваренным прерывистым швом, забились длинная тростничинка, которая и провоцировала винт – он начал кавитировать. На воде эту причину, если не поднырнуть под лодку, обнаружить трудно. Так что, если столкнетесь с похожим явлением, осмотрите внимательно дно снаружи.

Управляемость

За рулем «Dorado» чувствуешь себя, как за штурвалом океанского лайнера – извилистые протоки и узкие речки – не его стихия, лодке ближе прибрежный простор. Но случаются неожиданные ситуации, на которые, чтобы избежать аварии, реагировать надо мгновенно. При резком повороте каютная лодка сильно кренится внутрь поворота, проскальзывая кормой наружу. При таком маневре, отвернув от неожиданного препятствия нос лодки, вы почти наверняка заденете его кормой. У автомобилистов

такой маневр называется «лосиным» тестом, справиться с заносом помогает электроника. На воде ее, увы, нет. Нас в таком случае выручает, как говорят горнолыжники, предповорот. Для этого надо очень коротко повернуть в сторону препятствия, а потом резко переложить руль в сторону от него, на другой борт. Если вы успеваете перед этим немного скинуть скорость, а при переключке газ прибавить, маневр получается еще более эффективным, но он достаточно опасен и требует тренировки. Очень помогает в этом острое рулевое управление с усилителем у «Dorado» и ничтожный люфт при переключке. Именно этот маневр выручил нас в сумерках, когда среди волн мы заметили, как говорится, уже перед самым носом, полузатопленную металлическую бочку.

Не надо доказывать, что любая, даже очень обтекаемая по форме рубка создает на ходу, а тем более в ветер, дополнительное сопротивление. На «Dorado» мы его сильного влияния на управляемость не заметили, а при встречном ветре даже возникает ощущение, что лодка как бы подвсплывает из-за аэродинамической разгрузки и управлять ею легче.

Проблемным для нас оказался



При резком повороте корму слегка заносит



Крюк-фиксатор подъема стекла на подволоке рубки



Маховик с венцом электростартера



Четыре кранца занимают практически весь объем кормового багажника

сильный ветер с правой носовой четверти. Лодка приобретает крен на левый борт, несколько теряет в скорости, управлять становится тяжелее – она как бы лежит на руле. Ветровые силы и гидрореактивный момент от гребного винта в этом случае складываются и задавливают левый борт. Наиболее правильно здесь было бы установить транцевые плиты.

Дождь и туман

Стекло зарыбило крупными каплями дождя. Видимость резко падает, хочется привстать с кресла, взглядываясь по курсу поверх крыши рубки. Но развитого ветроотбойника нет, и глаза сечет пропитанный дождем ветер. Сбросить скорость, поставить тент? А если наоборот – прибавить...

На скорости за 60 км/ч встречный ветер начинает сдувать капли дождя с выпуклого стекла, как с иллюминатора самолета при взлете.

На стоянке в сильный дождь обойтись одной рубкой-убежищем не получится, придется ставить тент; в противном случае из-за веса собравшегося в рубке экипажа получается явно носовой дифферент, и дождевая вода вместо того, чтобы уходить через шпигаты самоосушающегося кокпита, начинает собираться под ногами сидящих в рубке.

В сильный туман для безопасности лучше идти малым ходом или переждать непогоду. Лобовое стекло полностью запотеваает, и следить за курсом можно только поверх рубки.

Обитаемость

Свои первые яркие впечатления человеку свойственно преувеличивать. Однако перечитывая сейчас, год спустя, предыдущий репортаж об испытаниях «Dorado», могу полностью подтвердить свои тогдашние ощущения. Да, действительно, идея со сдвижным большим стеклом-навесом, благодаря которому в лодке, кроме кормового, образуется еще и полноценный носовой кокпит, защищенный от непогоды, просто гениальна. Дизайнерская проработка – яркая и самобытная. Исполнение – хорошее. Не зря специалисты считают, что эту идею могут подхватить другие фирмы, и тогда появится свой тип легко трансформируемых каютных мотолодок для прохладного Севера.



Неудобный доступ к свече зажигания IV цилиндра



Висячий провод подводки питания к бортовому огню

Практика показала, что при любой погоде находиться внутри такой рубки комфортно, удобно заходить с берега через нос и грузить багаж. Оценили мы нескользящее покрытие в носу. Внутри просторно и светло; опасения, что широкие боковые стекла после пересыхания резинового уплотнителя могут на волне вылетать, как это частенько бывало на старой «Ладого-2», не подтвердились. Все прочно и надежно.

Вокруг стола в кормовом кокпите легко усаживаются четыре человека. В таком же составе мы умещались и на ночлег: трое могли лечь на сплошной настил, заложив центральный проход мягкими подушками, а четвертый мог в полный рост вытянуться на кормовом диване.

Возникали ли у нас какие-либо неудобства, замечали ли мы какие-то недостатки? Да, они были. Это прежде всего те, о которых мы уже писали в прошлом репортаже. Например, отмечали затруднения с подъемом лобового стекла (правда, натерев направляющие воском, мы в значительной мере от них избавились), упоминали о необходимости иметь побольше бортовых шкафчиков и сеточек для всяких мелочей, высказывали пожелание иметь в рубке мягкие спинки над диванами, говорилось и о слишком высоком кормовом релинге, о недостаточной видимости из-за боковой стойки. В процессе эксплуатации были сформулированы и другие идеи. Стоило бы их разделить на две группы. Первую мы условно назвали бы пожеланиями, которые, на наш взгляд, могут добавить удобства и безопасности на борту. А вторая относится, скорее, к пожеланию выпускать к базовой комплектации дополнительные опции или параллельно производить более продвинутые модификации; может быть, уже сегодня стоит думать о модели второго поколения.

К первой группе мы бы отнесли разработку новой конструкции фиксатора лобового стекла в поднятом состоянии. Входя и выходя через нос, приходится нагибаться и беречь голову – выступающий на подволоке крюк-фиксатор травмоопасен, особенно на волне.

Для пассажиров внутри рубки

нужны две-три ручки (или поручня) для безопасности при ходе по волне.

Залезая в рубку с берега, неизменно наступаешь на подушку носового дивана; хотелось бы здесь видеть небольшую ступеньку-приступочку.

После застолья некуда убрать тяжелую стеклопластиковую столешницу, чтобы освободить пространство кормового кокпита; если ее сделать навесной, то можно будет откидывать к левому борту, убрав металлическую ножку. Придав столешнице форму центрального прохода в рубке, удастся использовать ее и в качестве доски для устройства постели; а мягкие закладные подушки стоит приблизить по форме к спинкам диванов, чтобы использовать днем по их второму назначению.

Внутри рубки на подволоке нет плафона. В вечернее время, при ночевке это неудобно. Висящие внутри рубки провода подводки питания к бортовым огням смотрятся удручающе среди внутреннего великолепия.

Рифленая насечка по дну кокпита имеет очень острые края, босиком ходить неприятно; со временем края протираются и сквозь белое покрытие проступает темно-коричневая структура смолы и т. д.

Ко второй группе мы бы отнесли пожелания по отделке и оборудованию лодки, имея в виду более продвинутую модификацию.

В сырую погоду при ночевке ни-

Максимальный угол подъема мотора из воды при сбитом положении регулятора



чем не зашитый подволок рубки опотеваает. Он имеет несколько технологический вид со следами формовки и выступающими головками болтов крепления. Ворсовая или декоративная зашивка придала бы интерьеру законченный, привлекательный вид и дополнительно снизила бы шум.

Сбоку консоли водителя или даже, может быть, под столешницей штурманского столика хорошо было бы иметь закрывающийся «бардачок», в который можно убрать документы, ключи, инструкции, навигационную карту и т. д.

На приборной доске стоит установить еще вольтметр для контроля за напряжением бортовой сети, а малоинформативный указатель уровня топлива целесообразно заменить на контроллер топлива, что мы уже и сделали; он не только рассчитывает остатки топлива в баке и сигнализирует о его нехватке (что очень важно для впрысковых моторов), но и показывает расход топлива в пути и его часовое потребление.

В междудонное пространство корпуса свободного доступа практически нет, поэтому в аварийном случае, например, при отказе электропомпы или разрядке аккумулятора, имеет смысл поставить ручную помпу.

Вдоль свободного левого борта в кокпите не лишними были бы специальные держатели для весла, отпорного крюка, рыболовных снастей.

Мотор

За два года эксплуатации мотор «Suzuki DF 115» нас ни разу не подвел. За это время выявились его предпочтения по топливу. С «первого ключа» он заводился на бензине с заправок компаний «Шелл» и «Несте». На другом бензине, например от «Лукойла», он после многодневной стоянки первую попытку мог пропустить и, слегка подымив, запуститься со второй. Топливные испытания у нас намечены на следующую навигацию, вероятно, они смогут объяснить эту причину.

Со сменой масла на воде, как говорилось в предыдущем репортаже, мы потерпели неудачу. Сливное отверстие находится практически на уровне воды, а приподнимая мотор или дифферентуя лодку, слить все отработанное масло из картера



Залезать с кормы и обслуживать мотор из-за высокого релинга неудобно

трудно. Поэтому делали мы это только на суше; следует лишь заранее запастись промывочным адаптером водяного шланга на заборное отверстие воды, так как перед сменой надо обязательно прогреть мотор на холостых оборотах.

Преподнес нам мотор и пару загадок. В один из выходов угол подъема дейдвуда из воды неожиданно уменьшился. При полностью нажатой кнопке триммера на подъем из воды показывался не весь редуктор полностью, как раньше, а лишь край одной из лопастей. Подходить по мелководью к берегу, не задев мотором, стало невозможно. Был проверен гидронасос, клапан ручной откидки, еще раз перечитана инструкция в русском переводе. Причин мы не нашли. И только уже дома, обратившись к оригинальному тексту фирменной инструкции, мы обнаружили вверху подвески крошечный рычажок регулятора-реостата, который мы случайно задели. «Неисправность» была тут же ликвидирована.

Нельзя добраться на воде и до свечи четвертого цилиндра. Для этого надо снимать кожух дейдвуда.

Не все просто и с аварийным запуском мотора. Описание с рисунками операций есть только в русском издании. Отвернув мощной отверткой с рычагом винт защитного кожуха маховика, вы обнаружите перед собой венец электростартера, который тоже просто так не снимешь. А в нем ни «ручья», ни прорези для стартерного шнура нет.

Кстати, об инструменте. Он японски изящный и скромный по набору. Полагаться только на него на воде нельзя. Например, если вам

потребуется заменить гребной винт, то без торцевого или накидного ключа «на 27» и запасного шплинта не обойтись, а в наборе его нет. Побойтесь и о ручном насосе для смены масла в редукторе, без него тоже будет сложно.

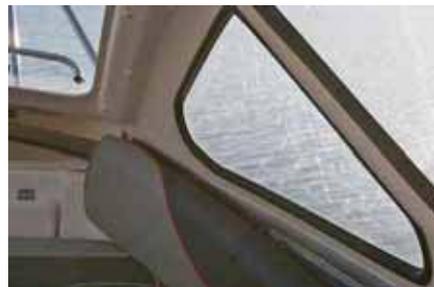
Уход и хранение

Казалось, уже столько лет у нас на рынке лодки «Silver», но каждый раз, подходя ближе, не перестаешь удивляться – как же качественно, без помарок, совсем не «по-металлически», выглядит корпус. Качество, которое можно увидеть и даже пощупать. Выглядит по-автомобильному дорого и «едет дорого». Новый стиль!

У каждого владельца еще при покупке подсознательно рождается мысль: «Как бы подольше сохранить этот автомобильный лоск».

На ходу, при швартовке, при случайном наезде корпус, естественно, страдает. Но как бы часто мы не ходили на лодке, большую часть своей жизни она стоит – мокнет под дождем, выгорает на солнце, пылится на ветру, бьется на стоянке и страдает от навалов. А после зимы, с ее перепадами температур, соленой промозглостью оттепелей, смерзшимися кусками грязной наледи – иногда вообще трудно привести корпус в прежнее состояние.

Металлический корпус «Dorado» нам удалось сохранить и, что удивительно, почти в первоначальном виде. Признаемся, без особых затрат времени и сил. Главное, нельзя «запускать» какие-то мелкие дефекты (от «серьезных» нас судьба милости) и надо лишь следовать определенной тактике. Наш корпус, во-первых, на стоянке всегда хранился под штатным стояночным тентом. Современная прочная ткань не выгорает на солнце и не вытягивается от дождя, чехол удачно скроен, что называется,



Потертости на стекле от тента



костюмчик сидит. Он не только предохраняет стеклопластик внутренней секции и окрашенные призмы борта от выгорания и старения на солнце, но и защищает в какой-то степени от нездорового внимания к оставленному в кокпите. Подушки кормового дивана и водительского сиденья лучше убирать внутрь рубки – при сильном дожде тент в корме от скопившейся воды все же немного провисает и часть ее через швы просачивается в кокпит.

Главный недостаток тента – это шершавая жесткая изнаночная сторона ткани. На ветру или при перевозке лодки на трейлере она полощется и на окрашенных поверхностях бортов и на поверхности стекол остаются матовые потертости, которые потом очень трудно выводятся даже полировкой. Внешний вид, конечно, от этого страдает. Поэтому при длительном хранении или перевозке лучше закрывать эти элементы защитной пленкой.

Окрашенная часть борта легко полируется восковыми автомобильными пастами и долго сохраняет безукоризненный блеск на воде.

Перед навигацией подводную часть корпуса мы натирали водостойкой тефлоновой пастой. Это не только способствовало его сохранности в чистоте в течение всей навигации, но и давало прибавку в скорости примерно в 1.5–2.0%.

В целом же металлический корпус хорошо переносит зимнее хранение, не требует никакого ухода в навигацию. Не обрастает на стоянке, не страдает от мелких навалов и швартовок к необорудованному берегу. Небольшие царапины можно зачистить мелкой шкуркой с последующей обработкой шлифовочными пастами.

Хранить лодку на плаву, как показал наш опыт, лучше кормой к причалу. С кормы легче заходить, удобнее заправлять топливо из канистры с бона.

Корпус кормой опирается на два выступающих примерно на 65 см деревянных упора с резиновыми накладками и расчаливается тросом через две скобы, имеющиеся по краям транца. По бортам вывешивается по два кранца. При такой схеме хранения на воде корпус не получил даже мелких повреждений.

Мы прекрасно понимаем, что пределов совершенства нет, за всем этим стоят дополнительные трудозатраты, дорогие комплектующие, замедление конвейерного ритма, общее удорожание производства, что неизбежно скажется на конечной цене каждой лодки.

Сегодняшний судовладелец стал более требовательным; он придирчивей относится к любым мелочам, из которых и складывается комфорт на борту, и если ему предлагается более качественный товар, даже более дорогой, покупатель все чаще делает свой выбор в пользу второго. Посмотрите статистику автомобильных продаж машин не бюджетного, а среднего уровня, бизнес-класса. Редко кто покупает автомобиль в самой скромной, базовой комплектации. «Silver Dorado» – это тот же автомобиль бизнес-класса для человека среднего достатка.

Японцы, выпускающие одни из самых совершенных автомобилей в мире, каждые четыре-пять лет обновляя очередное поколение модели, казалось бы, уже доведенной до совершенства, другим, говорят: «Мы не исправляем, мы улучшаем».

«Silver Dorado» – очень удачная и одна из самых ярких моделей в своем классе. Сегодня в водно-моторном мире трудно сказать что-то принципиально новое, найти свою точку отсчета. С «Dorado» – это удалось. Нам бы очень не хотелось, чтобы ее судьба со временем затерялась среди множества других. Поэтому надо идти вперед. И если на этом пути совершенствования что-либо пригодится из нашего опыта, будем считать, что мы работали не зря.

Сегодняшний судовладелец стал более требовательным; он придирчивей относится к любым мелочам, из которых и складывается комфорт на борту, и если ему предлагается более качественный товар, даже более дорогой, покупатель все чаще делает свой выбор в пользу второго. Посмотрите статистику автомобильных продаж машин не бюджетного, а среднего уровня, бизнес-класса. Редко кто покупает автомобиль в самой скромной, базовой комплектации. «Silver Dorado» – это тот же автомобиль бизнес-класса для человека среднего достатка.

Японцы, выпускающие одни из самых совершенных автомобилей в мире, каждые четыре-пять лет обновляя очередное поколение модели, казалось бы, уже доведенной до совершенства, другим, говорят: «Мы не исправляем, мы улучшаем».