

Артем Лисочкин

Фото Дениса Богданова и Владимира Матяжа

# «Slider 160 BR»: МЕНЬШИМИ СИЛАМИ

**ТЕСТ**  
КАТЕРА И ЯХТЫ

В нынешнем сезоне испытатели «Кия» отметили явление, претендующее на роль знакового для российского рынка маломерных судов: если в прошлые годы отечественные судостроители в основном лишь увеличивали размеры выпускаемых корпусов, то теперь, словно опомнившись, принялись расширять свои модельные ряды за счет относительно компактных лодок, нередко представляющих собой уменьшенные версии уже существующих моделей.



Подобная тенденция, на наш взгляд, никоим образом не свидетельствует об ослаблении позиций российского лодочного рынка. Скорее, наоборот — ликвидация сложившегося перекоса в сторону довольно больших посудин способна дать новый толчок его развитию, прежде всего с точки зрения массовости. Новички, решившие впервые приобщиться к водно-моторным радостям, начинают, как правило, «с малого», и число их неуклонно растет. Но не будем забывать, что у небольшой лодки и без того хватает своих плюсов, способных удовлетворить как неопытного, так и человека опытного.

Как говорится, «большая лодка — большие проблемы». С компактным суденышком всяческих забот, усилий и затрат куда меньше. Ему проще найти

место для стоянки и зимнего хранения, при транспортировке на самом простеньком трейлере можно обойтись обычной легковушкой, а спуск-подъем не требует особых усилий даже в одиночку. Расходы как на само приобретение лодки с мотором, так и на эксплуатацию (в первую очередь на бензин) тоже «подъемны»... Кстати, нередко именно характеристики подвесника становятся решающим фактором при выборе лодки, и довольно умеренная по нынешним меркам мощность порядка 40–70 л.с. представляется многим наиболее оптимальной. В общем, если вы не планируете использовать судно в качестве плавучей резиденции в расчете на толпы гостей, а акватория не отличается особо суровым нравом, размерчик порядка 4.5–5 м — при-

## ОСНОВНЫЕ ДАННЫЕ МОТОЛОДКИ «Slider 160 BR» (в скобках — отличающиеся данные версии «S»)

Длина, м	4.95
Ширина, м	2.2
Высота борта на миделе, м	0.79
Осадка, м	0.25
Килеватость на транце, град.	16
Сухой вес, кг	400 (520)
Емкость топливного бака, л	75 (100)
Высота транца, м	0.51
Мощность ПМ, л.с.:	
– максимальная	75 (90)
– рекомендуемая	60
Пассажироместимость, чел.	5
Грузоподъемность, кг	480
Цена, руб.	От 230 000*

\* В стандартной комплектации

мерно такой, что обеспечивал водно-моторную массовость в советские времена — будет в самый раз.

Нынешним летом испытания на редакционной «мерной миле» прошли сразу несколько новых лодок подоб-



ного класса — тестовые отчеты читайте в следующих номерах «КиЯ». Сегодня же расскажем о своих впечатлениях от новинки казанской компании «Slider», тоже не отставшей от последних веяний российского лодочного рынка.

### Младший брат

В прошлом году мы познакомили читателей с единственной на тот момент 5.9-метровой моделью компании — правда, сразу в двух модификациях с компоновками «cuddy cabin» и «bowrider» (см. № 211). Эта довольно удачная, по нашему мнению, лодка наиболее уверенно чувствует себя на воде с мотором мощностью 100–150 л.с. и с сакраментальной «полташкой» может эксплуатироваться лишь чисто теоретически. Казалось бы, чтобы уложиться в набирающий популярность «умеренный» мощностной диапазон, конструкторам нужно было всего лишь создать пропорционально уменьшенную копию проверенного «180-го», но не все оказалось столь просто.

Внешним обликом новинка действительно очень напоминает своего «старшего брата», хотя некоторые фир-

менные черты приобрели несколько гипертрофированный характер. Более-менее полагая на «180-м» погнать планширя превратилась в довольно крутую дугу, отчего высокобортный силуэт «160-го» еще сильнее напоминает выскакивающего из воды дельфина, хотя боковые пропорции в общем и целом сохранены — скорее всего, такое впечатление создается из-за дизайна кормовой части с характерными свесами, заимствованного у прототипа.

Естественно, о каютном «cuddy cabin» при уменьшенной длине речь уже не шла, так что «160-й» создавался исключительно как открытый боурайдер. Эта компоновка достаточно универсальна, что обычно и требуется от компактной лодки. Носовой кокпит, изначально предназначенный для комфортного размещения пассажиров во время водных прогулок, удобен и для рыбалки (несмотря на меньшие габариты, здесь по-прежнему есть «пространство для маневра», поскольку, в отличие от «180-го» с V-образным носовым диваном, на сей раз конструкторы ограничились тремя раздельными сиденьями-рундучками).

Правда, убрать снятые с них мягкие подушки и ковровое покрытие теперь некуда — меньшая почти на метр длина вынудила отказаться от огромных багажников в консолях, столь восхитивших нас на более крупном боурайдере от «Slider».

Помимо трех упомянутых носовых рундуков и отдельного якорного форпика, под крышкой кормового дивана мы обнаружили привычный набор из трех багажных «ванночек». бший объем при этом несколько меньше, чем у необорудованного «технического отсека», но зато здесь чисто и сухо, да и аккумулятор, как и положено, отгорожен от всего прочего. Кроме того, они легко вынимаются, что позволяет, в частности, без проблем проинспектировать трюмную помпу (это немаловажно, поскольку кокпит не самоотливной).

Да и в остальном, несмотря на меньшие габариты, по уровню исполнения интерьера «160-й» ничуть не отстает от «старшего брата» — нарядные двухцветные кресла с регулировками, симпатичные, хотя и несколько обезличенные панели консолей, легко чи-



Для повторных испытаний наугад выбрали первую попавшуюся лодку «с конвейера», еще в защитной пленке

таемые приборы... Претензии те же — в кокпите не обнаружилось ни одного бардачка, и всякую мелочевку, как и прежде, придется пристраивать в открытых бортовых «карманах» кокпита. Выемки-подстаканники (роскошь, доступная лишь пассажиру) явно мелковаты, и тот же мобильник на волне вряд ли удержат. Зато, как у больших, имеется «аудиоподготовка»: специальное гнездо под магнитола, пара «морских» динамиков и антенна — это ведь все-таки боурайдер, а не банальная «двухконсолька»!

Как и на «Slider 180 BR», носовой кокпит можно полностью закрыть хорошо подогнанной тканевой деккой, превратив его в большой багажник,

а в проходе между консолями натянуть мягкий фартук, чтобы в кокпит не задувало на ходу. Есть трапик для купания. кантовку ветрового стекла с откидывающейся «форточкой» в свое время мы отнесли к явным успехам казанской компании — по нашему мнению, на сегодняшний день это один из лучших отечественных образцов. Столь же привлекательно выглядит она и на «160-м», хотя нет предела совершенству — на одном из российских предприятий по заказу и чертежам «Slider» изготовлена партия специализированных алюминиевых профилей для лодочного остекления, и нам обещали, что по этой части лодки фирмы вскоре действительно смогут

## РЕЗУЛЬТАТЫ ИСПЫТАНИЙ МОТОЛОДКИ «Slider 160 BR»

(нагрузка — 1 чел. плюс 40 л топлива, ходовой тент убран, ПМ — четырехтактный «Suzuki DF50», ГВ — алюминиевый трехлопастной штатный шагом 15 дюймов, скорость ветра — 3–5 м/с, высота волны — 0.1–0.3 м, темп. воздуха — 12°C, темп. воды — 17°, место испытаний — Куйбышевское водохранилище, Казань)

Об/мин	Скорость, уз (км/ч)
850	1.5 (2.7)
1000	2.6 (4.8)
1500	3.8 (7.0)
2000	4.6 (8.5)
2500	5.5 (10.2)
3000	6.1 (11.3)
3500	9.4 (17.3)
4000	15.7 (29.1)
4500	18.9 (35.0)
5000	22.2 (41.1)
5500	25.5 (47.1)
6000	28.2 (52.2)
6400	31.1 (57.6)

## РЕЗУЛЬТАТЫ СКОРОСТНЫХ ИСПЫТАНИЙ МОТОЛОДКИ «Slider 160 BR» С ПМ «Suzuki DF 50» И НАГРУЗКОЙ 1–5 ЧЕЛ.

Нагрузка, чел.	Время выхода на глиссирование, с	Скорость, уз (км/ч)
1	2–3	31.1 (57.6)
2	4–5	29.2 (54.1)
3	12	28.8 (53.3)
4	20	28.3 (52.3)
5	Более 30	27.7 (51.2)

поспорить с продукцией именитых зарубежных производителей. Не знаем, как это будет выглядеть в серии, но продемонстрированный нам в заводском цехе опытный образец смотрелся весьма достойно.

### «Меньше» — не значит «проще»

Специалисты-судостроители вряд ли оспорят, что чем меньше длина скоростного глиссирующего корпуса, тем больше сложностей возникает при его создании. Подтвердить это могут и конструктор лодки Денис Богданов, и, в некоторой степени, испытатели «Кия». После совместного тестирования самого первого опытного образца в конструкцию «160-го» был внесен

ряд изменений, после чего мы посетили Казань еще раз.

Впрочем, и самые первые выходы на воду подтвердили правильность избранной концепции — разработчик вновь предпочел использовать предсказуемые обводы типа моногедрон, хотя и более умеренной килеватости (16° против 19° у «180-го»). Единственной действительно существенной доработкой, потребовавшей внести изменения в матрицу, стало увеличение угла установки транца — короткий корпус потребовал более значительного «запирения» мотора для уверенного выхода на глиссирование. Кроме того, серийные лодки стали заметно легче (явно избыточный вес самого первого образца — 520 против расчетных 400 кг — объяснялся намерением заводских испытателей проверить его с моторами запредельной мощности).

В итоге основные показатели пришли в норму, хотя от некоторых побочных эффектов, свойственных небольшим килеватым корпусам, до конца избавиться все же не удалось. Прежде всего речь идет о дельфинировании, хотя склонность к подобному поведению «160-й» проявляет своеобразно.

На большинство испытанных нами до сих пор лодок продольная раскачка возникала в основном на полной скорости при откинутах моторе. В отличие от них новинка от «Slider» предпочитает дельфинировать на довольно умеренных скоростях глиссирования — некоторое время покачивая носом во время разгона, на полном газу ста-

билизирует ход и далее идет, как по нитке, позволяя выжимать скорость за счет откидки мотора вплоть до потери упора винтом. При сбросе газа до 3000–4000 об/мин или же потере скорости после крутого поворота со значительной нагрузкой (с 3–4 чел. на борту) дельфинирование начинается по новой.

Позэкспериментировав с триммером и распределением груза по длине корпуса, мы обнаружили, что этот эффект можно практически полностью устранить за счет носовой центровки — в общем, особых проблем он не доставляет, просто от водителя в определенных ситуациях требуется ряд дополнительных действий по настройке лодки на ходу.

Сновной минус, на наш взгляд, лишь в том, что на «крейсерских» скоростях порядка 30–35 км/ч приходится увеличивать смоченную поверхность корпуса и, соответственно, создаваемое им на ходу сопротивление.

Налегке, с одним водителем, проявился еще один эффект, свойственный многим килеватым лодкам небольших размеров — если после движения «на пятке» резко сбросить газ, «160-й» слегка заваливается на правый борт (особенно это заметно при использовании мощного мотора), хотя опасных «прилипаний» скулой мы при этом не отметили. На полном ходу при оптимальном положении триммера лодка уверенно держится на ровном киле, да и вообще неплохо сопротивляется крену, который даже при обычных для редакционных испытаний «раскрутках» с места на полном газу не превы-

шал благопристойных 30°. Компактный «160-й» уверенно чувствует себя в тесноте марины — диаметр циркуляции и на самых малых, и на повышенных оборотах составляет чуть больше длины корпуса.

«Жесткой» водой нас погода не побаловала, но при помощи лодки сопровождения, идущей в переходном режиме, мы выяснили, что волну высотой 0.3–0.4 м вполне можно преодолевать полным ходом (с «народом» в кокпите «160-й» идет по волне заметно мягче — обычная для компактных лодок закономерность).

Самой интересной частью тестовой программы оказались скоростные испытания с различной нагрузкой и 50-сильным мотором. Результаты приводим в таблице, а в качестве комментария к ней добавим, что ровный и пологий график потери скорости с увеличением веса оказался для нас некоторым сюрпризом — лодка как никак килеватая. После появления на борту пассажира, снизившего скорость на 3.5 км/ч, «160-й» словно переключился в некий «грузовой режим»: каждый из последующих седоков отнимал у показателя максималки всего лишь 1–1.1 км/ч, словно на плоскодонке.

Правда, для этого потребовался ряд ухищрений — прежде всего при

## РЕЗУЛЬТАТЫ ИСПЫТАНИЙ МОТОЛОДКИ «Slider 160 BRS»

(нагрузка — 1 чел. плюс 80 л топлива, ходовой тент убран, ПМ — четырехтактный «Suzuki DF90», ГВ — алюминиевый трехлопастной штатный шаглом 19 дюймов, скорость ветра — 2–4 м/с, высота волны — 0.1–0.2 м, темп. воздуха — 12°C, темп. воды — 17°, место испытаний — Куйбышевское водохранилище, Казань)

Об/мин	Скорость, уз (км/ч)
700	2.2 (4.0)
1000	3.2 (5.9)
1500	4.4 (8.1)
2000	5.3 (9.8)
2500	6.0 (11.1)
3000	7.1 (13.2)
3500	17.5 (32.3)
4000	22.3 (41.2)
4500	26.2 (48.5)
5000	29.4 (54.3)
5500	32.6 (60.3)
6000	35.5 (65.6)



Усиленная версия с 90-сильным мотором может привлечь внимание любителей водного «фристайла», но с практической точки зрения подобный дисбаланс между мощностью и размерами лодки вряд ли оправдан



Объем рундуков для 4.95-метрового корпуса вполне достаточен. Кормовой оборудован вынимающимися «ванночками», еще три багажника находятся под сиденьями носового кокпита, есть и якорный форпик. А вот закрывающихся отсеков для мелочевки поблизости от водителя и пассажира, к сожалению, не предусмотрено.

выходе на глиссирование. С нагрузкой 4 и 5 чел. часть пассажиров пришлось пересаживать в носовой кокпит и после выхода на режим по крупницам «вытаскивать» скоростные резервы. Так, например, с полным паспортным экипажем, рассажены по схеме «1 2 2» (один пассажир на кормовом диване, двое в креслах и еще двое на сиденьях перед консолями в носовом кокпите) лодка так надолго «зависла» в переходном режиме, что мы почти разуверились в успехе. Однако «горб сопротивления» был все-таки преодолен (без каких-либо дополнительных действий со стороны седоков), и навигатор показал около 42 км/ч. Последовательная пересадка носовых пассажиров на заднее сиденье («2 2 1» и «3 2 0») позволила увеличить скорость до 45 и 48 км/ч соответственно. После этого мы рискнули приподнять мотор триммером и опять не прогадали — были вознаграждены прибавкой еще в 3 км/ч; мотор с 15-дюймовым гребным винтом уверенно раскрутился до положенных 6100 об/мин.

Надо сказать, что компания решила не отказываться от перетяжеленного корпуса весом 520 кг, адресуя его любителям «маленьких монстров» с мощными моторами. Такую версию с индексом «S» и 90-сильным «Suzuki» мы тоже опробовали на воде. Истинно говоря, прибавка в скорости оказалась не столь существенной — «спортив-



- Симпатичный внешний вид
- Высокий уровень комфорта
- Ровная зависимость скорости от нагрузки
- Склонность к дельфинированию на определенных скоростных режимах
- Отсутствие «бардачков» на панелях консолей

ность» этой модификации проявилась в том, что упомянутые побочные эффекты стали более выраженными (хотя и здесь дельфинирование полностью прекращается на полном ходу). При старте с откинутым мотором лодка не просто охотно делает «кобру», но и способна полностью выскочить в воздух, словно ракета — фокус, который без должной подготовки повторять не рекомендуем.

## Резюме

Компактный «Slider 160 BR» во многом сохраняет фамильные черты своего «старшего брата» — и по дизайну, и по уровню исполнения, и по насыщенности оборудованием. Даже паспортная пассажировместимость та же. Но, чтобы лодка сумела управиться с ней «меньшими силами» и при меньших размерах, от водителя требуется ряд дополнительных действий — в частности, по точной настройке на ходу. «Полташки» вполне хватает, но в расчете на максимальную нагрузку мы бы ориентировались на 60 или 70 л.с. то же касается версии «S», рассчитанной на более мощные подвесники, то ее целесообразность с практической точки зрения представляется нам несколько сомнительной.

Мотолодка «Slider 160 BR» предоставлена для испытаний компанией «Слайдер», г. Казань: тел./факс (843) 296-2290, тел. (917) 926-6668, farvater@list.ru, sliderboat@rambler.ru, www.slider-kazan.ru

