



Solar – сибирское ноу-хау

А. Д. ♦ Могущество России Сибирью прирастает – часто повторяем мы вслед за Ломоносовым, но, рассуждая о потребительских качествах лодок отечественного производства, не всегда задумываемся о том, что Сибирь – это огромный регион с совершенно другими природными условиями, нежели в европейской части страны.

**ТЕСТ
КЛЮЧ**

Фото автора

Достаточно взглянуть на надувные лодки марки Solar, чтобы понять: за десятилетие успешной работы одноименной компании опыт нашего надувного судостроения заметно прирос сибирским менталитетом. Применяемые в лодках конструктивные решения часто непривычны для наиболее массового потребителя из центральных областей, а лодки сами напрашиваются на редакционное тестирование. Мы его провели в условиях предзимья на холодном и солнечном Обском море.

На тесте были два исполнения Solar 380 – классическое килеватое и мелководное Jet. Чтобы не перегружать читателя пространными рассказами, просто перечислим оригинальные технические решения, примененные в них новосибирцами, а потом расскажем о том, как они проявили себя на воде.

Беспайольное днище низкого давления. Это один из принципов, на которых построена вся идеология Solar. Когда в конце 90-х – начале 2000-х получила развитие тема рафтов – надувных плотов для спуска по горным рекам – сибиряки, конечно, оказались на гребне волны, и именно рафты тогда стали родоначальниками новаторского семейства глиссирующих лодок с надувным днищем низкого давления (НДНД)*. Как отмечает директор компании Solar Сергей Чесноков, для успешного использования такого днища под относительно мощным мотором одной только накачки «до звона» недостаточно. Требуется применение армированной ткани повышенной жесткости; ее выпускают в Чехии, и фирме приходится идти на неблизкие по-

* первые эксперименты с НДНД проводил у нас петербургский конструктор Игорь Ревякин

Основные данные надувных лодок Solar 380

	380	380 Jet
Длина, м	3.8	3.8
Ширина, м	1.75	1.75
Диаметр баллона, м	0.45	0.45
Грузоподъемность, кг	600	600
Пассажировместимость, чел.	4–5	4–5
Масса, кг	53	54
Допустимая масса мотора, кг	60	60
Макс. мощность мотора, л.с.	20	30

ставки. Результат: накачанное до стандартных 0.25–0.3 бар днище получается настолько жестким, что на перевернутой Solar 380 могут как на батуте подпрыгивать без последствий сразу три человека. Полезный эффект «мясистого» днища большой толщины – возможность устройства самоотливного кокпита с обычным шпигатом в транце.

Усиливающие износостойкие накладки. Лодки Solar разрабатывались для целевого исполь-



Под обычной «пятнашкой» Solar 380 развил рекордные 44.5 км/ч. Вдвое более мощный же мотор с водометной насадкой не дал преимуществ ни в скорости, ни в грузоподъемности – у него другие задачи

зования на мелководных перекатах глухих сибирских рек, где повредить днище – это значит обречь себя на длительное ожидание помощи. Днища производимых лодок усилены дополнительным слоем особо стойкой ПВХ-ткани с «лаковым слоем». Кроме того, усилена конструкция транца под подвесной ВД; в важности этих опций нам пришлось убедиться со всей очевидностью.

Правильная форма днища. Будет лишним говорить, насколько важна форма днища для глиссирующей лодки – она влияет на достижимую скорость, экономичность и устойчивость хода. Как правило, «надувнухи» высокой гидродинамикой не блещут, прежде всего потому что выдержать правильную призматическую форму надувного днища при придании ему нужной килеватости непросто; для этого на предприятии должна царить высокая конструкторская и технологическая дисциплина. На Solar было затрачено немало сил и средств при выработке оптимального кроя днищ, и даже сейчас, с ростом объемов выпуска, когда простые элементы надувной конструкции выгоднее отдать в работу контрагентам, выклейка днищ остается заботой головного производства. Обращают на себя внимание нюансы формы, свойственные, пожалуй, только лодкам Solar. Это, во-

первых, выступающие заметно ниже поверхностей баллонов округлые «скулы» днища – на ходу при малой нагрузке у баллона есть шанс оторваться от поверхности воды, что добавляет скорости. Во-вторых, это неширокие пластинки из поликарбоната, приклеенные к днищу по кромке транца. Здесь их называют «интерцепторы», хотя, конечно, к работе интерцепторов они отношения не имеют. Пластинки не дают сходящему с днища потоку подлипать на округлой кромке, что тоже заметно снижает сопротивление ходу.

Наконец, нарядная цветовая гамма. Конструкторам хотелось, чтобы лодки узнавались по жизнерадостной раскраске. Solar значит «солнечный» – лодки радуют глаз контрастными сочетаниями цветов.

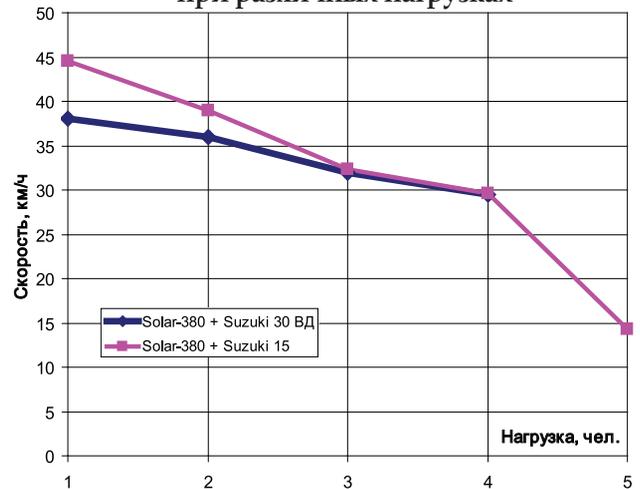
Собираем обе «380-е». Объем накачки немалый, поэтому стоит сразу обзавестись двухступенчатым электрокомпрессором (фирма поставляет в комплекте такой под тем же брендом Solar). Подключенный к автоаккумулятору, компрессор автоматически за считанные минуты «набивает» лодку до нормы, а когда наоборот, настанет пора ее сворачивать в пакет – выберет из нее лишний воздух, превратив оболочку в плоский блин. Лодки снабжены предохранительным

клапаном, и перекачать их не удастся.

Погода солнечная, чуть выше нуля, но напористый ветер морозит лицо и руки. Ставим на лодки тент-палатки, в них комфортнее. Сергей намеревается пройти по Обскому морю до известной ему мелководной речки, где можно сполна испытать светло-серый 380 Jet под 30-сильным Suzuki с водометной насадкой. Вторую, синюю «380-ку» оборудует обычным винтовым Suzuki в 15 сил. Без особого труда спускаем лодки на руках по пологому берегу и стартуем.

Водометный мотор ведет себя так, как и полагается реактивному приводу. Хотя тахометра нет, но чувствуется, что ходить надо при оборотах, близких к максимальным. На борту двое, газ полный – а скорость не превышает 36 км/ч. На пробных выездах малокилеватое днище заметно сносит наружу, но лодка идет устойчиво, только подрагивает на мелкой волне. Впереди небольшой залив – цель нашего перехода, но вход в него перекрыт широкой полосой шуги, надутой ветром, а дальше, вроде бы, снова ровная вода. Сергей с ходу врывается в ледяные обломки, ворочая румпелем как ломом – но! Тут мы понимаем, что «приплыли». Лодка с грохотом пропахивает метров десять плотно смерзшейся толстой ле-

Результаты замеров скорости Solar 380 при различных нагрузках



**ТЕСТ
Кия**

633010, НСО, г. Бердск,
ул. Ленина, д. 89/6
тел./факс (38341) 6 1256
тел. +7 (903) 930 0323
solarboat@ngs.ru



дьяной массы и встает намертво, дальше уже не чистая вода, а гладкий «каток». Попытки обломать лед переменной дачей хода лишь немного освобождают корпус. Если честно, было боязно за целостность обшивки, но Сергей, не сомневаясь ни секунды, агрессивными движениями пытается освободить лодку. Коллеги на второй лодке помочь не могут ничем. Минут пятнадцать грубой работы румпелем и отпорником – и корпус освобождается из плена, ничуть не пострадав в борьбе, но от испытания рекой все же пришлось отказаться. Заменяем его показательными проходами по отмелям глубиной в считанные сантиметры и «проломами» сквозь сухой камыш берегов, чем были предоставлены доказательства повышенной проходимости Jet. Максимальная скорость, которую удалось получить с ВД – 38 км/ч. Немного, если учитывать прожорливость «тридцатки». Тем не менее, бывают места, куда без водомета на транце не доберешься никак. Минимальная осадка 380 Jet ее плоскодонность и невосприимчивость к острым камням перекатов тут в помощь.

Синий «систершип» ведет себя более резво. Несмотря на килеватое днище и вдвое меньшую мощность мотора, эта лодка обгоняла водометную версию,

а налегке ее удалось разогнать вдоль волны аж до 44.5 км/ч (винт шагом 11") – великолепный результат, ни разу не достигнутый нами ранее на надувных лодках с «пятнашками». Вот так влияет на ход правильно оформленное днище. С ростом нагрузки, впрочем, обе лодки ведут себя одинаково, и пятерых уже «не тащат» – да и не нужно. Длина 3.8 м – это вариант для комфортной рыбалки вдвоем, максимум с хорошими запасами топлива и провизии.

Резюме

Не будем говорить об особенностях надувного днища в сравнении с жесткопайольным – это особая тема при выборе ПВХ-лодки. Специалисты ком-

пании Solar достигли отличного качества в конструкции НДНД и в потребительских свойствах своих лодок – на уровне лучших образцов, что тестированные лодки сполна продемонстрировали. Учитывая, что заявленная производителем цена не превышает среднерыночной для лодок такого размера – Solar 380 выглядит очень конкурентоспособным предложением в своем классе. Покупателю из европейской части России будет, пожалуй, ближе килеватая версия, но наверняка найдутся те, кто оценит высокую проходимость малокилеватой модели Jet, разработанной специально под водометную приставку к относительно мощному подвеснику. ⚓

С водометным Suzuki 30 лодка получает качественно более высокую проходимость по мелководью – качество, исключительно важное для сибирских рек

Разница в форме днищ «380-й» и «380-й Jet» заметна на глаз. Видны и круглая «скула», и транцевые пластины, и усиливающие накладки

