

НА МЕРНОЙ МИЛЕ «КИЯ»

Катера Slider: СТИЛЬ, ДИЗАЙН, УВЕРЕННОСТЬ

Андрей Чернавин ♦ Как правило, при тестировании «бортов» от известной и давно работающей верфи велика вероятность получить под видом новинки судно с уже хорошо изученными свойствами. И хотя наш журнал уже неоднократно публиковал статьи о судах Slider (№211, 216), предстоящий тест трех катеров модельного года 2012 – Slider 175, 210 и 210 BR обещал массу неординарных впечатлений.

Slider 210 BR



Все эти модели Slider уже были представлены на весеннем Московском Бот-шоу – 2012 в «Крокусе», и естественно, они привлекли внимание потенциальных покупателей и специалистов в первую очередь изящным функциональным дизайном и качеством изготовления. Вот почему и нам было интересно проверить возможности «Скользящих» на воде.

Просматривая «ф.и.о.» катеров Slider разных годов выпуска, конечно, мы сразу видим, что их определенно выбранные концепция и стилистика строго поддерживаются с момента создания компании. С одной стороны, это условие технологической преемственности, а с другой – это элемент маркетинга, обеспечивающий узнаваемость бренда. Однако положительный эффект такого брендинга возможен только при безукоризненно отработанном стиле, который учитывает потребительский спрос, сформированный современными тенденциями рынка.

Сразу видно, что новая линейка катеров Slider унаследовала большинство стилистических черт предыдущих модельных рядов, и все же конструкторы верфи, оставаясь в рамках установленной традиции, аккуратно и ненавязчиво показали и оригинальные дизайнерские решения. Хорошо узнаваемые силуэты корпусов отличаются стильным стремительным дизайном и, пожалуй, не перегружены ни в одной части. Традиционно «тяжелые» элементы корпуса для «разгрузки» режутся продольными отбортовками. Все значимые линии визуально исходят или проецируются из носовой точки и, расходясь, оканчиваются у кормы, создавая при движении эффект рассеивания воздушного потока. Углы схождения корпусных и надстроечных элементов гармоничны,

Slider 175



Slider 210



релинги, утки и бортовые огни не доминируют в общем ряду, а воспринимаются только как элементы декора. При всем этом дизайн всех деталей достаточно функционален – например, изящное понижение носовой палубы в сторону форштевня, несомненно, является узнаваемым стилевым элементом, но само по себе оно обеспечивает превосходную обзорность сидящему в кресле шкиперу. Рамки ветровых стекол, сохраняя фирменный

стиль, в то же время также обеспечивают отличную обзорность и эффективную защиту от ветра и брызг.

Разработчики и дизайнеры, наверное, не оставили без внимания почти ни одной детали – от потопчин на кринолинах до форштевня, где стиль продуманно сочетается с утилитарностью. Такой скрупулезный и ответственный подход к дизайнерским и конструкторским решениям не остается незаме-

ТЕСТ
Кия

Фото Андрея Богданова
и Алексея Захарова



Основные данные катера Slider 175

Длина наибольшая	5.0
Ширина наибольшая, м	2.1
Высота борта на миделе, м	0.87
Высота транца, м	0.51
Масса оборудован. корпуса, кг	540
Грузоподъемность, кг	480
Запас топлива, л	100
Пассажировместимость, чел.	5
Водоизмещение полное, кг	1210
Макс. мощность двигателя, л.с.	100

ченным. Все три разных и одновременно схожих «Слайдера» изысканно красивы, и с какой стороны не смотри – в них нет никаких видимых изъянов.

Итак, перед нами три новых модели Slider, вышедшие на рынок в этом году. Все они рассчитаны под подвесной двигатель, но различаются размерами и компоновкой. Их технические характеристики приведены в таблицах.

Slider 210 BR – 6.2-метровый катер с компоновкой Bowrider. Он имеет довольно просторный и комфортный ходовой кокпит, оборудованный двумя передними креслами и кормовым диваном, а также носовой кокпит, с

U-образным диваном, занимающим весь периметр.

Slider 210 – родной брат «бурайдера» по размерениям и обводам, но имеет компоновку Cuddy Cabin.

Slider 175 – 5-метровый катер с компоновкой Bowrider. Несмотря на меньшие размеры, он имеет просторный ходовой кокпит размером как у более крупной «180-й» модели, с передним рядом кресел и кормовым диваном, а также носовой кокпит, оборудованный двумя банками, интегрированными в консоли спереди.

Эти суда расширили модельный ряд компании, в котором остались описанные ранее в нашем журнале Slider 180 и Slider 180 BR. Многие «фамильные» черты в новых «Слайдерах» сохранились, но конструктивные изменения в них так значительны, что говорить лишь о рестайлинге невозможно. По сути, это новые проекты верфи, в которые заложено все лучшее из прошлых лет. Самое главное отличие «210-х» от предыдущей серии в том, что они подросли в размерах по сравнению с «180-ми», и это потянуло за собой изменение всех технических характеристик, вплоть до уве-

личения до 200 литров запаса топлива; само собой, и характер поведения на воде тоже не мог не измениться. Днище – по-прежнему «моногодрон» с двумя реданами на каждый борт и скуловым отбойником. На транце два кринолина для дополнительного удобства в пользовании лодкой и в обслуживании двигателя. Пенонаполненные корпуса усилены новой шпангоутной секцией, исполняющей также роль объема аварийной плавучести. В этой части изменения эволюционные, да и зачем менять то, что и так работало не плохо?

Зато верхняя палубная часть корпуса полностью изменена. Ее формы, сохранив узнаваемость линий и предыдущий принцип компоновки, приобрели более мягкие скругленные черты. Эта мягкость повторена и в планшере носового кокпита, и спинке кормового дивана, и в консолях шкипера и пассажира. Кстати, консоли полностью обновлены, стали более удобными, эргономичными. У «шкиперской» есть подножка для удобства высокой посадки и появилась ниша для мелких предметов. Большая приборная панель имеет современный



Катер, двигатель	Время разгона с пожатым двигателем, с	Макс. скорость с пожатым двигателем, км/ч	Время разгона с откинутым двигателем, с	Макс. скорость с откинутым двигателем, км/ч
Slider 210 BR, 150 л.с.	17–19	71	20–22	74
Slider 210, 175 л.с.	15–17	74	17–19	77
Slider 175, 90 л.с.	5–6	65	6–7	68

эргономичный дизайн, на ней можно разместить шесть приборов, а в ее центральной части расположен подиум для картплоттера большого размера. «Пассажирская» же консоль приобрела объемный бардачок с откидывающейся крышкой. Чуть ниже него – удобная ручка. Кресла также обновлены, причем водительское стало «двухэтажным» – с подъемным валиком сиденья, которое позволяет управлять судном в двух разных по высоте посадке положениях.

Все элементы консолей подогнаны с ювелирной точностью, а главное – имеют внутренние скрытые крепления. Ни одна заклепка и ни один саморез не видны снаружи. Это придает кокпиту весьма «породистый», основательный вид. Респектабельности добавляет закрепленный на кнопках ковровин палубы, а при желании покупатель имеет возможность заказать покрытие Flexu Teak. На

наружных участках палубы применено новое нескользящее покрытие (ноу-хау компании), более эффективное и выглядящее при этом эффектнее прежнего.

В варианте Cuddy Cabin вход в каюту закрывает сдвижная дверь, легко и надежно перемещающаяся в направляющих. Она оборудована двумя ступенями, которые позволяют подняться на крышу форпика через открывающуюся створку рамки лобового стекла. Зашивка подволока каюты – это отдельная формованная секция, поэтому она выглядит безукоризненно. Кормовой диван обрел вогнутую спинку и две потопчины по бортам. Теперь при посадке или переходе на корму не придется наступать на мягкое виниловое покрытие диванных подушек.

Изменения Slider 175 по сравнению с уже не выпускающимся компанией Slider 160 BR, в основном коснулись оборудования кокпита, хотя и выросший

до 100 л запас топлива не останется незамеченным. Консоли стали глухими, что позволило организовать в них два сухих рундука довольно внушительных размеров. А кормовой диван, как и у «старших братьев» обрел по бортам потопчины с подстаканниками.

Крайне важно с потребительской точки зрения то, что вся перечисленная богатая комплектация тестовых лодок входит в базовую поставку с фиксированной ценой. Это политика верфи.

Тестирование катеров в статическом режиме заключалось в определении угла крена при загрузке одного борта судна. Все три представленных на тест катера выдержали его достойно, и почти с равными результатами. При постепенной загрузке борта одним, двумя, тремя и так далее людьми, корпуса увеличивали крен пропорционально, но когда он достигал 20–25°, и борт «опирался» о воду скулой, нарастание



Основные данные катеров Slider 210 BR и Slider 210

Длина наибольшая, м	6.21
Ширина наибольшая, м	2.30
Высота борта на миделе, м	1.12
Высота транца, м	0.51
Масса оборудован. корпуса, кг	810
Грузоподъемность, кг	600
Запас топлива, л	200
Пассажировместимость, чел.	5
Водоизмещение полное, кг	1600
Макс. мощность двигателя, л.с.	175

крена уменьшалось, а примерно при 30° и вовсе становилось незначительным. Таким образом, перемещение на борт пяти допустимых пассажиров, не создавало опасного крена. Разница в поведении судов меньшего и большего размерений была лишь в том, что «малыш» более остро реагировал на загрузку.

При проведении динамических тестов акцент был сделан

на особенности поведения судов с замером максимальной скорости. Поведение катеров, несмотря на разницу в компоновке и размерах, оказалось весьма схожим – стабильный плавный ход и отзывчивое на легкие движения руля маневрирование. Скорее всего, это следствие идентичности обводов. Разница в курсовой устойчивости судов не существенна, но нужно отметить, что Slider 175 при преодолении попутной волны или резких поворотах все же был более послушен штурвалу и предсказуем. Старт и выход на глиссирование у всех трех катеров равные, без экстремальных «кобров». Кормовой дифферент при преодолении горба сопротивления не превышал 15°, а при полностью «поджатом» двигателе и того меньше.

По гладкой воде на всех скоростях суда шли ровно, без рыскания и дельфинирования во всем реальном диапазоне откидок двигателя. У Slider 210 BR и Slider 210 в какой-то момент были «намеки» на небольшое дельфинирование, но я склонен отнести это к действию волнового резонанса, потому как это явление проявлялось не всегда и на разных скоростях.



Новая опция: нескользящее покрытие flexiteek



Преодоление попутной волны от идущего впереди судна всеми катерами происходило достаточно предсказуемо, хотя и с некоторым падением скорости, особенно на скоростях ниже 1/3 максимальной. На скоростях выше средней преодоление волны было вполне комфортным, а на близких к максимальной – почти незаметным.

Поперечная короткая волна до 0.5 м высотой всеми катерами преодолевалась мягко, что характерно для корпусов с высокой килеватостью. Вход в плавные повороты в обе стороны на средней и максимальной скоростях не приводил к сильным кренам и сносу кормы. С сокращением радиуса поворота крен

увеличивался, но не критично, а Slider 175 начинал незначительно проскальзывать кормой, причем с ростом крутизны поворота дрейф оставался стабильным и контролируемым. Резкий старт с поворотом не давал сильных кренов, максимум 45° при правом повороте; при левом угол крена был меньше.

Циркуляция на малом ходу стабильна и по минимуму составляла примерно полтора корпуса. Предельная «восьмерка» всеми судами выписывалась ровная, с равными лепестками.

О движении на реверсе следует рассказать подробнее. Чтобы эффективно маневрировать при ходе кормой, у всех тестируемых катеров приходилось переводить

двигатель в нейтраль, а лучше кратковременным импульсом на прямой передаче остановить движение, затем переложить штурвал в противоположную сторону, и только тогда включать реверс. Скорее всего, это особенности кормовой посадки сильно-килеватого корпуса, и это нужно предвидеть при маневрировании в маринах или других узкостях.

В заключение можно сказать, что компании «КБ Марин», производителю Slider, удалось создать очень качественную, стильную, рассчитанную на широкий круг потребителя линейку судов нового поколения, соответствующих всем мировым тенденциям современного малого судостроения. ■

ТЕСТ
Кия

ООО «КБ Марин»
+7 (843) 296 2290
+7 (917) 926 6668
www.slider-kazan.ru