



В ТИХОМ ОМУТЕ...

АРТЁМ ЛИСОЧКИН

ФОТО ДМИТРИЯ СЕМЁНОВА И ДМИТРИЯ ТУМАНОВА

Нередко лодки очень похожи на людей. Познакомись, к примеру, с каким-нибудь очень уравновешенным и дружелюбным на вид человеком, типичным отцом семейства, и тебе даже в голову не придет, что он, оказывается, умеет делать стойку на пальцах, или разбивать ладонью кирпичи, или блестяще показывать карточные фокусы (а то и все перечисленное вместе). Это неожиданно выясняется, только когда узнаешь его поближе. Примерно в такой же ситуации я оказался при знакомстве с московским «Сириусом».

Бывает, что первые оценки, сложившиеся «по картинкам» или просто при мимолетном взгляде на «живой» экземпляр, оказываются обманчивыми. Думаю, не только у меня мирно стоящий у причала «Сириус» первым делом создает впечатление типичного семейного круизера выходного дня, спокойного, покладистого и вместительного, с характерным нынче даже для северных широт приоритетом открытых обитаемых пространств, пусть и закрываемых тентом, над закрытыми (достаточно припомнить, скажем, близкий по основным размерениям финский Yamarin 76 DC). Подобный образ усиливают оригинальный узнаваемый дизайн, построенный на уютных округлостях, которые ассоциируются с некогда сверхпопулярным направлением «био», а также многочисленные мягкие зашивки интерьера,

выполненные в том же стиле. Тем более что лодка досталась мне полностью белая, а белый, как известно, полнит...

В общем, я никак не ожидал, что подобный «отец семейства» способен показать зубы (причем в прямом смысле слова, если считать зубами оскалившуюся острыми кромками продольных реданов хитроумную поперечную «ступеньку» на днище) и что он с ходу предложит не читавшему инструкцию гостю разгадать пару-тройку несложных, но эффектных головоломок.

Сюрпризы начались в тот момент, когда перед выходом из гавани я решил вернуть на место центральную секцию ветрового стекла, вместо которой красовался открытый проем. Привычно протянутая в сторону левой половины стекла рука встретила пустоту. Где же «форточка»?

Могу похвастать, что разгадал загадку без посторонней помощи: оказывается, центральная секция лобового стекла вместе с перекрывающим вход в каюту горизонтальным лючком-капом прячется в плоском «кармане» под носовой декой, куда обе эти детали единым «пакетом» уезжают на специальных рельсах. Сам по себе принцип частично заимствован у парусных лодок, но реализации его по такой потайной схеме, а тем более на моторных судах, лично я нигде более не встречал. Даже на сверхоригинальном XO 270 RS Front Cabin сдвижной люк вместе с откидывающейся секцией стекла перемещается по наружной поверхности палубы и всегда на виду. Здесь же все это хозяйство полностью прячется в подволок каюты, оставляя созданный дизайнерами «обтекаемый» силуэт абсолютно неизменным. >>>



РЕЗУЛЬТАТЫ ИСПЫТАНИЙ «Сириус 25-370»

Об/ мин	Скорость		Расход топл., л/ч	Дальность хода*	
	узлы	км/ч		мили	км
650	3,6	6,6	0,8	—	—
1000	6,1	11,3	2,1	—	—
1500	8,4	15,6	7,3	219	406
2000	17,1	31,7	16,2	201	372
2500	28,0	51,8	28,0	190	352
3000	35,0	64,7	39,1	170	314
3500	41,7	77,1	57,8	137	253
3900	47,0	87,0	71,2	125	232

*При стандартном топливном баке вместимостью 190 л

Нагрузка — 2 чел. плюс 70 л топлива, силовая установка — турбодизель Yanmar 8LV (370 л.с.) плюс угловая колонка Yanmar ZT 370 с противонаправленными соосными ГВ, температура воздуха +17 °С, температура воды +9 °С, скорость ветра 5–7 м/с, высота волны 0,3–0,4 м, место испытаний — Невская губа Финского залива, Санкт-Петербург.

Не могу не отметить и чисто практические выгоды подобного решения, пусть даже оно покажется кому-то излишне замысловатым или технически сложным. В жаркую погоду часто хочется держать центральный проем стекла открытым, укрываясь от встречного потока воздуха только за его бортовыми секциями. «Мертвую» защелку откидывающейся влево центральной секции классического ветрового стекла (если она вообще имеется) зафиксировать обычно забывают, и на ходу массивная «форточка» превращается в гильотину замедленного действия. Захлопнуть ее может неожиданный порыв бокового ветра или просто резкий разворот, и очень хорошо, если в месте контакта не окажутся чьи-то пальцы. Здесь же такая вероятность полностью исключена.

Правда, обнаружился и некоторый минус: из-за значительного габарита входного проема по длине (для доступа в каюту — несомненный плюс) единственная ступенька оказывается на довольно значительном расстоянии до вожделенной палубы, так что подъем туда требует определенной ловкости. Учитывая тот факт, что выход на но-

совую палубу может потребоваться не только судоводителю при швартовке, но и дамам (благодаря потайной схеме «кап плюс форточка» ничто не мешает разместить здесь еще один «солнечный» лежак), хотелось бы видеть внутри каюты нормальный откидной трапик, который может, к примеру, крепиться «по-походному» под подволоком или убираться под одно из спальных мест.

С выступающим внутрь кокпита стеклопластиковым блоком по левому борту я управился легко: он оборудован привычными дверцами, за которыми обнаружился вместительный полочник. А вот подобный блок по правому борту заставил меня почувствовать себя простофилей-именинником из известного анекдота, который принял подаренную ему вазу вверх ногами. «Куда тут цветы вставлять-то? Странно, и дна нету...» Без проблем удалось открыть только холодильник. Между тем, надо было просто потянуть все сооружение на себя.

Блок выдвинулся в кокпит сантиметров на тридцать, после чего наконец-то удалось открыть верхнюю пластиковую крышку. Уаля! Вот вам газовая плитка и мойка с холодной и горячей водой (холодную можно забирать как из водяного танка, так и из-за борта, если в месте стоянки она достаточно чистая), а внизу по соседству с холодильником — еще и довольно вместительный посудный шкафчик, дверца которого, откидывающаяся горизонтально, может служить «оперативным» посудным столиком. Великолепно: на ходу камбузным блоком обычно никто не пользуется, а свободное пространство на лодке всегда в цене. И при этом доступ к самому необходимому остается даже в положении «по-походному» — извлечь на свет божий ту же бутылку холодной минералки можно без всяких усилий и трансформаций.

С остальным я уже разобрался без труда (в частности, с трансформирующимся в небольшой лежак сдвижным задним сиденьем, покоящимся на невысоком пьедестале моторного капота), хотя могу предположить, что даже после внимательного изучения инструкции новоиспеченный владелец «Сириуса» вряд ли с ходу запомнит расположение многочисленных крышечек и потайных рундучков, так что некоторое время каждый выход на воду будет дарить новые открытия. (Лично для меня таким открытием оказалась носовая фара-



искатель, выдвинувшаяся из своего укрытия после нажатия на одну из кнопок на приборной панели.

Очень понравилось, что для входа в кокпит с кормы по правому борту оставлена широкая ступенька, на которую можно безбоязненно наступить ногой. (Вообще-то малость раздражает, что на многих лодках предварительно приходится отстегивать прикрывающую ее подушку или же кидать на кормовой диван специальный коврик, который, как правило, по закону подлости валяется где-нибудь на пайоле вне пределов досягаемости с причала. Близок локоть, да не укусишь.) А вот маленький узкий рундучок под центральным лючком купальной платформы, в котором можно

уместить разве что аккуратно скойланный швартовный конец, честно говоря, вызвал некоторое недоумение. Вместо него хотелось бы видеть открытый инспекционный проем, через который можно подобраться к угловой колонке и винтам, например, чтобы срезать с них густые водоросли или подвернувшуюся нехстати веревку.

Но главный сюрприз поджидал все-таки на оцетинившемся крутой ветровой волной просторе Финского залива. Да, при выходе на глиссирование лодка несколько напоминала многих компактных «американцев» со стационарными движками, которые в момент «горба сопротивления» заметно задирают нос даже с опущенными до предела транцевыми

плитами (каковых на «Сириусе» при всем обилии мыслимого и немислимого «фарша» почему-то не оказалось). Тем более что турбина мотора «подхватывала» ровно в тот момент, когда лодка уже без дополнительных подстежек начала выходить на режим, радуя по-спортивному упругим ускорением. Но вот показатели скорости, высвечивающиеся на встроенном в стильную панель мультидисплее, заставили меня несколько раз повторить тестовые пробеги в разных направлениях.

Нет, никакой ошибки, действительно 47 узлов (87 км/ч). И это на довольно тяжелой и предельно «упакованной» всевозможным круизным оборудованием лодке! Судя по





оборотам, которые выдавал Yanmar (кстати, до сих пор не ассоциирующийся у меня со скоростными судами), можно было бы поставить винты чуть большего шага и тем самым превысить и без того внушительный скоростной показатель. Позже представители верфи сообщили, что с другими винтами действительно без труда преодолевали отметку в 90 км/ч, хотя и несколько потеряв в разгонной динамике и скорости выхода на глиссирование (вполне закономерный исход). Кстати, в создании оригинальных обводов с поперечным реданом участвовали специалисты-гидродинамики знаменитого ЦНИИ им. акад. А. Н. Крылова (ныне это Крыловский государственный научный центр), а «нарисованные» конструкторами обводы доводились до совершенства в опытовом бассейне центра.

Выяснилось, что полным 47-узловым ходом можно «валить» и по острым водяным «ухабам» высотой более полуметра. Тряска при этом, конечно, ощущается, но вполне терпима. Единственное, дали о себе знать подвижные части трансформируемых элементов оборудования, на которые столь богат «Сириус»: прежде всего, «пирог» из люка и центральной секции ветрового стекла, упрямый в тот момент под подволок каюты. Хотя, по правде говоря, не встречал я еще «трансформеров», которые не погромыхивали бы на волне в той или иной степени. Конечно, обычный владелец в таких условиях попросту снизит скорость, но почему-то я убежден, что создатели лодки все-таки сумеют найти решение, которое сделает ее полной тихоней при любом состоянии водной поверхности.

Обсудили мы с ними и вопрос выхода на глиссирование и транцевых плит. На любых режимах и любых курсах относительно волны и довольно свежего ветра «Сириус» уверенно стоял на ровном киле. Это заслуга как грамотно спроектированных обводов, так и янмаровской угловой колонки ZT с противонаправленными гребными винтами, не создающей бокового увода и, соответственно, кренящего момента. В общем, просто грех переплачивать за плиты или интерцепторы ради одной только разгонной динамики и возможности не привставать с водительского кресла при старте. По-моему, весьма кардинально решить проблему можно за счет увеличения угла установки колонки (большего ее «занутрения»), что позволит управлять дифферентом в более широких пределах при помощи одного только штатного триммера. Предложение было встречено не без интереса, и вскоре мне сообщили, что предлагаемая мера уже успешно реализована и принесла желаемый эффект.

РЕЗЮМЕ

В тихом омуте черти водятся. С виду типичный вальжанный круизер (вдобавок до предела «нафаршированный» довольно массивным оборудованием) не только проявил настоящий бойцовский характер, хотя и в исключительно мирном русле, но и порадовал целым перечнем оригинальных конструкторских решений. В очередной раз почувствовал гордость за отечественных производителей. Кстати, регулярно бывая на различных международных мероприятиях, все чаще слышу от своих зарубежных коллег, хорошо знако-

мых с нынешней экономической ситуацией: «Ну, и строят у вас в России что-нибудь интересное?» Прямо в мобильнике держу на такие случаи набор фото и видео наиболее приглянувшихся мне отечественных моделей, чтобы не быть голословным при ответе. В общем, после данного теста не без удовольствия добавил в этот архив еще одну папку. ❏



000 «Эволюшн Моторс»
evolution.motors@mail.ru
+7 (495) 664-44-41, 664-54-44, 664-40-11
www.evomotors.ru

«Сириус 25»	
Длина, м	7,80
Ширина, м	2,54
Осадка, м	0,92/0,42
Килеватость на транце, град.	21
Сухой вес, кг	1850
Запас воды, л	70*/35
Запас топлива, л	260*/190
Объем септика, л	25
Мощность двигателя, л.с.	260-370

*Опция



- Техническое обслуживание и ремонт стационарных и подвесных двигателей Volvo Penta, MerCruiser, Cummins, Yanmar, Caterpillar, MAN, Mercury, Yamaha, Suzuki, Honda.
- Ремонт и восстановление корпусов моторных яхт, катеров и гидроциклов.
- Обработка подводной части корпуса необрастающим покрытием.

- Изготовление и ремонт тиковых покрытий.
- Подбор и установка дополнительного оборудования.
- Изготовление и монтаж тентов и чехлов.
- Консервация и расконсервация моторных яхт, катеров, моторов и гидроциклов.
- Предпродажная подготовка моторных яхт, катеров, моторов и гидроциклов.

- Полный цикл обкатки моторных яхт, катеров, моторов, гидроциклов.
- Выезд технического специалиста на место проведения обслуживания, консервации и ремонта.
- Определение технического состояния моторных яхт, катеров, моторов и гидроциклов перед покупкой.
- Перегон моторных яхт и катеров.
- Организация перевозки моторных яхт, катеров и гидроциклов по территории РФ и за ее пределами.

Обслуживание и ремонт моторных яхт,
катеров, моторов и гидроциклов

ГМСЕРВИС.РФ +7 495 995 66 62

