



# «NorthSilver Pro» укрепляет ряды

За полтора-два десятка лет, прошедших с широкомасштабного прихода в наши пределы мирового рынка мы привыкли вздыхать об унификации потребительского спроса и отмечать, как товары одних и тех же производителей ежедневно выкладываются на прилавки супермаркетов и в Западной Европе, и в Восточной Сибири. Глобализация экономики, прости господи... Но если телевизор, велосипед или даже автомобиль в любой точке земного шара будут работать почти одинаково – при соблюдении идентичности условий их применения, например, унификации телесетей или соблюдения единых стандартов при дорожном строительстве, то с водным транспортом ситуация несколько отличается.

**С**удно взаимодействует с окружающей средой по тем же законам, что и тысячу, и сорок тысяч лет назад, а человечество, если и научилось строить удобные для судоходства каналы, то управлять погодой и усмирять морскую волну не умеет до сих пор. Поэтому и сегодня, взглянув на катер, мы способны отличить скандинавский крейсер от бискайского рыбака, низкопрофильного канального «голландца» от американского

пляжного гонщика. Насколько типизирована продукция отечественного судпрома?

Основная часть наших судоходных путей, пригодных для плавания на маломерных судах, относится к внутренним водам, с их малыми глубинами, переменчивыми ветроволновыми условиями, а их берега, преимущественно малонаселенные, плохо оборудованы для швартовки и хранения судов. Все это объективные причины,

приведшие к тому, что на них десятилетиями успешно эксплуатируется особый тип «народной лодки» под подвесными моторами – разработанные авиастроителями полсотни лет назад легкие корпуса из тонкого клепаного дюралюминия с характерным запалубленным участком носа и передней посадкой водителя за ветровым стеклом от борта до борта. Лодки этого типа можно и нужно критиковать за архаичную внешность, жесткий ход по волне,

«играющее» днище и протекающие заклепки, но факт остается фактом: в классе моторных лодок с жестким корпусом наиболее востребован на нашем рынке глассирующий корпус из алюминия с не загроможденным рулевой консолью просторным кокпитом, с малой килеватостью и осадкой.

Стремясь занять потребительскую

нишу, освобожденную потерявшими интерес к маломерке авиастроителями, целый ряд производственных предприятий в разных городах страны наладил выпуск моторных лодок подобного типа. Успех сопутствует не всем, тем более во времена больших перемен в экономике. Производство требует значительных вложений в оборудование и

специалистов, стабильной технической и маркетинговой политики руководства. Очевидно, хорошо «раскрученному» предприятию освоение новых моделей удастся лучше. Петербургская компания «Yachting Russia» заработала прочную репутацию сотрудничеством с финским предприятием «Silver Veneet OY», но смена приоритетов на лодочном рынке потребовала обновления модельного ряда в направлении большей практичности, оправданности вложений в товар длительного пользования, каким является малое судно. О развитии на протяжении последних лет нового бренда «NorthSilver Pro» мы писали не раз, сейчас, когда число отдельных моделей этой серии достигло десятка, пора подвести промежуточный итог.

Предприятие, отработав несколько базовых корпусов длиной 5.6–7.3 м, фактически освоило три линейки моделей «речной» архитектуры, отличающиеся компоновкой – упомянутые «народные» открытые мотолодки под тент, катера-хардтопы со съемной жесткой крышей и максимально защи-



#### Основные данные катеров «NorthSilver Pro» с подвесными двигателями

Характеристика	«560»	«620»	«635»	«695»	«695HT»	«695 Cabin»	«810»	«840»	«840HT»	«841»	«842»	«910»
Длина габаритная, м	5.57	6.19	6.33	6.94	6.94	6.94	8.06	8.40	8.40	8.40	8.40	9.08
Ширина, м	2.16	2.16	2.49	2.49	2.49	2.49	3.05	2.50	2.50	2.50	2.50	3.26
Высот борта на миделе, м	1.04	1.02	1.20	1.20	1.20	1.20	1.50	1.35	1.35	1.35	1.35	1.54
Высота транца	L/XL	L/XL	L/XL	XL	XL	XL	XL	L/XL	L/XL	L/XL	L/XL	XL
Грузоподъемность, кг	400	480	480	550	550	500	600	600	600	600	600	600
Пассажировместим., чел.	5	6	6	7	7	7	8	8	8	8	8	8
Рекомендуемая мощность двигателя, л.с.	115–140	140–200	175–300*	175–300	175–300	175–300	2×250–2×350	200–350	200–350	200–350	200–350	2×300–2×350
Скорость хода при макс. мощности, км/ч	70	75	80	90	87	85	70	80	80	80	80	70
Запас топлива, л	125	125	300	300	300	300	670, 280	400	400	400	400	2×500

\* Допускается установка двух подвесных лодочных двигателей мощностью не более 200 л.с.



#### Основные данные катеров «NorthSilver Pro» со стационарными двигателями

Характеристика	«675»	«675 HT»	«675 Cabin»	«675 Jet»	«675 Jet HT»	«675 Jet Cabin»	«695 st»	«695 HT st»	«675 Cabin st»
Длина габаритная, м	6.74	6.74	6.74	6.74	6.74	6.74	6.94	6.94	6.94
Ширина, мм	2.49	2.49	2.49	2.49	2.49	2.49	2.49	2.49	2.49
Высота борта на миделе, мм	1.20	1.20	1.20	1.20	1.20	1.20	1.20	1.20	1.20
Грузоподъемность, кг	550	550	550	550	550	550	550	550	550
Пассажировместим., чел.	7	7	7	7	7	7	7	7	7
Водоизмещение порожнем, не более, кг	1500	1590	1600	1391	1491	1591	1140*	1250*	1350*
Рекомендуемая мощность двигателя, л.с.	120–300	120–300	120–300	240–250	240–250	240–250	120–300	120–300	120–300
Скорость хода при макс. мощности, км/ч	80	75	70	70	70	70	85	80	80
Запас топлива не менее, л	300	300	300	300	300	300	300	300	300

\* Вес без учета стационарного двигателя



Новый «730Jet». первый выход



«675Jet» – речной вездеход



«695Cabin»

щенные от непогоды каютные катера. Наличие разных базовых размерений позволило охватить верхний мощностной диапазон потребительских подвесных моторов – от 70 до 250 л.с., причем благодаря особенностям сдвинутой в нос компоновке проблем с допустимым весом моторов не возникает в принципе, значит, на лодки можно спокойно вешать мощные современные четырехтактники, преобладающие по некоторым причинам в производственных программах моторостроителей.

Руководство «Yachting Russia» сознательно ушло в верхние пределы рекомендуемых мощностей. Малые мощности на сегодня хорошо освоены надувными моторками и огромным количеством «дюралек» советских еще времен, которые еще поддаются восстановлению и какое-то время проживут на наших стоянках. Нижний сегмент продаж новых моторок довольно плотно заполнен предложениями, в основном пока по низким ценам. Но чем обеспечена дешевизна продукции некоторых малых предприятий? Большой частью экономией на массе конструкций и квалификации сборщиков.

Продукция же технологически хорошо оснащенной «Yachting Russia» отличается завидными запасами прочности, это качественно другая по надежности продукция, как за счет увеличенных толщин сварной обшивки из АМг, так и за счет добротного выполненного силового набора, в котором присутствуют жесткие замкнутые профили по планширю и мощные продольные элементы на днище. Непотопляемость обеспечивает стойкий к воздействиям пенополиуретан, дождевая и прочая попавшая вода уходит из кокпита сама через шпигаты. Прочная краска положена на подготовленную поверхность в специальной покрасочной камере. Все это факторы высоких потребительских свойств, сохраняющихся при самых жестких условиях эксплуатации, а также гарантия высокой остаточной стоимости при перепродаже.

Базовые суда открытой компоновки практически идентичны по конструкции во всем диапазоне размерений и отличаются только грузоподъемностью и располагаемой мощностью мотора. Простота планировки кокпита с парой кресел и побортных рундуков

гарантирует универсальность лодок применительно к самым разным целям их использования, а возможность установки тента – достаточно комфортный уровень обитаемости в большинстве погодных условий. Ширина базовых корпусов – 2,47 м – точно такая, чтобы без проблем вписаться в автодорожный габарит, что обеспечивает высокую мобильность владельца, а значит, доступность водоемов в самых разных уголках страны.

Исполнение «хардтоп» по существу расширяет возможности применения базового варианта. Жесткая металлическая «крыша» с широкими окнами в резиновом профиле устанавливается на болтах, делая более надежным убежище пассажирам в кокпите. С другой стороны, жесткий верх менее мобилен по сравнению с тентом и не всегда удобен при рыболовном назначении судна.

Каютный вариант компоновки предоставляет наибольший комфорт на ходу, защиту как от осадков, ветра и брызг, так и от шума двигателя в корме. Комплектный обогреватель создает внутри нормальный «автобусный»

микроклимат. Модель «695 Cabin» сейчас оборудуется стационарными двигателями «MerCruiser» объемом 1.7 л в дизельном варианте либо 3 л в бензиновом с поворотной-откидной колонкой. Эта же модель под подвесные моторы имеет выносной кронштейн, вследствие чего длина увеличивается до 7.45 м, что позволяет освободить кокпит и добавить еще один топливный бак на 150 л. Стационарный вариант будет интересен профессионалам – ведомственным и частным службам, инспекциям, флоту, а вариант с просторным кокпитом и подвесным мотором оценят рыболовы, проживающие в прохладных северных широтах. Рубка оборудована по-рабочему скромно – типовые кресла впереди и пара рундуков в корме, образующих для ночевки вдвоем спальное место. Пространство в носу катера использовано под небольшой кокпит, в котором удобно работать при подходах. Есть модификации с разной килеватостью – 14 и 18° – под разные волновые условия, соответственно будет немного отличаться и развиваемая скорость.

Особняком стоят модели серии «NorthSilver Pro», модифицированные под установку водометного движителя. Конструктивно они мало отличаются от сестер, предназначенных под подвесные моторы, разве что имеют еще более выраженные признаки «речных всесезонников»: обладают низ-



Флагман серии «NorthSilver Pro 910»

кой килеватостью и предельно малой осадкой, позволяющей проходить каменистые перекаты таежных речек, а их днище толщиной 5 мм успешно противостоит ударам о каменистое дно реки и выдержит самый неаккуратный подход к берегу. Богатейший и необъятнейший сибирский край испытывает сильную нехватку автодорог, поэтому во многие места можно добраться только малыми реками, изобилующими обширными мелями и лесными завалами, которые обычная моторная лодка с подвесником преодолевает ценой потерянных винтов и деталей редуктора, а поход в малоизведанный район зачастую превращается в приключение с непредсказуемым исходом. Вот почему «NorthSilver Pro 675 jet» и «730 jet» разрабатывались с прицелом на эту потребительскую группу ры-

баков и охотников, чьи требования к живучести используемой техники экстремально высоки. Водометный привод «Mercury M3» выполнен единым агрегатом с четырехтактным двигателем, занимает немного места в корме, позволяя проходить с полного хода участки с глубиной всего около 20 см и разворачиваться на «пятачке» размером в длину корпуса. Такой проходимости и маневренности не обеспечит никакой другой движитель, и даже его присущий недостаток – заметно меньшая эффективность по сравнению с гребным винтом – не станет препятствием для эксплуатации в условиях несудоходных рек, тем более что альтернативы зачастую просто нет. Увеличившийся расход топлива учтен: его запас – 300 л в подпалубной цистерне – более чем достаточен.

Катера открытой компоновки превращаются в «хардтопы» простой установкой легкой алюминиевой крыши

