

NorthSilver 1440: прорыв в большой формат

Алексей Даняев

Тема импортозамещения в пору потяжелевших мировых валют, что называется, в тренде, и строители маломерных судов оказались, к сожалению, не в лучшей ситуации. Ведь оборудования для маломерки у нас практически не производят, а его доля в судах высокого класса достигает трех четвертей стоимости.

Какой путь выбрать в такой ситуации верфям «первой линии», с развитыми производствами, ориентированными на высокие объемы выпуска? Наверно, в любом случае нет альтернативы движению вперед, в сторону больших проектов, в которых воплощается весь нарабатанный конструкторский и технологический опыт, чтобы привезенные из-за границы аналоги оказались неконкурентными по стоимости. Приверженность этому пути снова продемонстрировала петербургская компания «Спортсудпром СПб».

Уже на протяжении нескольких лет мы пишем о вновь спускаемых на воду моделях серий NorthSilver или NorthSilver PRO как о флагман-

ских, наиболее передовых и ресурсоемких для предприятия, и всякий раз оказывается, что возможности производства не исчерпаны, а его руководитель Виктор Кожин с преодолением очередного рубежа устанавливает планку на новую высоту. И вот – получаем известие об еще одном техническом достижении фирмы. Свет увидел новый 14-метровый NorthSilver 1440. Это больше чем флагманская модель ряда NorthSilver – проделанная работа ставит предприятие на одну ступень с такими корифеями европейской малотоннажки, как Botnia Marin или Sarins Boats. Но надо сделать ремарку: если зарубежные аналоги строят из стеклопластика – ма-

териала технологичного и отлично подходящего для прогулочного судостроения – то наш потребитель традиционно предпочитает металл (есть также объективные причины, например более выгодные условия страхования), следовательно, с одной стороны, конкурентные преимущества

Основные данные катера NorthSilver 1440

Длина габаритная, м	14.4
Ширина габаритная, м	3.95
Килеватость на транце, град.	19
Водоизмещение порожнем, т	11
Осадка корпусом, м	0.75
Пассажировместимость, чел.	12
Запас топлива, л	1750
Запас воды, л	400
Мощность двигателей, л.с.	2×370





Панель управления по-современному лаконична: основные приборы контроля и навигации заменяют сенсорные экраны



нашего производителя растут. Как сказал конструктор катера Андрей Князев, строить судно такого уровня из стеклопластика прямой выгоды нет, выбор для корпуса алюминия – это наш, российский нюанс, который реально работает. С другой стороны, построить шикарный катер из металла, способный конкурировать с пластиком на европейском уровне – это задача, достойная мастеров.

Круг ближайших аналогов узок (фактически все они финского происхождения – Targa 44, Nord Star 40, Sargo 36), задача постройки судна подобного размера предельно сложна для малого предприятия, а преимущества металлического корпуса для нас очевидны, так что имеет смысл лишь кратко отметить некоторые конкретные детали – право читателя

оценить, насколько хорошо удалась работа.

На первый взгляд, архитектура «морских джипов» не настолько изощрена, чтобы говорить о существенной разнице в их воплощении в пластике или алюминии. Специалисты «Спортсудпрома» довели внешние поверхности до такой степени совершенства, что металл визуально неотличим от пластика. «Листопрокатная» природа материала видна лишь в технологически наиболее явных и не всем заметных местах, таких как «изнанка» фальшборта, днищевые реданы. Даже довольно сложные, с переменной погибью формы форштевня, верхнего мостика и радарной мачты-арки удались безупречно. Общее впечатление от внешнего вида – мужественный, консерва-



Металлическое происхождение местами придает образу «морского джипа» более жесткий, прямолинейный характер

тивный, но не архаичный и не лишенный изящества. Конструкция килеватого мореходного корпуса хорошо отработана предприятием. Продольная система набора, толщины днища и борта – 6 и 5 мм, а по килю толщина увеличена до 10 мм для износостойкости. Линия борта гармонично изогнута, классический тик планширей мирно сосуществует с хромом изогнутых трубчатых лееров в носу, в том же классическом стиле и цветовой гамма корпуса: темно-красный борт со «слоновой костью» рубки.

В чем конструктор радикально отошел от прототипов – не стал «зажимать» внутренние объемы в угоду экстремально высокой эргономике палубного пространства. Скандинавы настолько трепетно относятся к глубине и сплошности бортовых проходов, что готовы ради этого жертвовать высотой подволока в каютах под палубой. Наши воды все же не настолько суровы, чтобы так расточительно относиться к обитаемости. Внутренние помещения «1440-го» вместительны и презентабельны, единственная, пожалуй, специфическая скандинавская черта, перешедшая в планировку рубки – это максимальная степень изолированности внутреннего пространства от внешней среды. Выйти



Умеренная глубина палубного прохода дала возможность увеличить объем обитаемых помещений в корпусе



Едва ли кто-нибудь назовет эту кормовую туалетную кабину «кабинкой»...



Носовая «капитанская» каюта высока и просторна



Телевизионная панель видна из любой точки салона

наружу можно через две сдвижные двери: одна для рулевого, вторая, по левому борту – для всех остальных. Ну, еще форлюк в носовой каюте – на крайний случай. Строители готовы обсуждать возможность оборудовать в надстройке кормовую дверь, по-средиземноморски открывающуюся в кокпит, и это было бы удобное решение, хотя для мореходного катера лишняя «продуваемость» ни к чему – предусмотренный кондиционер Waeco всегда готов снять остроту климатических проблем.

В рубке светло и просторно. Алюминий жестче пластика, он не требует специальных усиления крыши, на которой оборудован верхний мостик, чем экономится и ширится внутренний объем. Интерьер выстроен на сочетании темного массива палисандра и ореха со светло-кремовым текстилем «алькантары» на подушках и винилом зашивок. Палуба

везде из тиковой рейки – и снаружи, и внутри. Видны правильные морские решения в обстройке: ящики в тумбах фиксируются кнопочными замками, подъемные крышки подпружинены, чтобы не вибрировали, у стола откидные «крылья» для расширения прохода, оригинально решены «выпадающие» вниз размещенные над окнами деревянные ящички для бытовых мелочей. Хороши складные гофрированные шторы на окнах: опущенные, они придают шарм обстановке – ровно настолько, насколько это приличествует серьезному покорителю морских просторов.

Пост рулевого решен в последних тенденциях развития систем управления. Почти половину площади обширной панели занимают два дисплея – контроль параметров двигателя и эхолот-картплоттер. На них можно вывести изображение

с видеокamer, установленных на корме и в машинном отделении, для судов такого размера они уже становятся необходимостью. Штурвал «электронный», можно настраивать его чувствительность, наклон и даже с помощью сервопривода поворачивать всю нижнюю часть панели так, чтобы максимально освободить проход на палубу. По обеим сторонам от штурвала – манипуляторы маневровых устройств, над ним еще пара десятков клавиш управления электрооборудованием – и все. Аналоговых приборов нет, только наверху над головой закреплены три указателя уровня топлива в цистернах – двух основных по 800 л и одной расходной. Но место для проверенной веками бумажной карты, конечно, предусмотрено – слева под широкой крышечкой формата А2.

Планировка спальных кают, как



Единый объем салона в рубке сближает всех – и капитана, и матроса-помощника, и гостей на борту

Резюме №1

Судно такого класса, построенное на передовом отечественном предприятии – это несомненный прорыв. Не всякая малая верфь обладает достаточными технологическими, финансовыми, кадровыми ресурсами, чтобы осилить длину корпуса в 44 фута, при том, что строители NorthSilver 1440 ограничивали прежде всего размеры производственных помещений – а мы могли бы стать свидетелями рождения и 50-футового образца, который, скажем, финские верфи все еще не осилили, несмотря на намерения.

В этой части тестовой публикации отметим высокие показатели исполнения и обитаемости новинки, способные составить достойную конкуренцию европейской продукции. После заводских испытаний на воде, когда будут отрегулированы все системы, мы планируем провести вторую часть теста – ходовую, и проинформировать читателей о полученных результатах.

отмечалось, решена традиционно, как у аналогов: каюта владельца в носу, гостевая внизу в кормовой части рубки и две «потайные» лежанки, с доступом из двух «основных» кают. Как отмечалось, пространства кают не придавлены какими-либо компромиссными решениями – нет ни разноуровневости, ни ступенек в подволоках, а носовая каюта вообще выполнена в полный рост. Уровень отделки у всех в равной степени высок, а за ореховыми панелями зашивки в достатке шкафов и шкафчиков. Жалюзи в их дверках

гарантируют вентиляцию, плюс во все каюты разведены рукава климатической системы. С учетом дивана в салоне, трансформируемого в спальное место, на ночь можно разместить 8 человек – с полным комфортом, камбузом и двумя просторными туалетами-душевыми. Запаса воды в 400 л хватит всем, а досуг наполнит разнообразная мультимедийная электроника, в составе которой кроме стереосистемы еще спутниковый телеприемник и даже бортовая компьютерная сеть с подключением к интернету.



194362 г. Санкт-Петербург, п. Парголово, Выборгское шоссе, д. 362
+7 (812) 244-3550, 244-3552, 244-3565; факс: (812) 244-3551
www.silverboats.ru, www.silverboats.info, info@silverboats.ru

