



НОВЫЕ ВРЕМЕНА —НОВОЕ КАЧЕСТВО

Различные фирмы-производители маломерных судов на многолетнем пути проходят через схожие стадии развития. Самая решающая из них – переход предприятия от разовых случайных заказов к серийному выпуску лодок и завоевание репутации надежного, прочно стоящего на ногах производства.

Таких в нашей стране не слишком много, и их имена на слуху. Но если способность предприятия организовать серийное производство – следствие грамотного менеджмента и успешного вложения инвестиционных средств, то настоящим подтверждением высокой квалификации и профессионализма его кадров может стать только способность построить заказное судно уровня «премиум-класс», как это принято называть в международных терминах. В этом можно усматривать возврат к «заказному» принципу работы, но уже на том уровне, когда фирма в состоянии не беспокоиться ни о непредусмотренном выходе

за рамки построечного бюджета, ни о наличии специальных технологических возможностей, ни о целенаправленной рекламной «раскрутке» более качественной новинки. Не случайно, крупные западные производители, гордящиеся долгой и славной историей, предлагают рынку, как правило, сразу несколько лодочных брендов различной ценовой категории, от бюджетной массовой до дорогостоящего эксклюзива. И нельзя не радоваться тому, что предприятие подобного образа действия теперь есть и в России.

Мы не раз писали о новой серии алюминиевых катеров «NorthSilver Pro», представленной в этом году пе-

тербургской компанией «Yachting Russia». Вполне утилитарные по открытой компоновке и прочной конструкции, они уже привлекли внимание тех, кто ищет судно не для прогулок и демонстрации собственного благополучия, а, скорее, для работы и активного образа жизни. Но особняком в этой серии стоят мощные каютные катера длиной 8 м и более. Судно таких размеров позиционировать на рынке намного сложнее, поскольку круг покупателей неширок, а конкуренция со стороны импорта, особенно «бывшего в употреблении» – крайне сильна, поэтому крупные катера обречены попасть у нас в тот самый «премиум-класс», при производстве которого предприятие должно проявить верх своих способностей. «Yachting Russia» выбрала единственно возможную и правильную в нынешних условиях техническую политику: собрать рабочие и конструкторские кадры высшей квалификации, воспользоваться последними достижениями технологии сварного металлического судостроения и выпу-



Алюминиевая дверь рубки надежно изолирует внутреннее пространство



Проход через нос огорожен жесткой релинговой конструкцией



На панели управления достаточно места для размещения современных навигационных приборов

скать суда строго под заказ, тщательно оговаривая самые мелкие требования к отделке, оборудованию и комплектации готового изделия.

Почему именно металлического? Во-первых, потому что наша водная инфраструктура далека от совершенства, особенно на периферии, а металлический корпус легче перенесет выпадающие на его долю эксплуатационные невзгоды, чем его ближайший конкурент – стеклопластик. Во-вторых, привозной пластик из Европы на нашем рынке и без того представлен достаточно хорошо, наиболее же развитые центры алюминиевого малого судостроения далеки от наших пределов – в Америке, Австралии, Новой Зеландии. В-третьих, культура постройки металлических судов у нас какая-никакая существует с прежних времен, и обученные кадры тоже есть. Дело за малым: сделать так, чтобы результат труда потянул на тот самый «премиум-класс», способный побороться за покупателя с продукцией крепких западных верфей.

Первое «шапочное» знакомство с

каютным «NorthSiver Pro 820» у нас состоялось задолго до его официального выхода в свет на Московской MIBS. Сваренный и отшлифованный металлический корпус в одном из цехов «Yachting Russia» выглядел вполне буднично, но уже тогда радовал глаз чистотой и породистостью форм. После его трудоемкой отделки бригадой маляров, доведших поверхность обшивки с помощью современных материалов до идеального глянцевого состояния, а затем кропотливой работы столяров-достройщиков, судно «заиграло». На выставочном стенде «Крокус-Экспо» новый катер ничем не уступал окружающим «иномаркам» с громкими, известными всему миру именами. Дизайнеры удачно подобрали сочетание фактур поверхностей: зеркальный блеск черного корпуса, ничем не выдающего своего «металлического» происхождения – все швы тщательно зашпаклеваны, острые углы залиты, он как будто упакован в оболочку из упругого блестящего пластика. И в контраст ему – теплая матовость интерьерера: тиковая палуба и маха-

гоновые панели зашивки, скругленные углы и кромки деталей обстройки, бархатистая бежевая «алькантара» на подушках и креслах. Противостояние фактур борта и палубы подчеркивает нарочитая грубость разделяющей их кранцевой окантовки планширя.

Интересен эффект восприятия пропорций архитектуры катера, ведущей происхождение от американских рабочих катеров. Значительную часть длины корпуса отбирает просторный кормовой кокпит, и это решение демонстрирует очевидное назначение судна – служебное, деятельное, в результате пространство рубки находится в вынужденном компромиссе с кокпитом. Высокий борт, приподнятый в носу «полубаком», выдает в судне хорошего морехода. Рубка как бы притоплена атакующей фронтальной частью в подъеме палубы, и это решение прослеживается и в пропорциях внутреннего пространства салона. Когда проходишь внутрь него через плотно подогнанную алюминиевую дверь, возникает ощущение надежной защищенности высоким бортом. Окна



Обеденный уголок по-деловому компактен



Высокое расположение окон рубки дает ощущение защищенности

рубки подняты примерно на уровень груди, и обзор через них открывается только с высоко расположенных сидений поста управления и салона. Обеденный уголок с левого борта по-деловому компактен, столь же скромно решена носовая спальная каюта, тем не менее она не кажется тесной. Тут «работает» приподнятая носовая палуба, она придает спальному помещению высоту, достаточную для того, чтобы считать его все-таки каютой, а не выгородкой. Не выглядит при этом тесной и туалетная кабина – убирающийся под зашивку шланг позволяет даже принимать здесь душ. По-деловому скромна камбузная тумба сразу за водительским сиденьем. Интерьер как бы сообщает неявно и водителю, и пассажиру: «Займи свое штатное место и следуй намеченным курсом». Да, это судно не для пляжных покатушек, а для серьезного дела с профессиональным подходом. Или того дела, к которому вы отнесетесь со всей ответственностью, будь то загодя

спланированная рыбалка на озерных просторах или длительный переход по штормящему морю.

Килеватый корпус «NorthSilver Pro 820» (20° на транце, с гидролыжей) обладает сугубо глиссирующими формами, поэтому нуждается в достойной энерговооруженности. На головной образец специалисты фирмы установили два подвесных «Suzuki» по 250 л.с. Можно спорить, насколько выгоден мощный подвесник на катере такого размера по сравнению со стационарным двигателем, бензиновым либо дизельным. Есть сильные доводы в пользу подвесных моторов: габаритная осадка с ними меньше; сервисное обслуживание в нашей стране достаточно развито, а в случае тяжелых «недомоганий» подвесной мотор легче демонтировать и отправить на ремонт, чем стационарный. Для удаленных районов, в которых и полагается эксплуатировать подобную технику, это важно. Кроме того, бензин стандартного качества там

найти проще, чем подходящую для современных дизелей солярку. Фирма-изготовитель считает возможной реализацию практически любого варианта моторизации катера – от подвесных моторов до водометных движителей, и под каждый из вариантов проработаны конструктивные решения. Подвесные моторы устанавливаются на вынесенный за транец кронштейн, что не нарушает компоновки кокпита – он всегда остается тем же по полезной площади. Вход в кокпит организован с кормовой площадки-криолина через массивную дверцу в фальшборте, оборудованную резиновыми уплотнениями.

Первый опытный образец катера вышел на ходовые испытания в полном «боевом комплекте»: якорная лебедка, обдув стекол, соляровый отопитель и навигационная электроника. О том, как повел он себя на весенней волне Невской губы, мы расскажем в следующем выпуске журнала.

А.Д.

Спальная каюта скромна по площади, но не кажется тесной

