

Алексей Даняев. Фото Виктора Кожинова



Легкий крейсер «Silver Condor»



Все уже настолько привыкли к независимости «Русского Сильвера», имеющего финские корни, что появление новых моделей под брендом «Silver», рожденных КБ «Yachting Russia», не считают чем-то из ряда вон выходящим. Скорее относятся с пониманием, тем более что потребности наших и финских водномоторников в части компоновки и оборудования несколько разнятся, и это неизбежно должно вести к различиям

между модельными рядами, предлагаемыми в Европе и России.

Вот и в прошлом году выход на европейский рынок новой модели «бизнес-класса» «Silver Condor» никак не отразился на спросе на эти катера в нашей стране. Неудивительно, эта модель задумывалась конструктором Рейно Лехмоненом как престижная, имиджевая; при открытой южной компоновке и «негаражных» размерах 7.30×2.50 м она оборудуется по высшему разряду, почти шикарно. И это при том, что абсолютное большинство владельцев «Сильверов» у нас – народ практического склада, приобретающий лодку для рыбной ловли и походов в жестких условиях плохо оборудованных для судоходства акваторий. Иначе зачем нужен прочный алюминиевый корпус? Но корпус-то совсем не плох, он не смасштабирован с меньшего по размеру проекта, а разработан специально под самый мощный 300-сильный «Mercury Verado» (ими комплектуются финские «Silver Condor»), к тому же об-

ладает повышенной «морской» килеватостью в 21°, и тесты, прошедшие в шхерах под Турку, продемонстрировали его высокие ходовые качества. Грех не использовать такую разработку и на наших водных просторах, и руководство «Yachting Russia» приняло логичное решение: пойти привычным уже путем адаптации европейского проекта к нашим условиям. Судно алюмопластиковой конструкции такого размера у нас должно быть обязательно каютным и по наступившим временам достаточно бюджетным, во всяком случае по сравнению с импортируемыми аналогами. А среди них такие уважаемые имена, как «Aquador 25C», «Grandeza 26CA», «Yamarin 74C», заметим, все с пластиковыми корпусами.

На протяжении всего межсезонья строящаяся оснастка нового «Сильвера» возвышалась в одном из цехов комплекса в Парголово, и, наконец, настало время, когда звонок в редакцию журнала оповестил: «Спускаем «Condor 730», приезжайте смотреть».



Спуск судна был приурочен к началу «Международного военно-морского салона», проходившему в июне, где оно должно было пополнить экспозицию «Yachting Russia» на воде, и это отличный шанс как следует рассмотреть корпус на берегу и опробовать его на ходу.

Черно-белый борт стоящего на трейлере катера выглядит очень аккуратно, и это сделано без всякой шпаклевки. Небольшая его конструктивная выпуклость при достаточной толщине и отработанной технологии сборки позволяют избежать обычных для сварного алюминия деформаций. Не всякая алюминиевая лодка похвастает темной окраской обшивки борта – это признак особого технологического совершенства предприятия-изготовителя. Увеличенная ширина по сравнению с младшими, 6,5-метровыми, «каютниками» сразу меняет пропорции корпуса в лучшую сторону, катер не кажется переростком, и полноразмерная каюта гармонично, по-морскому, соот-

ветствует высокому борту. Огромный 300-сильный «Suzuki» на транце также выглядит соразмерным предельным уже транспортным габаритам судна. Линии рубки просты, но не примитивны, при этом лишены вычурности, которой часто грешат отечественные дизайнеры, стремящиеся к броской запоминающейся внешности. Плавно изогнутые полированные релинги палубы и рубки эффектно завершают силуэт. Над кромкой козырька, нависающего над стеклами кабины, пожалуй, сборщикам можно было бы еще поработать, так же как и над узлом стыковки с крышей П-образной радарной арки. Спешем орех на присущие любому головному образцу серии мелкие недостатки.

Чтобы забраться в кокпит, придется преодолеть небольшое препятствие – отсутствие ступеньки с внутренней стороны довольно высокого борта. Снаружи она есть – это пара ящиков для швартовых принадлежностей в рецессе. Вспоминается нарочитая эр-

гономичность, «услужливость» компоновок новых финских лодок, такая, пожалуй, и здесь не повредила бы. Зато интерьеры «Condor» стопроцентно вписываются в современную европейскую тенденцию к минималистической чистоте обитаемых пространств. Белый пластик каюты, отделанный аккуратной и скупой тиковой отделкой, украшает добротно смонтированное оборудование, причем весь его обширный список идет «в стан-





дарте». Здесь – якорная лебедка, обогреватель, туалет с электропрокачкой, система пресной воды и душ на транцевой площадке – всего примерно на 10 000 евро. Сдвижной люк с электроприводом «Webasto» размером в полкрыши гордо помечен шильдиком соответствия европейскому стандарту. Каленые стекла – в аккуратном алюминиевом профиле, тиковая приборная панель блестит хромом индикаторов и шкал. Центральное место в ней, также в соответствии с последними тенденциями, занимает экран навигационного комплекса. Некоторая асимметричность расположения входа в небольшую носовую каюту делает достаточно широким пост управления, не слишком зажимая штурманскую полочку у левого борта. Спальные места,

впрочем, довольно спартанские. Носовая каюта лишена в стандарте каких-либо украшений и вся представляет собой сплошное спальное место. В дополнительную койку превращается при необходимости и обеденный уголок по левому борту в салоне. Отформованная в пластике мойка и плитка на дизельном топливе у правого борта завершают список минимально необходимого оборудования, присущего типичному прогулочному катеру подобных размеров.

Набор удобств на борту говорит, что новый катер представляет собой «легкий крейсер», на котором можно совершить выход на природу в конце недели компанией рыболовов-любителей либо небольшой семьей. Вполне по плечу ему и многодневные переходы, но в этом случае придется хорошо продумать состав дополнительного оборудования и численность экипажа. Фирма-изготовитель планирует существенно расширить список опций, в который войдут и стационарный двигатель, и «люксовая» отделка салона тиком и алькантарой. На нашем рынке пока нет аналогичных катеров с алюминиевым корпусом – ни привозных, ни тем более отечественного производства – с подобным уровнем оснащенности по принципу «все включено» и умеренной при этом стоимости. Главное – новый катер довольно значительно отличается поведением

на воде от остальной «родни» семейства «Silver Star Cabin», разумеется, в лучшую сторону. Это показал пробный прогон по Большой Неве и заливу.

Предварительно обкатанный мотор с винтом в 20.5 дюйма заработал ровно и тихо. Закрытая дверь каюты позволяет спокойно разговаривать на ходу, обзорность великолепна, как вперед по ходу, так и через стеклянную дверь – в корму. После первых же крутых виражей приятно порадовала остойчивость катера. Несмотря на более чем заметную килеватость и наличие нормальной высотой рубки, крен находится в разумных пределах и лодка практически не нуждается в постоянном контроле своей посадки независимо от направления ветра относительно курса. Мотор вышел на штатные обороты, замелькали городские берега, а экран навигатора зафиксировал достигнутую «максималку»: 74 км/ч, или 40 уз. Кильватерная волна от проходящих навстречу теплоходов преодолевается «на ура» с полного хода, в корпусе при этом ничего не гремит, и брызги не летят ни в кокпит, ни на стекла. Но для полного раскрытия возможностей судна такого калибра нужна, конечно, не идилическая вода летней Невы, а трех-четырёхбалльная волна переменчивой Ладоги. Будем надеяться на будущий более углубленный тест, который покажет, чего стоит «легкий крейсер» в корпусе мореходной «гоночной машины».

Основные данные катера «Silver Condor Cabin 730»: длина – 7,30 м, ширина – 2,50 м. Масса – 1900 кг. Мощность двигателя – 225–300 л.с. Пассажировместимость – 7 чел.

