

«NorthSilver Star Cabin 690»: знакомимся с пластиковой версией



Наше любимое хобби обычно стабильно и мало меняется с течением времени. Водномоторники, начав с лодок «эконом-класса», как правило, понемногу переходят на более серьезную и дорогую технику, но сохраняют приверженность излюбленному конструктивному типу лодок.

На это существует множество причин, связанных прежде всего с районом плавания, популярностью того или иного вида водного досуга, способом хранения судна на стоянке и в межсезонье.

Рыболовы-любители и путешественники, прикипевшие душой к крупным северным озерам, ценят преимущества рубочно-каютных компоновок. Многолетний опыт говорит: собираясь уйти далеко от мест базирования по Ладоге, Онеге, Белому морю, необходимо располагать теплым и сухим убежищем на борту, оборудованным спальными местами, отопителем и выгородкой для сушки одежды. Поэтому они начинают обычно с приобретения бюджетных лодок с небольшими

закрытыми рубками либо открытыми в сторону кокпита катеров-хардтопов, переходя по мере возможности к полноценным каютным крейсерам.

Мощные компании-производители обычно с пониманием относятся к покупательским запросам, предлагая модельные ряды, которые включают суда различной компоновки и разных размеров. При этом они справедливо полагают, что если клиент оценит исполнение товара и отношение к нему со стороны дилера, то сохранит верность однажды избранному бренду. Когда финская компания «Silver» разработала в начале 2000-х и выпустила на наш рынок при содействии российского дилера компании «Спортсудпром» каютные моторные

лодки «Silver Cabin» новой тогда для нас алюмопластиковой конструкции, они быстро нашли своего покупателя, поскольку предоставляли рыболову-любителю все, что нужно для полноценного отдыха в выходные дни на прохладных ладожско-онежских просторах. С тех пор обретший правовую и технологическую самостоятельность русский «Сильвер» сменил несколько модификаций популярного каютника (с различными планировками внутреннего пространства, под подвесной и стационарный двигатели), но остался неизменным алюминиевый корпус серии «Eagle», в размерения которого по необходимости «вписывалось» все необходимое оборудование. Это хороший, мореходный корпус достаточных

Основные данные «NorthSilver Star Cabin 690»

Модель	690	690ST
Длина, м	6.90	6.90
Ширина, м	2.50	2.50
Осадка, м	0.45	0.45
Килеватость, град.	21	21
Высота надвод. борта, м	0.815	0.780
Пассажировместим., чел.	7	7
Макс. мощн. двиг., л.с.	300	300
Емкость топлив. бака, л	370	370

для каютного крейсера размеров, легко транспортируемый на трейлере. Тем не менее ему не чужда некоторая компромиссность, выражающаяся, скажем, в избыточном крене в повороте или повышенной парусности из-за относительно высокой рубки. Да и вообще, часть владельцев «Silver Cabin» давно выросла из предлагаемых им компоновочных решений и ищет что-то более вместительное и комфортабельное.

Примерно год назад мы писали о новой каютной модели от «Спортсудпрома», разработанной на основе корпуса «Silver Condor» длиной 7.3 м под моторы до 350 л.с. Это крупный крейсер с полным набором стандартного оборудования, включающим помимо 430-литрового топливного бака, обогревателя и холодильника также камбузную стойку и вакуумный туалет – все, что нужно для длительного автономного плавания. «Потянуть» по деньгам такой катер уже нелегко, и владелец фирмы Виктор Кожин при-

нял понятное решение заполнить промежуток между 6.5-метровым «Eagle» и 7.3-метровым «Condor» «переходной» моделью, предоставляющей качественно новый уровень обитаемости по сравнению с меньшим соседом, но более мобильный и экономичный в эксплуатации, чем «Condor». Поскольку корпуса такой длины в стандартной линейке «Silver» нет, он был разработан «с нуля» и получил имя «NorthSilver», как и все собственные проекты «Спортсудпрома». Точнее, «NorthSilver Star Cabin 690».

Внешне катер очень напоминает привычные «Star Cabin» – та же узнаваемая конфигурация стекол рубки и релингов. Но, согласимся, из-за более «правильного» соотношения высоты рубки с длиной и шириной корпуса новинка выглядит заметно стройнее, пропорциональнее. Плавная погибь бортового релинга, хорошо согласованная с линией борта и формой козырька рубки, придает силуэту судна





более мягкие очертания. Особенно выигрышно выглядит сочетание белого пластика верха и днища с бортом черного цвета, дополненное теплым оттенком тиковых настилов палубы бортовых проходов и кокпита. В дельных вещах и фурнитуре нет никакой самодельности: окна – из безопасного стекла в алюминиевых рамах, дверь каюты сдвижная, форлюк и люк – в крыше рубки, вентиляторы и релинги выполнены «по-взрослому», без мелочной бюджетности, на которую часто идут производители ради всемерного снижения себестоимости. Подпалубное оборудование и системы собраны со знанием стандартов и хорошей практики. Топливные шланги на двояных хомутах, кабели заключены в гофрированные трубки, топливная аппаратура – европейского производства. Интересно решена горловина 370-литрового бака – она спрятана под крышкой кормового локера, что позволяет запереть ее от недобрых глаз и избежать разлива бензина при заправке. Так же спрятана под крышку якорная лебедка в носу – выходя на берег через нос, не споткнешься об ее барабан. Пройти в нос по борту легко сможет даже неискушенный в мореходстве пассажир – ноги и руки сами найдут ступеньки, поручни и высокий леер. Настолько продуманные с эргономической точки зрения лодки на нашем рынке встречаются нечасто.

Интерьер столь же аккуратен, как

и внешность, не перегружен деталями, но и не выглядит в целом простецким. Сочетание белого пластика со светлым тиком отделки и вином сидений в тон ему – классика малого судостроения. На панели управления предусмотрена в свете последних тенденций возможность установки большого дисплея навигации. Рулевой привод гидравлический, что тоже стало стандартом для мощных катеров. Сбоку видна панелька управления отопителем «Webasto», он включен в стандартный комплект оборудования. Логично, не правда ли?

Конструкторы «NorthSilver Star Cabin 690» не пошли по пути всемерного уплотнения внутреннего пространства ради достижения сомнительной многофункциональности в мелочах. Салон катера просторен, хотя и без изысков, в нем можно стоять в полный рост, удобно устроиться на кресле либо бортовом диванчике, можно осматриваться через широкий люк в крыше. Оба кресла у передней панели разворачиваются в корму, быстро создавая совместно с парой диванов эффект «кают-компания». Под подушкой дивана правого борта обнаруживается штатное место для складной доски, которую совместно со снятыми подушками спинки можно вставить в проходе рубки, образовав полуторное спальное место в дополнение к носовой каюте. Она, в свою очередь, также просторна, как и салон, и

полностью соответствует стандартам типичного 23-футового судна.

Корпус головного образца, о котором идет речь, изготовлен из стеклопластика, таким пойдет и в серию. В дальнейшем планируется разработать и алюминиевый вариант. Увеличенная по сравнению с прежним «Star Cabin» ширина корпуса позволила уйти от излишнего крена высокого катера в поворотах.

Первенец оборудован четырехтактным подвесным «Mercury» мощностью 200 л.с. Ограничения режима обкатки не позволили испытать судно на полном газу, но при крейсерских оборотах (4000 об/мин) на режиме уверенного глиссирования скорость достигла 37 км/ч (20 уз), ход катера надежен и спокоен. Можно ожидать, что при полной выдаваемой мощности «максималка» дойдет до 65–70 км/ч, чего достаточно для большинства случаев использования импозантного крейсера. Однако тем, кто пожелает выйти на новом «Star Cabin» далеко в моря, стоит подумать об установке двигателя максимально допустимой мощностью 300 л.с.

ООО «Спортсудпром СПб» – завод по производству катеров «Silver» Санкт-Петербург, Выборгское шоссе, д. 362, тел. (812) 513-8438, +7 (911) 239-6561 www.silverboats.ru