

Осеннее серебро близнецов

NorthSilver Pro
520/560



А. Д. ■ Стоило мировой финансовой системе дать сбой – и моментально осевший рынок прогулочных судов, в первую очередь американский, показал, что эпоха вечных непреходящих ценностей вовсе не завершилась, как это пытались доказывать акулы капитализма. В то время как крупные производители серийных моделей судов из стеклопластика год за годом сокращают выпуск своей продукции, продажи алюминиевых лодок продолжают удерживать достаточно высокую планку по всему миру.

В нестабильные времена грубоватый металл ассоциируется в общественном сознании с более надежным и долговечным вложением средств, нежели приятный на глаз и ощупь пластик. Другая заметная тенденция на сегодняшнем рынке – интерес к простым многофункциональным судам, экономичным в содержании и легким на ходу. О России и говорить нечего – алюминий наши судовладельцы любили и предпочитали всегда. И если бы «Спортсудпром СПб», пожалуй, самый известный отечественный производитель алюминиевых корпусов, сразу не отреагировал на такой очевидный социальный заказ, это выглядело бы просто нерационально.

Вообще говоря, серию простых рыболовных лодок NorthSilver Pro для жестких условий эксплуатации предприятие начало формировать уже давно, но до последнего времени ее составляли крупные модели длиной от 6 м. Их стоимость трудно было назвать



Панель приборов неброская, но эргономичная: штурвал не мешает рукоятке управления, бортук удержит мелкие предметы на ходу



В просторном кокпите предусмотрены рундуки для багажа, надежное леерное ограждение и очень удобные ступеньки перед рецессом



И полочка под планширем, и доступ в носовой отсек через люки под консолями пригодятся в длительном походе



Рифленый настил, леер по борту, прочная «калитка» в ветровом стекле – все, что нужно для безопасного выхода на нос



Проход в стекле плотно закрывается «патефонным» замком



Тент на модели «560» удобен в эксплуатации, многофункционален и значительно добавляет обитаемости кокпиту



Малозаметные, но полезные детали на транце: сливной шпигат большого диаметра прикрыт резиновым клапаном; магниевый протектор защищает корпус от соседства с «нержавейкой» мотора

демократичной, в первую очередь, из-за достаточно большой массы корпуса, выполненного с большим запасом прочности, как того требовали запросы покупателей из дальних уголков страны, и, вследствие этого, необходимости устанавливать многосильный, надежный и недешевый подвесной мотор. Но времена в одночасье переменялись, и высокотехнологичное предприятие расширило ряд NorthSilver Pro «вниз» – в сторону «профи» меньших размеров.

Первая пара малогабаритных «речных джипов» увидела воду поздней осенью. Модели «NorthSilver Pro 520» и «560» выглядели как два близнеца, разве что один чуть длиннее, просторнее и оснащен мотором помощнее. На «520-м» висела новая Yamaha в 70 сил, транец «560-го» украшал 100-сильный Mercury, оба четырехтактники, как это принято теперь, во времена дорожающего бензина и растущей заботы о чистоте окружающей среды.

Обе лодки открытого типа, с так называемой двухконсольной компонов-

кой (DC), когда наиболее комфортные условия в мягких креслах за высоким ветровым стеклом предоставлены водителю и «штурману» рядом с ним, а остальной экипаж довольствуется тремя рундуками в кокпите. Посередине стекла – проход на носовую палубу с прочной «калиткой» на мягком уплотнении. Безопасность экипажу обеспечивают комингс по борту и высокий релинг из крашеной трубы по периметру. Комингс логично замкнут спереди под ветровым стеклом, что дает дополнительную уверенность при случайном входе палубы в высокую волну – ее натиск будет воспринят не только стеклами и «калиткой», но прежде всего их высоким и прочным алюминиевым основанием. Средняя, открывающаяся секция стекла сама по себе сделана прочно, с запасом, на мощных петлях и с литым «патефонным» замком. Комингс, кстати, в отличие от аналогичных лодок американского производства, выполнен коробчатым, что придает еще большую жесткость всему корпусу. В отличие

же от многих отечественных аналогов, привальный брус из П-образного алюминиевого профиля на NorthSilver Pro носит не только декоративную функцию, он выгнут по форме борта и способен воспринимать значительные нагрузки при жесткой швартовке. Днище выполнено из листа толщиной 4 мм, борта – 3 мм.

«Внедорожнику» не чуждо и некоторое щегольство: несмотря на глубокий темный цвет крашеного борта, его зеркальный глянец не искажен деформацией ни на долю миллиметра. Палуба кокпита и накладки на носовой деке и в рецессе мотора сделаны из некрашеного рифленого листа, закрепленного вытяжными заклепками – его нарядного внешнего вида не портит сварка; чистая резаная кромка листа декоративна сама по себе. Рундуки также крепятся к палубе заклепками через слой герметика. При желании их можно снять и перепланировать кокпит – если такая идея придет в голову владельца.

Постоянного доступа в трюм нет –



Лодка идет «налегке». Отсутствие лишних замыслов и правильный дифферент в четыре градуса указывают на оптимальное сочетание основных характеристик для крейсерской скорости

там только стационарный топливный бак объемом 120 л да аварийный запас плавучести. Аккумулятор, как полагается по правилам, размещен отдельно от бензина – в кормовом рундуке, там же расположен и главный выключатель. Перемещение блоков плавучести из пенополиуретана под палубу – нетипичное решение, но оно имеет приверженцев даже в лице финского «Бустера». Зато высвобождаются объемы под планширем, у NorthSilver Pro там организована очень полезная отбортованная полочка по всей длине кокпита.

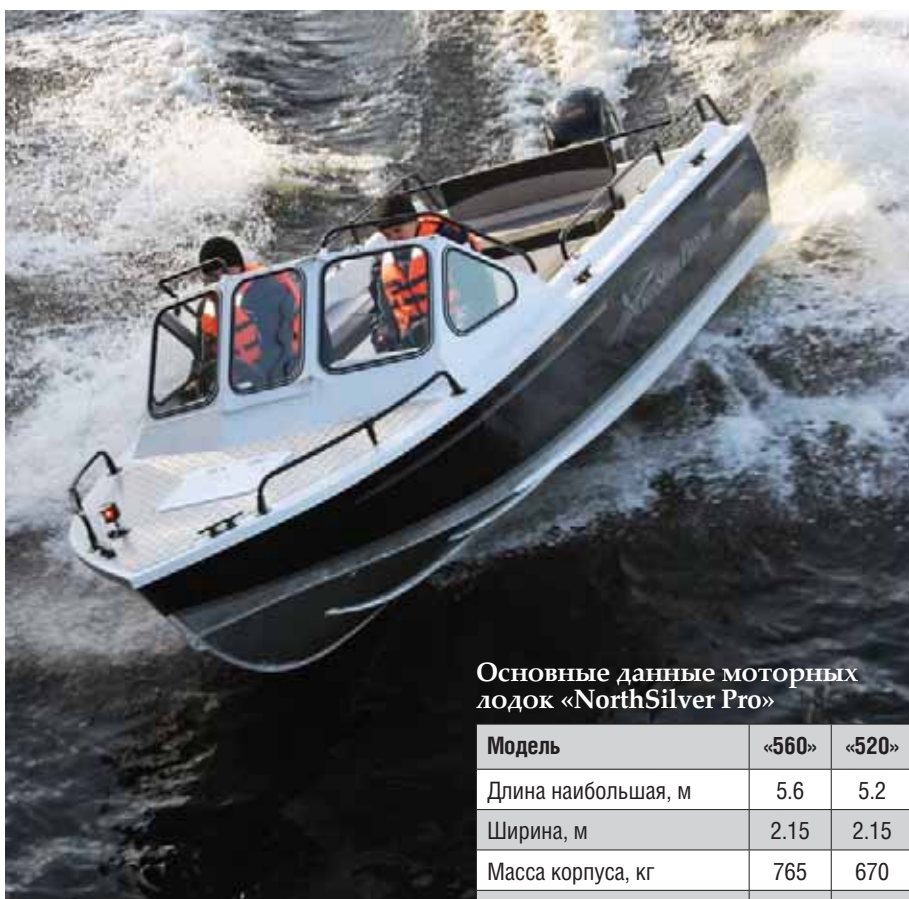
Как требует хорошая практика, кокпит самоотливной, с резиновыми клапанами на патрубках в транце – на случай перегруза кормы или наката волны сзади. Чтобы не иметь проблем с герметичностью носового палубного люка, он применен стандартный, пластмассовый, на двух запираемых задрайках. Впрочем, добраться в форпик можно и через вырезы под консолями. Там самое место для боцманского имущества – концов-кранцев, а также не слишком объемистого и тя-

желого багажа. Все-таки ради экономии топлива на хорошо вооруженном мощностью глиссере с передним расположением кресел надо стремиться поддерживать кормовую центровку и не слишком усердно грузить нос. В трех рундуках объемом литров по 100–150 каждый достаточно места, чтобы сложить тяжелые припасы, которые не должны на ходу елозить по кокпиту.

Очень отрадное чувство остается после знакомства с тремя ступеньками в кокпите – одна на носовую палубу в центральном проходе и две – по обеим сторонам от кормового рундука, для прохода в рецесс. Многие изготовители лодок грешат непродуманностью выхода из кокпита через высокий борт – зачастую, выбираясь на бон, приходится либо задирать ноги на манер прыгуна через барьер, либо по-варварски наступать на мягкие подушки сидений. В NorthSilver Pro можно пригласить даже нарядную даму на каблуках: во-первых, забраться в кокпит несложно, во-вторых, алюминиевая палуба легко устоит про-

тив не слишком острых шпилек. Но вот за комбинированным бортовым огнем на носовой палубе придется следить: он устанавливается на короткой алюминиевой «ножке» в гнездо, и может быть сбит неосторожным движением при выходе пассажира на берег. Небольшие отдельные огни у такого «профессионала» гляделись бы логичнее на комингсе под ветровым стеклом.

Фирма устанавливает тент на большую из лодок-близнецов. Он довольно сложный: разбирается на две верхние части и съемные прозрачные боковины, а передняя трубчатая опора тента состоит из трех шарнирно соединенных между собой дуг. Зато дает возможность выбирать между «каютной» и «рубочной» конфигурациями закрытия. При скромных размерах судна пассажир среднего роста может стоять под тентом не нагибаясь. Правда, для полноценного крейсерства с поставленным тентом придется озаботиться еще установкой очистителя на ветровое стекло, в стандартной поставке он не предусмотрен.



Основные данные моторных лодок «NorthSilver Pro»

Модель	«560»	«520»
Длина наибольшая, м	5.6	5.2
Ширина, м	2.15	2.15
Масса корпуса, кг	765	670
Полезная грузоподъемность, кг	470	450
Пассажировместим., чел.	6	6
Макс. мощность двигателя, л.с.	140	115

Моторы на обеих лодках были совсем новые, обкатки не прошедшие, поэтому полноценных замеров скорости сделать не удалось, и мы ограничились демонстрационными проходами. Даже при работе вполгаза, на минимальных скоростях глиссирования, лодки с двумя пассажирами на носовых креслах принимали правильную посадку, когда ходовая ватерлиния начинается от самого начала прямого участка киля. Продольные реданы исправно отсекали воду, а чет-

кий кильватерный след был прямо как из учебника гидродинамики. При резких поворотах лодки чуть «клевали», скидывая обороты, но приполненный нос не зарывался, охотно «всходил» на небольшой волне, а брызги при этом не перелетали через борт на стекло. Двигатели, как положено четырехтактникам, не давили на уши шумом, а в

копите ничего не гремело и не резонировало. Сидеть за высоким ветроотбойником было вовсе не холодно, несмотря на ноябрьскую зябкость.

Краткое знакомство с новобранцами ряда NorthSilver Pro оставило очень благоприятное впечатление. «Компактные» модели полностью вписываются в концепцию и традиции серии: эргономичные, прочные, немного кондовые по конструктивным решениям, аккуратно собранные с использованием самой качественной комплектации. На взгляд разница между ними минимальна и заключается только в степени просторности кокпита. Но по массе, разрешенной мощности и грузоподъемности, модели, конечно же, разнятся, что сказывается и на их стоимости.

Станет ли меньший из близнецов, «520-й», настоящей «народной лодкой»? О цене судите сами – 500 000 руб. по состоянию на конец сезона. Она, конечно же, соответствует сумме получаемых клиентом потребительских качеств, в числе которых кроме высокой надежности конструкции будут и длительный ресурс использования, и высокая ликвидность при перепродаже. Другой вопрос – какой покупатель сможет оценить по достоинству получаемые за эти деньги преимущества? Скорее всего, не тот, чей девиз «Много за мало», и не тот, кто вырывается на воду на считанные дни за сезон. NorthSilver Pro – это такой «речной джип», который должен эксплуатироваться с полной отдачей, а свои лучшие качества проявит на непростых водных путях, где придется переползти через мели с откинутым мотором, пробираться среди топляка, вытаскивать его на галечный берег. Конечно, не подведет он и на озерной волне, и морской прибрежной зыби – всегда найдется случай проявить лучшие качества «морского внедорожника». Главное – отправляясь в дальнейшее путешествие, не забудьте прихватить с собой запасной винт, он наверняка вам пригодится. ■

194362 Россия, Санкт-Петербург,
Выборгское шоссе, д. 362
тел./факс: (812) 513-8511, 513-8400,
факс: (812) 513-8438,
тел. (812) 448-5522,
www.silverboats.ru, silvernord@list.ru



специализированные
ВЫСТАВКИ



ЛОДКИ КАТЕРА МОТОРЫ & РЫБАЛКА

Тел. +7 812 610 18 67



Тел. +7 812 635 67 18



2-4

МАРТА

ЭКСПОЦЕНТР
«ГАРДЕН СИТИ»

Санкт-Петербург, Лахтинский пр., 85-в



МАГАЗИН ДЛЯ КАПИТАНОВ



www.bch5.ru



ОТПРАВЛЯЕМ ТОВАРЫ ВО ВСЕ РЕГИОНЫ РОССИИ



МОСКВА
ДМИТРОВСКОЕ шоссе, 107 / 14
тел. (495) 485-46-53
РОЗНИЧНЫЙ МАГАЗИН



САНКТ-ПЕТЕРБУРГ
ул. Софийская, 14 (Купчино)
тел. (812)449-40-78
РОЗНИЧНЫЙ МАГАЗИН

