



Фото автора и Анастасии Родион

# NorthSilver Pro 490 — лицом к народу

**Алексей Даняев** ♦

Остались в прошлом времена, когда судостроители могли беззаботно расширять модельные ряды, не особо раздумывая о нюансах покупательского интереса — быстро растущий спрос выметал со склада любой корпус, к которому можно было пристроить стакан под удилице или привязать «ватрушку».



Сейчас клиент изменился, он бродит в задумчивости по торговым залам, трогая пальцем борта, и вычисляет, какую пользу он получит от товара, отдав за него энную сумму добытых честным трудом и одобренных семейным советом средств. Заметно увеличилось предложение «бюджетных» вариантов от торговых марок, прежде занимавших верхние ценовые сегменты. Стала заметной даже своеобразная «игра на понижение», в которой покупательского внимания удостоивается тот производитель, кто дешевле предложит моторное судно, по минимуму отвечающее некоторому типовому стандарту проведения досуга на воде — совсем как в средней школе, где образовательные требования сведены к удовлетворительной сдаче ЕГЭ.

Но проверено: обходя на выставках ряды однотипных корпусов со скромным оборудованием от нескольких всем хорошо известных поставщиков, мало-мальски умудренный в водоплавании клиент зацепится взглядом за корпус, несущий в себе явные

черты «фирменности». Трудно сформулировать в нескольких правилах, чем характерна «фирма». Это особый стиль, проявляющийся как во внешнем виде промышленного изделия, так и в его конструктиве, и в мелких нюансах исполнения отдельных узлов. Как правило, владеющее им предприятие-производитель обладает высокой технологической культурой, заводской конструктор умеет самостоятельно принимать решения, а сборщик гарантирует ровно положенный шов и плотно завернутый саморез. Овладеть таким стилем непросто — за ним годы производственной традиции, не говоря уже о хорошем раскройном, гибочном, сварочном оборудовании.

Очередная новинка «Спортсудпрома СПб», представленная тест-группе «Кия» — алюминиевый NorthSilver Pro 490 — при всей трудовой угловатости своего облика очевидно носит признаки стиля. Если театр начинается с вешалки, а школа с порога, то любая лодка начинается с планширя. Ровные, скругленные по гибочному радиусу кромки планширя «490-й», так же как и цельногнутые наделки в кормовом

рецепсе, и высадка на носовой палубе, и рамка ветрового стекла демонстрировали основательную технологическую подготовку и отработанность типовых конструктивных узлов. Это самая малая модель серии NorthSilver Pro, меньше нее был только алюмопластиковый Silver Beaver, теперь уже снятый с производства.

При длине менее 5 м сделать рациональную компоновку кокпита легко не получится. Центральная консоль финских вариантов выглядит несколько громоздко, опуская планку востребованной сейчас многофункциональности. Своим появлением NorthSilver Pro 490 довел до нижнего размерного предела известную серию малокилеватых моторок с запалубленным носом и передним расположением водителя за высоким ветровым стеклом, практичность компоновки которых доказана десятилетиями применения на наших внутренних водных путях.

Конструктор Андрей Князев, представляющий новинку, немногословен – и так ведь все ясно: вот самоотливной кокпит с парой кресел и кормовым рундуком, вот стекло с проходом на носовую палубу. Толщина днища, как водится – 4 мм, борта из «тройки», обшивка подкреплена мощным продольным и поперечным набором. При небольших размерах корпуса и умеренной разрешенной мощности мотора такие толщины гарантируют и прочность, и жесткость конструкции, и в отсутствие причин для механического либо коррозионного износа – практически неограниченный срок службы. Фирменный планширь из мощного коробчатого профиля заполнен пенополиуретаном, другая порция пены – под рифленным настилом кокпита. Такая же 2-миллиметровая «рифленка» и на носовой палубе, наклеена на слой герметика поверх аккуратно сваренных несущих кон-

струкций. Основательность подхода к прочности и ресурсу конструкции привела к немалой в целом массе корпуса, свыше 430 кг.

Под пластиковым люком в палубе – сухой багажный отсек. Высокая рамка ветрового стекла перед передними креслами унифицирована с более крупными моделями серии, выглядит очень прочной, за нее не боязно ухватиться, выбираясь в нос через массивную «калитку» посередине. Стекла в ровных пластиковых уплотнителях каленые, не боятся щетки стеклоочистителя, хотя он стандартным оборудованием не предусмотрен. «Зачем? – говорит Андрей, – в любой момент стекло можно протереть от брызг просто рукой». Не спорим, хотя при поставленном тенте, да в штормовую погоду, да в сумерках иметь возможность быстро стереть затрудняющие обзор капли – никогда не помешает. Тем более когда стекло умышленно



Затентованный кокпит по размерам такой же, как и у более крупных лодок пятиметрового класса



Вместительные отсеки для швартовного имущества закрыты крышками из нескользящей «рифленки»



Конструктор Андрей Князев



Та же «рифленка» наклепана на носовую палубу. Осторожно: не запнитесь о съемный огонь



Высокое ветровое стекло рассчитано на постоянный просмотр насквозь



Поверхности передних консолей расположены под наклоном – убирайте мелкие вещи в специальные ящики

### Основные данные моторной лодки NorthSilver Pro 490

Длина наибольшая, м	4.90
Ширина, м	1.85
Высота борта, м	0.795
Килеватость на транце, град.	14
Осадка корпусом, м	0.2
Масса корпуса, кг	440
Грузоподъемность, кг	500
Пассажировместимость, чел.	5
Мощность мотора, л.с.	40–70
Высота транца, мм	520
Цена, руб.	399 000



Добавьте мысленно еще трех пассажиров по центру кокпита – и тест на кренование будет успешно пройден

сделано высоким, постоянно просматриваемым насквозь.

Консоли под стеклом аккуратно выгнуты из листа, внутри них, а также в ступеньке центрального прохода – емкости для мелочей, запираемые стандартными лючками. Верхние плоскости консолей покаты; разложить на них карты-лоции еще можно, но ничем не удерживаемые мелкие предметы при тряске на волне скорее всего скатятся и попадают – любителям тонкого тюнинга интерьеров здесь есть чем заняться. Много места для мелочей и под планширем, на подкрепляющих борт стрингерах-полках. К огибающему кокпиту релингу удобно крепить кранцы и рыболовные снасти, хотя любители сеток, скорее всего, будут недовольны. Ну так и лодка все-таки не промысловая.

Приборная панель лаконична: тахометр, указатель откидки мотора, клавиши включения ходовых огней, авторозетка – все. Пара стандартных

приборов еще поместится, а большие экраны навигации надо размещать перед стеклом на штативах.

Спортсудпромовская команда обеспечения ставит тент. Он на «490-й» также унифицирован с более крупными моделями и обладает несколькими «степенями защиты» экипажа – от легкого солнечного козырька сверху до полной изоляции кокпита от неблагоприятной среды, стоит жестко на алюминиевых дугах с нержавеющей фитингами и складывается, в отличие от старших братьев по серии, очень удачно – по контуру кокпита. Есть ведь и преимущества в укороченном кокпите...

На тестовой модели в корме вместо рундука установлен просто диван, а стандартные топливные баки задвигаются под него спереди. Там же и аккумулятор, и выключатель массы. Доступ в трюм – через довольно широкий вырез в кормовой переборке; через него же, по замыслу конструктора, уходит

под электропомпу избыток попавшей в кокпит воды, когда с ней не справляются шпигаты самоосушения. Решение компромиссное, но работоспособное. Впрочем, серийные варианты лодки могут претерпеть небольшие конструктивные изменения, будем надеяться, только в лучшую сторону.

Килеватость лодки умеренная, 14 градусов, но малые размеры уже сказываются на остойчивости: двух человек, собравшихся на одном борту, достаточно для того, чтобы противоположная скула начала выходить из воды и крен вырос до осязательного. Заявленная вместимость в 5 человек, видимо, обеспечена запасом аварийной плавучести, однако капитану полагается следить за правильным размещением своего экипажа в кокпите.

Экипировавшись в жилеты, собираемся «на выход». Четырехтактный Mercury в 60 сил корму не топит, без лишних забот позволяет дотянуться

до винта из рецесса. Работает тихо, в лодке ничего не резонирует – металлические лючки снабжены регулируемыми патефонными застёжками и запираются плотно. За высоким стеклом комфортно, не задувает, кромка тента не мешает обзору. Ведь его окошки из ПВХ-пленки даже в новом состоянии не отличаются высокой прозрачностью, если есть возможность установить нормальное каленое или триплексное стекло – ей надо пользоваться, и на «Спортсудпроме» пользуются. Хромированный штурвал с известной всем символикой Ultraflex, но не из тех, что можно увидеть на первой встречной лодке. Признаки «фирменности»!

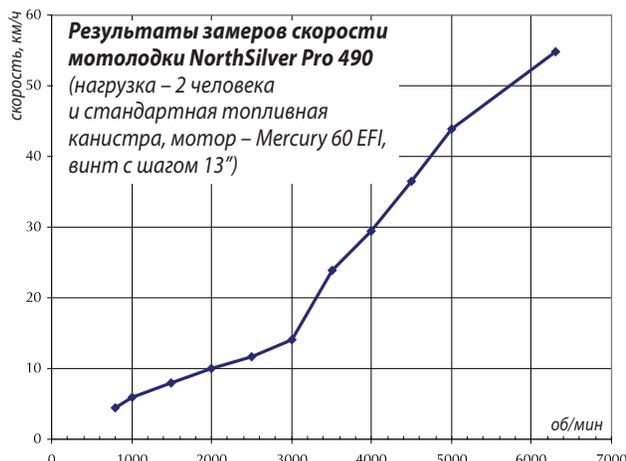
Замеряем вдвоем скорость. Обороты растут: 1000, 1500, 2000... Выход на глиссирование ненатурно происходит где-то с 3500 об/мин. Довольно много для 60-сильного мотора и не сильно нагруженной лодки. Состояние «полный газ» наступает при стрелке, перевалившей за 6000 об/мин при 55 км/ч. Видимо, винт легковат, 13 дюймов – это грузовой вариант, не рассчитанный на достижение максимальной скорости. Впрочем, в типовом тесте на крутой поворот с полного хода лодка уже на-

чинает слегка подскользывать вбок, срываясь с невысокой невиской волны. Следовательно, назначенные для нее максимальные 70 л.с. наверняка будут предельно-рациональными как по достижимой скорости, так и по массе мотора на транце. С другой стороны, при полной нагрузке в 5 человек с багажом энерговооруженность с 60-сильным мотором, и даже с 50 л.с., будет достаточной, чтобы не иметь проблем с затрудненным выходом на оптимальный режим движения.

Интересно, что представленный образец получит дополнительные модификации. Кроме упомянутой установки в корме рундука готовится вариант с «тумбочками» вместо стоек под креслами. Все равно при такой ширине «лежачее» место в центральном проходе выходит только одно, а убраться с глаз в добавоч-

ные отсеки какое-либо снаряжение – только на пользу. К выпуску в этих же размерениях готовится и компоновка «bowrider» с небольшим носовым кокпитом вместо багажника и стационарным топливным баком емкостью 69 л под пайолами.

«Так все-таки, в чем гранд-идея лодки?» – спрашиваем Князева. «Беспроблемная трейлерность, – кратко отвечает он. – Снаряженная масса с двигателем – 550 кг». Ну вот теперь все встало на свои места. Самому массовому на сегодня производителю алюминиевых судов нужен обоснованный нижний предел размерного ряда. Ни грузоподъемность, ни допустимая мощность, ни габарит стандартного гаража не зададут такую четкую и удобную для выбора бюджетной мотолодки границу между «можно поменьше» и «уже мало». Ведь масса лодки, которую можно увезти на небольшом трейлере, не связываясь ни с особыми условиями буксировки, ни с водительскими категориями выше обычной В – это те самые 550 кг снаряженной массы. В них и был «вписан» предложенный народу проект. Сильный, убедительный ход, выдающий профессионализм проектанта как часть фирменного стиля. ■



Мотолодка NorthSilver Pro 490 предоставлена для тестирования компанией «Спортсудпром СПб»

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](http://www.silverboats.ru), [silvernord@list.ru](mailto:silvernord@list.ru)

