

# NorthSilver PRO 645 Jet: альтернатива – вертолет

**Алексей Даняев**, фото Федора Беломеснова и Александра Фрумкина

Снизившийся в последние годы интерес к дорогостоящей технике, и моторным судам в частности, вынудил европейских судостроителей перенаправить предложение в сторону товара более универсального назначения и с более широкими возможностями комплектации, чтобы наверняка попасть в круг типичных покупательских запросов.

**Р**оссия, как обычно с запозданием, но тоже начинает проявлять признаки следования этой тенденции, которую вряд ли назовем позитивной с точки зрения технического прогресса. «Просто лодки», построенные по типовым технологиям с использованием хорошо отрабо-

танных конструктивных решений, конечно, быстрее найдут покупателей, но они и не несут потенциала расширения потребительского круга. Не всех устраивают компромиссы, на которые приходится идти, владея единственной лодкой на все случаи жизни, пускай и хорошо сделанной. В

жизни всегда есть место эксклюзиву – только не всякий строитель может его себе позволить. И не всякий покупатель тоже.

Катер NorthSilver PRO 645 Jet производства петербургской компании Silver выглядит типично для серии NorthSilver PRO, ведущей начало от





производства, неопровержимо доказывающий, что мы имеем дело со специалистом по труднопроходимым лесным рекам и прибрежному каменистому мелководью. Это, конечно же, не «просто лодка», круг ее возможных потребителей специфичен, и их запросы превышают средние, следовательно, столь же серьезной должна быть и цена. Эксклюзивность стоит денег.

Конструкция лодки массивна: наварной «привальник», коробчатый планширь, на днище толщина листа 5 мм, на бортах и палубе – более типичные 3 мм. Водитель защищен высоким ветровым стеклом в сварной раме с откидной дверцей на мощных петлях и с высоким незаливаемым порогом. Передний кокпит выражен слабо – это скорее чуть пониженный участок рифленой палубы в носу, из которого

американских рабочих лодок с алюминевым корпусом, конструкция которых была переработана с учетом наших более тяжелых условий эксплуатации. Казалось бы – та же всеядная «многоцелевка» из сварного АМг, но ряд признаков заставит нас не торопиться с выводами.

Малокилеватый корпус, напоминающий в плане джонбот с низковатым для его длины надводным бортом (0.43 м по спецификации) говорит нам, что лодка предназначена для внутренних вод с невысокой волной, при этом важно отметить повышенную плавучесть широкого носа – признак судна для бурных порожистых рек с мелководными перекатами. У водителя и его напарника сугубо носовая посадка в комфортных креслах, пассажирам в средней части предназначены не слишком удобные в дальнем переходе короткие продольные рундуки с подушками, которые можно демонтировать ради увеличения просторности кокпита. Значит, грузоподъемность здесь важнее пассажировместимости. И, наконец, главное свидетельство предназначения судна – стационарный двигатель GM объемом 4.3 л с приводом на водометный движитель Scott 851 новозеландского





не выскользнуть, сделав неверный шаг через проход в ветроотбойнике. С другой стороны, черпануть с таким носом и с такой защитой сколько-нибудь значительную массу воды в перекате не получится. Триплексные стекла снабжены щетками-очистителями. «По уму» поставлены на приподнятые над палубой алюминиевые боковины консолей бортовые огни, несмотря на то, что ради этого пришлось усложнить форму боковых окошек. Практично расположены пять швартовых уток, хотя с установленным тентом доступ к их средней паре будет наверняка усложнен. Ну так в лесу швартоваться бортом особо некуда – важнее, чтобы удобно было выволочь нос на отмельный берег, не беспокоясь о состоянии днища. Тут в помощь длинный трубчатый релинг по бортам.

Борт в корме не имеет типичного для лодок с подвесными моторами понижения у рецесса, и это правильно, учитывая задачу прохождения тех же бурных порогов уже не вверх, а вниз по течению. Сопло водомета закрыто сверху площадкой-кринолином, с левого борта предусмотрен кронштейн для малого подвесника. На быстрой воде пользы от него будет едва ли, но по спокойным рекам-озерам добраться до базы получится в случае проблем с основным приводом. Для дополнительной безо-

пасности в походе в носовом отсеке припрятана даже лебедка-самовытаскиватель, как на колесных вездеходах, но с назначением обратным – не из глубоких луж выбираться, а с отмелей сниматься. «Мы ходили на «645-м» по таким местам в Ладого, куда народ на обычных лодках и не осмеливался зайти», – сказал заводской конструктор Андрей Князев. И добавил: «Однако водомет развивает у нас чувство вседозволенности...».

Двигатель занимает довольно объемистый отсек-сундук, примыкающий к транцу. Понятно, что водомет требует для работы большего запаса мощности, чем винт, да и слой звукоизоляции занимает место. Запущенный с открытой крышкой двигатель рычит, и хотя закрытый капот заметно глушит звук работы, все же полные обороты давят на уши – шум достигает 90 дБ. Работать на малых, тем более на самых малых бесполезно – тяга водомета при этом резко падает, пропадает поворотливость. Недостаточно опытному водителю придется в любом случае попрактиковаться в навыках эффективного управления судном подобного типа. Малокиле-

Данные замеров скорости



Кривая скорости от оборотов очень типична для водометных лодок. Рабочий диапазон начинается от 3000–3500 об/мин, когда движитель развивает достаточную тягу

ватое днище слабо противодействует дрейфу в поворотах, это нужно учитывать при маневрировании. Штатный водитель компании-производителя не сразу приравнивается к манерам катера, что уж говорить про тест-группу «КиЯ»! Разогнанный до скорости под 70 км/ч корпус напоминает поведением пушечное ядро, но умелый водитель после нескольких тренировочных пробегов не только уверенно попадал в узкие створы под мостами Малой Невки, но и проделывал «полицейский разворот», когда заброшенный в рикошет корпус успевает развернуться кормой в сторону хода и резко затормозить маршевой тягой турбины. Упражнение не для слаонервных!

В остальном тестовые пробеги подтвердили замеченные особенности корпуса. Всем известна меньшая пропульсивная эффективность серийных водометов и повышенный часо-



Пороги Вуоксы – излюбленное место для испытаний быстроходных судов. Здесь «645 Jet» чувствует себя как дома

вой расход топлива мощным двигателем. Но поскольку корпус с малой килеватостью испытывает меньшее сопротивление движению, чем типичные современные глиссеры, то на крейсерских режимах при 40–45 км/ч и путевой расход окажется в общем умеренным. Согласно замерам, двигатель Мерсидис 4.3МР1 на основе того же блока GM на полном ходу потребляет в час немногим более 60 л бензина, следовательно, даже в груженом со-



стоянии путевой расход будет близок к обычным для катеров такого размера 1 л/км. Судно остойчиво, не «валится» и не забрызгивается, из побочных эффектов – резкая тряска на разведенной

**Основные данные водометного катера NorthSilver PRO 645 Jet**

Длина, м	6.43
Ширина, м	2.32
Масса порожнем, кг	1310
Высота надводного борта, м	0.43
Пассажировместимость, чел.	6
Рек. мощность мотора, л.с.	220
Осадка, см	30

волне из-за малой килеватости в носу. Очень помогли бы экипажу поддрессированные кресла, какие устанавливаются на многих американских лодках, да и понемногу появляются и на наших.



194362 г. Санкт-Петербург, п. Парголово, Выборгское шоссе, д. 362  
Тел.: +7 (812) 244-3550, 244-3552, 244-3565; факс: (812) 244-3551  
[www.silverboats.ru](http://www.silverboats.ru), [www.silverboats.info](http://www.silverboats.info), [info@silverboats.ru](mailto:info@silverboats.ru)

**Резюме**

«645 Jet» – катер с остро выраженным «внедорожным» характером, он подойдет не для всех и каждого, а скорее для конкретной целевой группы

потребителей, нуждающихся в судне, которое не боится мелководной каменистой акватории, быстрых перекастных рек и речек глубиной от 20–30 см, в которые обычная винтовая

моторка не пройдет. Расход топлива немалый, но терпимый, если речь заходит о путешествии в места, где альтернативой «645 Jet» остается только вертолет.