



СРАЗУ В СВОЕЙ СТИХИИ

ДАНИИЛ АЛЕКСЕЕВ
ФОТО ДМИТРИЯ СЕМЁНОВА

Как правило, увидевшие первую воду суда потом какое-то время проводят у причальной стенки. Они буквально всему должны учиться: сначала плавать, потом ходить, а самые современные — еще и «думать», и «разговаривать». На все требуется время: для маленьких лодок — меньше, для больших — больше. Флагманская же модель ряда, достигнув наконец воды, потребует внимания к себе по полной программе.

Только что вышедший из заводских ворот NorthSilver 1440 довольно велик даже по меркам верфи, а для автотранспортников так и вообще «негабарит». Катер долго, почти целый день добирался до спусковой стенки яхтенного порта «Геркулес» перегруженными городскими магистралями, крановщики тщатель-

но готовили операцию (день выдался очень ветреный), но пути назад не было. Несмотря на все беспокойства к вечеру прошел успешный спуск, и основательно подготовленные и протестированные еще на заводе системы запустились без проблем. Два дизеля Volvo Penta D6 по 370 л.с., работающих на колонки Duorprop, после непродолжительной обкатки выдали паспортную мощность.

Выбор типа привода был предметом особых исследований. Как правило, для зарубежных аналогов подобного размера часто применяют прямовальные системы, и небезосновательно: вал прост и надежен, а то, что осадка с ним заметно растет, мало беспокоит европейского и американского владельца. Мощные катера такого класса ходят там по фарватерам между хорошо оборудованными

портами — не «наш» вариант. Наши дикие берега и мелководные, но такие бескрайние внутренние акватории часто беспощадны к классическим гребным винтам на наклонных валах. Еще более беспощадными они станут к современным приводам IPS, которыми часто комплектуют «морские джипы». Российскому владельцу ни к чему заботы о целостности валовых приводов, а уж терять в случае чего супердорогой поддвиге привода IPS — вообще безрассудство. Поэтому флагман серии NorthSilver без лишних сомнений оснастили поворотными откидными колонками Duorprop. С ними и маневренность на высоте, особенно при установке джойстиковой системы управления, и проходимость в прибрежных водах выше, и справиться с неприятностями

в случае чего намного проще. По крайней мере дежурного водолаза на борту держать не обязательно.

Главный конструктор проекта Андрей Князев рассказал, что рассматривался также вариант с водометными движителями — и даже набрал немало очков в свою пользу. Но любой специалист знает, насколько непредсказуем результат авантюрного, не подготовленного опытным образцом внедрения водомета в совершенно новую для предприятия модель. К тому же он и мощностей потребует намного более высоких, и других площадей в машинном отделении. Нет, оставим этот очень привлекательный для нашего рынка вариант на будущее. Достаточно того, что судов подобного уровня исполнения в стра-

не практически нет, и предстоящие ходовые испытания содержали в себе заметную долю интриги. Как пойдет первенец?

Мощные современные дизели Volvo Penta D6 — это совершенные высокотехнологичные машины. Правильно смонтированные под наблюдением поставщика, они не подвели. Раскрутив двигатели до паспортных оборотов, сервисмены уже к белой ночи сделали пробный выход и получили максимальные 33 узла скорости, при этом работа дизелей была на удивление тихой. Замеры, проведенные в официальный «журналистский» день, показали: шум на полном ходу не превысил 75 дБ, а на крейсерском в 20 узлов едва выходил за 70 дБ. Это прекрасный показатель, тем более что алюминиевый корпус



РЕЗУЛЬТАТЫ ИСПЫТАНИЙ
NorthSilver 1440

Нагрузка — 2 чел. плюс 440 л топлива и 400 л воды, силовая установка — турбодизели Volvo Penta D6-370 (2 × 370 л. с.) с угловыми колонками Duorprop, температура воздуха +19 °С, температура воды +18 °С, скорость ветра 10–12 м/с, высота волны 0,8–1,0 м, акватория — Невская губа Финского залива, Санкт-Петербург.

Об/ мин	Скорость		Расход топл., л/ч	Дальность хода	
	узлы	км/ч		мили	км
650	2,8	5,1	2,0	—	—
1000	6,2	11,4	7,5	—	—
1500	9,2	17,1	19,0	851	1575
2000	11,9	22,1	42,2	495	916
2500	19,1	35,4	71,0	472	873
3000	25,8	47,8	106,0	427	789
3500	33,1	61,2	156,0	371	687

Погода в начале лета выдалась как раз подходящая, чтобы проверить способности крупного мореходного катера. Свежий западный ветер стабильно дул 10–12 м/с, вырываясь порой на 14–16 м/с. Кайтеры резвились на полутораметровых волнах Лахты под ярким высоким солнцем, доставалось и невским рукавам. Мы не упустили шанса сделать вылазку из Невы в залив. 1440-й вел себя совершенно так, как причислывает тяжелому мореходу.

При первой встрече с ветровыми волнами за метр высотой отдельные брызги оросили лобовое стекло только на малом ходу, когда лодка «кивала» между крутыми гребнями. Устранить это явление удалось без труда: просто прибавив газу (трио стеклоочистителей Vetus лишь пару раз довелось взмахнуть щетками). Выглядели водные «ухабы» действительно страшно-вато, но, как выяснилось, в этих условиях можно совершенно комфортно двигаться полным ходом — естественно, осуществив пару простейших и хорошо известных любому судоводителю настроек. В частности, устранив при помощи одной из транцевых плит ветровой крен и выставив лодку на ровный киль, мы практически полностью избежали ощутимых толчков при встрече с особо высокой и крутой волной. Уже основательно забравшись на простор залива, мы вспомнили про оставленную на столике камбуза незакрепленную посуду — и чайник, и чашки по-прежнему стояли на своих



местах. Ну ладно, стоят и стоят, убирать их в держатели и ящики не стали.

Настраивая указатель триммера, создатели лодки «люпали в цвет» — наиболее выгодный для движения в таких условиях дифферент оказался при нулевом показателе на многофункциональном дисплее. А вот при движении на попутной волне для достижения столь же мягкого и стабильного хода колонки пришлось основательно откинуть (до 6° и более) — Впрочем, это скорее прописные истины из судоводительского учебника, так что привыкать к особенностям лодки опытному человеку не придется.

На относительно неширокой Малой Неве делали даже полные развороты, не сходя с глиссирования, крен достигал 15–20 градусов (на глаз), но в просторной светлой рубке царило ощущение защищенности от всего — лишь бы не дрогнула рука капитана, направлявшего тяжелое мощное судно буквально в считанных метрах от гранита набережных. Разумеется, всегда найдутся экстремалы, которым все нипочем, но подумайте и о возможном присутствии женщин на борту — в оценках комфортности хода мы ориентируемся в первую очередь на их типичные тревоги.

Данные замеров скорости и расхода топлива хорошо интерпретируются в виде гра-



фика. Виден плавный «провал» кривой скорости на оборотах переходного режима — горб сопротивления невысок, и катер хорошо себя чувствует на промежуточных ходах при 15–22 узлах. В них причина хорошей мореходности судна: корпус не «сваливается» с режима на волне, в чем немалая заслуга дизелей Volvo Penta, их ровной работы под нагрузкой. Но кривая путевого расхода, быстро поднимающаяся до 1500 об/мин и далее умеренно растущая, также лишенная выраженного минимума, говорит: не стоит здесь искать особую «экономическую» скорость. NorthSilver 1440 — мощный скоростной катер, он любит высокие обороты, а наилучшую крейсерскую скорость волен выбирать сам капитан исходя из комфортности хода в конкретных ветро-волновых условиях. При 19 узлах хода и 2500 об/мин расход составил около 3,7 л на морскую милю, при 26 узлах (3000 об/мин) — 4,1 л, а на полном газу — 4,7 л. Короче, разница несущественная. Двух цистерн по 800 л дизтоплива хватит примерно на 400 миль — пройти весь Финский залив туда и обратно. И вряд ли вы согласитесь экономии ради преодолевать на быстроходном катере путь, скажем, от Петербурга до Хельсинки с 8–10-узловой скоростью. Для долгих спокойных путешествий существуют другие суда.

РЕЗЮМЕ

Первые выходы NorthSilver 1440 на воду показали, что ходить он «научился» очень быстро, нрав показал решительный и бескомпромиссный, при этом дружелюбный для экипажа и пассажиров. Путешествовать они наверняка предпочтут быстрыми дневными переходами в комфортных условиях невысокой шумности и плавной качки даже на заметном 3–4-балльном волнении, когда высота волны превысит метр-полтора. Нынешнее лето показало, что такая погода у нас на Северо-Западе вполне вероятна, и наиболее надежный способ не испортить себе планы — проводить отпуск на большом мореходном судне. <|||

Компания «Спортсудпром»
Санкт-Петербург, п. Парголово,
Выборгское шоссе, 362
Тел.: +7 (812) 244-3550, 244-3552, 244-3565;
факс +7 (812) 244-3551,
info@silverboats.ru,
www.silverboats.ru,
www.silverboats.info

NorthSilver 1440	
Длина, м	14,40
Ширина, м	3,95
Осадка, м	0,75
Водоизмещение, т.....	11
Килеватость на транце, град.....	19
Запас топлива, л.....	1750
Запас воды, л.....	400
Пассажировместимость, чел.....	12
Количество спальных мест.....	6
Мощность двигателей, л.с.	2 × 370