



# НА ВТОРОЙ ВИТОК

Первая лодка в принципиально новом дизайне — Silver Eagle BR 640

## АРТЁМ ЛИСОЧКИН

*Ситуация на лодочном рынке частенько вынуждает вспоминать известный философский постулат о развитии истории по спирали. Вряд ли кто поспорит, что финский Silver относится к числу наиболее известных и раскрученных иностранных брендов в России. Лодки этой марки появились на наших акваториях еще в начале нынешнего века, а при тогдашнем засилье стеклопластика и вовсе едва ли не первыми познакомили соотечественников со всеми прелестями алюминиевого корпуса, облагороженного теплым и уютным стеклопластиком.*

**В**добавок, довольно скоро эти лодки по лицензии финской компании стали производиться и у нас, в Петербурге, причем по масштабам выпуска предприятие «Спортсудпром» вполне могло поспорить с головной финской фирмой. Правда, не так давно российская компания перешла на реализацию исключительно собственных разработок по маркой NorthSilver, но свято место пусто не бывает — продукция Silver Boats, входящей с некоторых пор в группу компаний TerhiTech, вновь появляется на нашем рынке. История известной марки в России пошла на второй виток.

По приглашению петербургской компании «Брандт», заключившей с Silver Boats дистрибуторский договор, мы с коллегами из родственных изданий посетили завод в

финском городке Ахтари, чтобы получить информацию из первых уст. Тут, кстати, уместно напомнить, что этот довольно компактный населенный пункт, известный своим уникальным зоопарком, вполне может претендовать еще и на роль столицы финского алюминиевого судостроения, ведь здесь базируется и известная компания Buster — в некотором роде прародитель Silver Boats. Правда, исторически она выпускает исключительно металлические лодки (никакого пластика!), ортодоксально следуя изначально выбранной концепции, и именно это и послужило в свое время причиной ухода из Buster пятерых талантливых энтузиастов, основавших собственное производство здесь же, в Ахтари.

Основатели Silver Boats считали, что алюминиевые лодки могут быть не только проч-

ными и надежными, но и красивыми и комфортабельными, и достичь этого возможно только за счет презираемого на Buster стеклопластика. Большим плюсом тогдашнего стартапа послужило то, что Silver получил



*Редкий кадр: последний экземпляр Eagle Star Cabin выходит за ворота верфи*

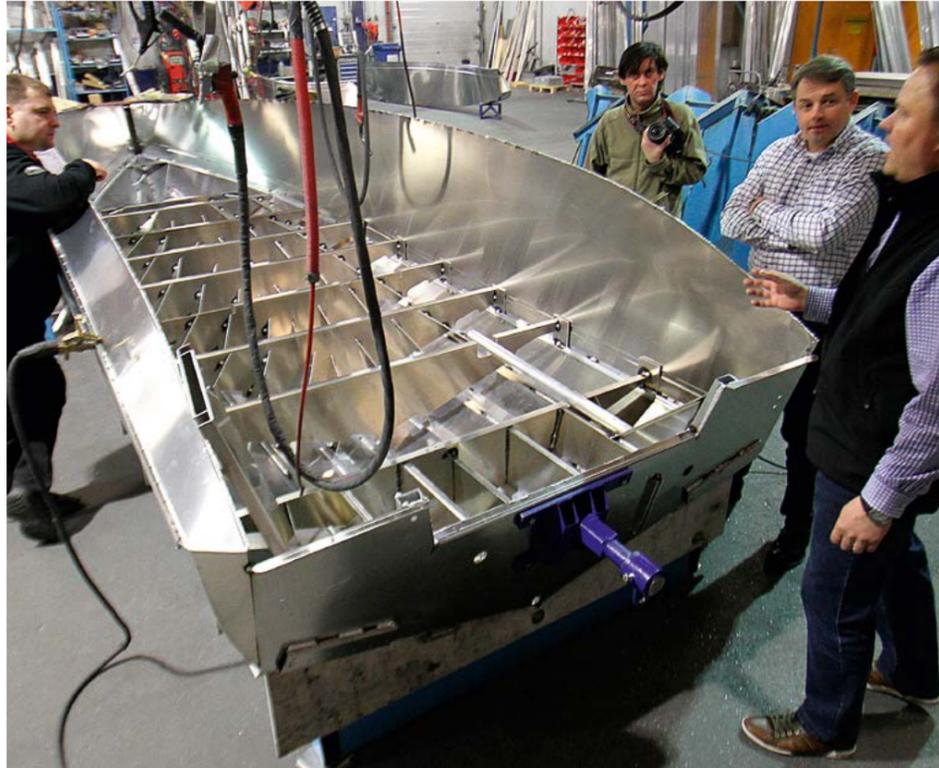
право использовать оригинальную конструкцию алюминиевых корпусов, изобретенную известным лодочным конструктором Свеном Столе и нигде больше в мире не применяемую (Свен стал и автором первых лодок под маркой Silver).

А конструкция вкупе с технологией действительно заслуживают отдельных слов. Что обычно представляет собой металлический корпус? Привычный продольно-поперечный набор (полноразмерные шпангоуты и стрингеры), к которому приваривается обшивка бортов и днища. Главная проблема при его сборке — обилие сварных швов и «прихваток», вызывающих коробление металла под воздействием высоких температур или по крайней мере неопрятные «синяки» пережогов, портящих сверкающую гладкую поверхность алюминиевого листа.

Идея Свена была гениально проста, хотя и потребовала для своей реализации специального оборудования. Суть ее в том, что борт лодки представляет собой самостоятельную пространственную деталь (сравнить ее можно с полкой лыжей). Образующие ее заранее вырезанные в размер и прошедшие все необходимые гибочные операции листы, заложенные в специальный пресс, соединяются лишь по краям (как точечной свар-



*СС 630 — единственный «классический» Eagle, оставшийся в модельном ряду, выпускается в самом простом исполнении с центральной консолью и по-прежнему допускает двухмоторную установку*



пенополиуретановая «начинка» эффективно гасит характерный для металлической лодки шум, а также с запасом обеспечивает аварийную непотопляемость. Остается соединить эти секции с мощным транцем и днищем, «висячий» набор которого тоже исключает возможные коробления, — и абсолютно жесткий, не требующий каких-либо дополнительных подкреплений корпус готов.

А именно такая самостоятельная основа и требовалась создателям Silver — стеклопластиковые детали должны были обеспечивать только эстетику и комфорт, не исполняя каких-либо силовых функций. Пластик и металл — слишком уж разнородные материалы,

совершенно по-разному реагирующие на нагрузки (в частности, на изгиб и кручение), и, что немаловажно, имеющие разные коэффициенты теплового расширения. «Обмен нагрузками» на

алюминиево-пластиковых лодках классической схемы способен привести к локальным разрушениям в местах жесткой стыковки, но схема Silver совершенно от этого свободна: стеклопластиковая секция просто вставляется в практически гладкое нутро алюминиевого корпуса через прокладки из пенорезины и, как говорится, живет там собственной жизнью.

**Главный секрет технологии постройки алюминиевых корпусов Silver — монолитная бортовая «призма», обеспечивающая идеальную конфигурацию борта, прочность, непотопляемость и бесшумность**

кой, так и вытяжными заклепками), после чего полость заполняется вспененным полиуретаном, который в некотором роде окончательно «надувает» бортовую секцию (именуемую здесь призмой) и придает ей не только идеальную конфигурацию без единой бухтины, но и жесткость монолита. Попутно такая технология решает еще две важные задачи:



Silver Shark CC 580



Silver Hawk BR 540



Silver Wolf DC 510



Silver Fox Avant 485

Не стоит скрывать, что подобная технология, требующая промышленных условий (не повторяющаяся в каком-нибудь оборудованном простейшим стапелем гараже), — это дополнительные затраты, но прибавка в цене с лихвой окупается целым рядом потребительских свойств, из которых в наши непростые времена прежде всего стоит назвать надежность и долговечность. Отсюда и традиционно высокие котировки лодок Silver на вторичном рынке. Комфорт и эстетика стеклопластиковой лодки и возможность без опаски подходить к необорудованным

каменистым берегам благодаря прочному алюминиевому корпусу с 4-миллиметровой обшивкой днища — тоже не из последних аргументов в пользу Silver. Но первое, на что обращаешь внимание, выходя на воду на любой лодке этой марки, — потрясающая тишина. Только шипение воды и гул мотора, никаких «сверчков» и гулких ударов даже на довольно высокой для относительно компактных лодок волне.

Как выяснилось на заводе, за то время, на которое Silver временно выпал из зоны моего внимания (лет десять назад были протестиро-

ваны все до единой выпускаемые компанией модели), верфь основательно пересмотрела модельный ряд, сообразуясь с современными рыночными условиями. Во-первых, он стал несколько короче, а размерно-мощностное распределение моделей — более равномерным. Во-вторых, теперь в нем не осталось каютных версий — в одном из цехов мы застали последний серийный Eagle Star Cabin, пользовавшийся лет десять назад очень высокой популярностью, в том числе и в России. Что ж, переменчивый рынок диктует свои законы.

Сами по себе существующие модели практически не поменялись — по крайней мере внешне, хотя нам сообщили, что за последние несколько лет было внесено немало изменений в обводы, призванные улучшить ходовые и мореходные качества. Революционное изменение пока только одно: наряду с привычным Eagle CC с центральной консолью, появился принципиально новый «Орел», более крупный, богато оснащенный, с «модным» близким к вертикали форштевнем, хотя и тоже открытый, с компоновкой боурайдер. Выглядит эта лодка пока что несколько непривычно, но, по словам руководства Silver Boats, новый дизайн (который в данном случае даже трудно назвать рестайлингом) ждет и младшие модели. Но главное, что сама по себе технологическая концепция с бортами-«призмами» и «свободным» стеклопластиковым интерьером осталась прежней. Что представляет собой новинка на воде, узнаем по результатам теста, который намечен на ближайшее время. <

www.brandtmarine.ru

Silver	Длина, м	Ширина, м	Сухой вес, кг	Килеватость, град.	Пассажиро-местность, чел.	Запас топлива, л	Мощность ПМ, л.с.
<b>Silver Fox</b>							
Avant 485	4,85	1,95	400	18	5	—	40–50
DC 485	4,85	1,95	400	18	5	—	40–50
BR 485	4,85	1,95	420	18	5	—	50–60
<b>Silver Wolf</b>							
Avant 510	5,10	1,98	480	18,2	6	—	50–60
DC 510	5,10	1,98	480	18,2	6	—	50–60
BR 510	5,10	1,98	520	18,2	6	—	50–60
<b>Silver Hawk</b>							
CC 540	5,40	2,17	520	18,5	7	105	60–100
BR 540	5,40	2,17	570	18,5	7	105	60–100
<b>Silver Shark</b>							
CC 580	5,80	2,17	660	17,5	7	130	80–115
BR 580	6,15	2,17	700	17,5	7	130	80–115
<b>Silver Eagle</b>							
CC 630	6,30	2,40	650	18,5	7	130	80–150*
BR 640	6,40	2,25	840	20	8	140	115–200

\*Возможна двухмоторная установка 2 × 60 л.с.

