



# «СИРИУС» на невских берегах

Алексей Даняев

Зигмунд Фрейд утверждал, что люди едут смотреть на египетские пирамиды вовсе не за тем, чтобы поразиться грандиозности чуда света. Они едут туда чтобы убедиться: на уроках истории им говорили истинную правду. И это совсем не досужий интерес. Как слово требует указания на обозначенный им предмет, так и рекламное воззвание требует пробы товара «на зуб».

Катер «Сириус», второй год мелькающий на обложках специализированной прессы и стендах российских бот-шоу – явление настолько заметное для российской судостроительной отрасли, что однажды он неминуемо должен был до-

браться до воды, а наша эксперт – до катера. Встрече поспособствовал Балтийский морской фестиваль – одна из немногих наших лодочных смотрин, где почти любой экспонат можно увидеть что называется «живьем», на открытой воде Большой Невы.

Про «Сириус» уже достаточно рассказывалось в журнале, так что на воде читатель лодку смог бы легко опознать, и не только потому что у бонов Ленэкспо в этом году было довольно просторно. «Сириус» безусловно хорош собой и приметен – ведь профессиональный дизайнер, который работал над обликом судна, обязан выполнить свою работу на

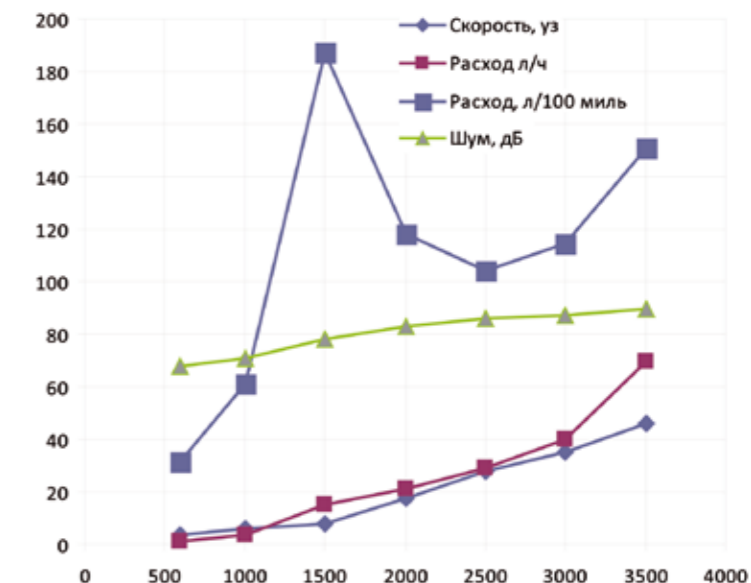
Пост водителя на «Сириусе» – небольшой дизайнерский шедевр

должном уровне. В рисунке силуэта, в стыках секций и деталей корпуса, элементов оборудования видна конструкторская продуманность, забота о «товарности» на взгляд и осязание, а также очевидно просматривается общий эргономический замысел. Именно «боевые» условия тест-драйва, когда все оборудование задействовано сообразно степени значимости, позволяют делать выводы о том, насколько верно реализовались идеи дизайнеров.

Количество конкурентов «Сириусу» неисчислимо в силу распространенности назначения судна – это «крейсер выходного дня» с открытым кокпитом и совсем небольшой спальной каютой в носу. В отличие от аналогов европейского и американского

производства, зачастую плотно напичканных диванами, подушками и тумбами, кокпит «Сириуса» выглядит почти пустым. Два кресла перед передней панелью, диван-трансформер над капотом мотора в корме – и все. Оборудование старательно и явно целенаправленно разнесено на периферию и «вдавлено» в стенки кокпита, доминирует свободное пространство палубы, застеленной полосатым искусственным тиком.

Пробуем тумбы-трансформеры. Глянцевые кромки дверец, столешниц аккуратно закруглены, следов технологической обрезки секций не видно совсем, нет у них и привычной шершавой «изнанки». Кремово-коричневая гамма внутренних зашивок гармонирует с охристым тиком, радуя глаз. Ящики раскрываются, выкатываются на направляющих из своих ниш и наполняют кокпит не только своим объемом, но и функционалом: появляются газовая плита с мойкой, бар, холодильник. С противоположной стороны аналогичная тумба предоставляет объем для запасов провизии и всего того, что требуется «машина для досуга», вывозящая гостей к диким или полудиким берегам. Примечательно, что открытые полости совсем не издадут обычного для новых пластиковых лодок стирольного запаха. Корпус



Данные тестовых замеров. Ясно виден невыгодный переходный режим при 1500 об/мин, крейсерский же литр топлива на милю – очень неплохо для дальних путешествий

«Сириуса» эпоксидный, более жесткий, долговечный и экологичный, чем обычный полиэфирный.

Бежевые подушки сидений и мягкие зашивки борта и консолей простроены аккуратно, вышитые логотипы подтверждают аутентичность изделий. Стол на изогнутой консольной ножке, укрепленный прямо к капю моторного отсека выглядит несколько чуждым общей идее встро-

смотрелся бы «вынутым» из тех же бортовых панелей, но понятно, что в первых моделях серии достижение идеала невозможно, к нему можно только стремиться с каждым последующим заказом.

Водитель Павел демонстрирует рыбный садок, также встроены в борт вблизи кормы. У «аквариума» прозрачная стенка и светодиодная подсветка, превращающая сугубо утилитарную вещь в своеобразный





У катера выраженный спортивный характер, требующий «жесткой руки»

предмет декора. Разве не приятно поглазеть на плавающих рыбок, со вкусом расположившись на кормовом диване? Серьезный улов в небольшой садок с доступом через вырез в зашивке скорее всего не поместится, а наживка – в самый раз. С противоположной стороны под крышкой – головки теплого душа и помывочного «пистолета» – чтобы не разносить рыбный запах по люксовой лодке.

Просторная под стать кокпиту кормовая платформа раскрывается частями. Емкость отсеков под крышками достаточно, чтобы разместить там швартовные концы или вспомогательный якорь. Кранцы, пожалуй, не влезут, под них придется искать отдельное место. Поскольку платформа расположена невысоко над уровнем воды, на нее удобно выбирать после купания, но отсеки под ее настилом конечно будут «мокрыми», подходящими только для специального имущества. Здесь же, в корме – заливочные горловины, с удобным доступом с платформы.

Носовая спальная каюта невелика и выглядит совсем просто – в ней нет ни занавесочек, ни бронзовых светильников, ни даже зеркала, есть лишь мягкие подушки лежанки. Даже верхние иллюминаторы, предусмотренные конструкторским замыслом, на тестовой лодке отсутствовали, как бы намекая нам: нечего валяться на койке – «Сириус» задуман для активного отдыха! Вход в каюту по центру

передней панели закрывается дверцей, легко выдвигающейся вбок из ниши под левой консолью. Верхнюю крышку над входом строители проработали пока не достаточно, и в вырезе входа видна «изнанка» секций. Недоработка.

Пока ждет специальной демонстрации и лесенка, полагающаяся для выхода на носовую палубу. Впрочем, выбираться на нос для работы с якорем нет нужды – справится лебедка, и даже установленный у самого форштевня прожектор-искатель снабжен дистанционным управлением, вплоть до самого подъема его из-под палубы из специального люка. Широкое ветровое стекло встроено в жесткую раму согласно промышленным канонам, с подкраской кромки для аккуратности, и само стекло – настоящее, триплексное, с двойной поглоткой и парой стеклоочистителей.

Приборная панель выглядит спортивно и несколько винтажно благодаря плавным формам, кожаной простроченной зашивке по верху консоли и хромированным приборам стрелочного типа – их типовой набор без вариантов задан круглыми высадками в пластике. Без картплоттера, конечно, сейчас не обойтись, для его экрана выделена значительная площадь в верхней части, и он не противоречит стилю. Не хватает эффективности разве что электроранельке с типовыми черными клавишами – просится хром, цветная подсветка и прочий эксклюзив. Тем не

менее забота, с которой «вылизаны» формы водительской панели и ветрового стекла, а также укороченный диапазон вращения стильного штурвала всего в три с небольшим оборота настойчиво наводит на мысль: эта «машина» создана в первую очередь для самого водителя. Ходовые испытания еще более утвердили эксперта в этом подозрении.

Четырехлитровый дизель Yanmar 8LVX в 370 л.с. – нечастый гость на наших быстроходных катерах. Лучшее в классе соотношение массы и мощности, низкопрофильный блок цилиндров, передовая электронная система управления и диагностики – все это ценные особенности двигателя для люксового катера. Водоизмещение в пределах всего двух тонн обеспечит судну такую энергооборуженность, что только держи шапку. Насколько «покладистым» окажется патентованный килеватый корпус?

Под тихий рокот холостых оборотов выходим с четырьмя профессионалами на борту на чуть взволнованную Неву. Крышка моторного отсека тщательно заизолирована, но с ростом оборотов звук двигателя уверенно добавляет интенсивности. Переходим через выраженный «горб» сопротивления примерно при 2000 об/мин. Дизельная натура двигателя с присущим высоким моментом на валу позволяет даже в пике переходного режима четко держать связь между развиваемыми оборотами и скоростью хода, не разгоня-

ясь бесконтрольно и не «сваливаясь» с режима. Тем не менее, рассматривая график результатов замеров отмечаем: при 1500 об/мин путевой расход топлива достигает 1.8 л/милю, тогда как выход на глиссирование сразу же снижает его чуть ли не вдвое – до литра на милю. Лодка любит скорость, «этим надо воспользоваться», как говаривал персонаж одного старого фильма...

роте корпус можно положить почти до планширя без опасения «соскочить» с правильного курса, но на 30-40-сантиметровой волне чувствуются заметные хлопки в плоские участки носа, они сотрясают корпус и крышки тумб-трансформеров погрохатывают. Шум вообще довольно заметен, за 80 дБ, и чтобы разговаривать, приходится напрягаться. Впрочем, на прямых, когда скорость

расслабиться – водитель полностью концентрируется на управлении. Стекло хорошо защищает от упругого ветра передний ряд кресел, на кормовом же диване бушуют порывы от умеренных до свежих – в зависимости от решения «оторваться». Спасибо высокому борту кокпита – за ним пассажиры могут чувствовать себя вполне безопасно, главное не отпускать поручней.

Но вот газ сброшен, утихли хлопки волн, рев мотора и гремющий в кокпите ветер – и лодка вновь обретает домашний характер; красуясь, чинно входит в гавань. Можно вновь развернуть кресла в сторону кокпита, вспомнить про лежанки и столики, раскрыть камбуз и сварить чаю. Гонки гонками, но лодка – не мотоцикл, путешественнику в ней жить, и он нуждается в дружественной среде обитания. «Сириус» ее предоставляет столь же охотно, как и добрые сотни сил своего мотора.

## Резюме

«Сириус» – катер с ярко выраженным спортивным, мужским характером. Он требует определенных навыков управления, холодной головы и твердой руки. Причиниваясь, неплохо иметь также общее представление о состоянии судостроительных технологий в мире – и вы полнее раскроете его положительные качества. «Сириус» соединяет в себе черты, которые не встретите у широко предлагаемого катерного «мэйнстрима» – передовой материал корпуса, высококлассное оборудование, соединение люксовости с практичностью. На сегодня в России ему нет конкурентов ни по объему внедренных инноваций, ни по качеству исполнения, да и по достижимой скорости – аналоги можно пересчитать по пальцам. И не последнюю роль сыграет готовность строителя пойти навстречу пожеланиям клиента в комплектации вплоть до эксклюзива **✎**

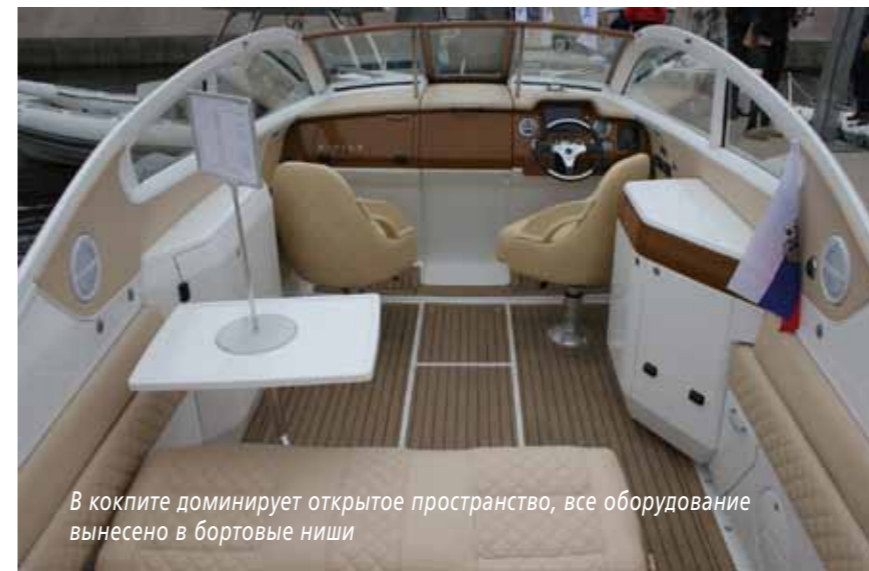
+7 (495) 664 54 44 – дирекция  
+7 (495) 664 44 41 – производств. отдел  
+7 (495) 664 40 11 – коммерческий отдел  
www.evolvemotors.ru  
evolution.motors@mail.ru



Фото автора и Александра Фрумкина

Рычажок газа мал и настолько чувствителен, что легким движением пальцев катер буквально рвется вперед, вдавливая пассажиров в кресла. Корпус высоко поднимается над водой на килеватом днище и на движения штурвалом охотно отвечает «кивками» крена, прежде чем начать плавную циркуляцию. В пово-

переваливает за 46 уз, особо не до разговоров. Жесткий спортивный штурвал позволяет мгновенно реагировать на «кочки», вырастающие по курсу и при этом требует силы в руках. Реданированный легкий корпус, мощный двигатель, классная скоростная колонка на полных ходах по хаотичной волне не позволяют



В кокпите доминирует открытое пространство, все оборудование вынесено в бортовые ниши