

Геройство с гарантией

Это скоростное, надежное, способное противостоять экстремальным условиям судно — добротный водный «вездеход». Серьезные возможности в красивой обертке.

Текст **Ольга Селезнева** Фото **Kari Wilén/Finnboat**



Можно сколько угодно острить по поводу списка мужских игрушек, но от них никуда не денешься. Мужчины хотят быть героями, ну или хотя бы выглядеть таковыми. На самом деле и то, и другое прекрасно. Потому что без этой черты характера мы до сих пор жили бы в пещерах и питались сырыми мамонтами. В отличие от просто дорогих вещей, которые часто служат инвестицией в статус, настоящая мужская игрушка — покупка всегда иррациональная и глубоко личная. Здесь работают доводы «Мое!», «Хочу!», «Хочу — и все!» Зачем на спидометре автомобиля нарисовано

«300 км/ч»? Вы ведь не будете ездить с такой скоростью. Но сам факт! Возможно, вы никогда не станете штурмовать бездорожье на своем Range Rover, но осознание того, что ваша машина это может... С лодками то же самое. Много ли толку быть владельцем роскошной яхты, если вы не в состоянии выйти в море из-за непогоды? Куда лучше знать, что вашей лодке это по плечу, даже если в шторм или холод вы предпочитаете сидеть дома. Несомненно, лодки финской верфи Linex Boat покупают в том числе и из этих соображений. Они и выглядят достаточно героически: говоря об этих лодках, нужно напрочь забыть словосочетания «летающие линии», «утонченный профиль» и прочий лексический «фастфуд» из арсенала гламурной журналистики. Гламур еще уместен



Салон производит впечатление солидной добротности



В интерьере салона — кожаная отделка, мебель красного дерева



Большая и светлая носовая мастер-каюта; справа — гитара Олли Линдqvиста, владельца Linex Boat



Так выглядит проход к кормовым каютам



В носовой каюте есть собственный галлеон

в марине, а в море он, знаете ли, без надобности. Там вообще может случиться все что угодно, причем в самый неподходящий момент. И тогда вас будет больше волновать вопрос, доберетесь ли вы до берега.

О любой верфи лучше всего говорят ее биография и флагман. За свою историю, которая началась еще в 20-е годы прошлого века, Linex Boat построила свыше 3000 корпусов и сегодня выпускает в год более 200 лодок. Нынешний флагман компании — это Nord Star 40 Patrol. Подходящий размер со всех точек зрения: 40-футов — не слишком мало для комфорта и не чрезмерно для самостоятельного управления. Такую лодку не обязательно угонять в далекие теплые моря и каждый раз кататься к ней в отпуск, ее вполне реально держать поближе к дому. 40 Patrol — серьезное судно для походов, к примеру, по непредсказуемой Балтике (категория B, offshore), хорошо оно и для внутренних вод благодаря небольшой осадке (0,8 — 1,10 м). Климат нам с финнами достался одинаково отвратительный, поэтому производитель постарался, чтобы в лодке всегда было тепло и сухо. При этом Nord Star 40 Patrol пользуется успехом и на Средиземном море, что весьма необычно для лодок такого типа, который прочно ассоциируется с северными акваториями.

С 2009 года, когда появилась 40-футовая модель, построено уже 25 корпусов, из них 75% ушли на экспорт, в частности, на юг Франции. Средиземное море тоже бывает достаточно суровым, и чтобы убедиться в этом, достаточно хотя бы разок оказаться, например, в проливе Бонифаччо между Корсикой и Сардинией, когда дует мистраль. С таким набором полезных качеств нелепо постоянно торчать у причала этакой «статусной штучкой»: 40 Patrol — это лодка для жизни в море, где всегда есть место личным маленьким подвигам.



Гриль

Гриль на флайбридже — полезное дополнение зоны отдыха

Такой «боевой» катер можно оборудовать многим без особенного ущерба комфорту

Не зря эти скоростные, надежные, способные противостоять суровым условиям катера состоят на службе в ряде стран в качестве спасательных, патрульных, лоцманских и прочих специальных судов. Несмотря на свою армейско-брутальную внешность, Nord Star 40 Patrol прекрасно приспособлен и для разнообразных мирных занятий: от размеренного комфортного отдыха до быстрых переходов в экстремальных условиях. Ну и для рыбалки этот катер «заточен» просто идеально: объемный, ничем не загроможденный открытый кокпит, просторная кормовая платформа, широкие палубные проходы с высоким фальшбортом и релингом — по лодке передвигаясь быстро и безопасно. Наконец, скорость: если где-то не клюет, можно рвануть в более перспективное место, не говоря уже о том, что при резком ухудшении погоды до порта-укрытия вы доберетесь в кратчайшие сроки.

С парой Volvo IPS600 по 435 л.с. (эта модель стала чуть ли не первой в Финляндии, созданной для IPS) катер развивает до 42 узлов (3500 об/мин); разгон до 30 узлов занимает всего 14 секунд. На крейсерской скорости 33 узла (3000 об/мин) автономность по топливу составляет 275 миль (расход — около 3,3 л/милю). На всех тестах отмечались быстрый выход на глиссирование и умеренный дифферент (менее 5°). Двухбалльную волну высокобортный корпус-моногодрон с килеватостью 18,5° практически не замечает, циркуляцию выполняет четко, без особого крена. Интересно,

что измерение шума в салоне на полном ходу показало чуть более 80 дБА; здесь, помимо конструктивных мер, спасибо надо сказать IPS с системой подводного выхлопа. Можно установить и более «скромные» двигатели IPS500 (2×370 л.с.) или дизели с угловыми колонками, но когда это наши люди сэкономили на моторах?! К тому же, если уж говорить об экономии, в последнем случае разница небольшая, особенно учитывая стоимость носового подруливающего устройства (с IPS, как известно, оно совершенно необязательно).

Ну и вместимость лодки не подкачала: шесть человек в трех двухместных каютах либо 15 — в «дневном» режиме.

А много ли вообще может вместить 13-метровый глиссирующий корпус? На «гламурной» лодке едва ли: не влезут модные стеклянные столики, всякие шезлонги, винные бары с регулируемой температурой, без которых в море трудно... А вот «боевой» катер можно укомплектовать очень и очень многим, причем не особенно ужимаясь в комфорте. Да, здесь не будет «воздушного» интерьера hi-tech, зато легко поместится все и вся.

Возьмем салон: он очень объемен по всем трем измерениям; вверх — за счет немаленькой высоты надстройки. В нем нашлось место и обеденной зоне с диваном и складным столом, и аккуратному, хорошо оснащенной камбузу (мойка, плита, шкафчики), и, разумеется, основному посту управления (второй на флайбридже). Приборная панель компактная, но информативная; часть



Компактная, но очень информативная приборная панель

КОРПУС

Высокое качество корпусов Nord Star Patrol обеспечено системой инженерных и технологических мер:

- формовка монолитного стеклопластика контактным методом с использованием изофталевых смол, стекломатов (толщина до 38 мм) и сэндвича с бальзой (выше ватерлинии);
- усиленные стрингерная рама и шпангоуты;
- надежное крепление палубы и надстройки к корпусу на болтах с использованием герметика;
- три слоя (около 1,5 мм) нанесенного вручную гелькоута класса PREMIUM, образующие прочное, стойкое к осмосу покрытие.

В результате получается корпус строго фиксированной геометрии, прочный и жесткий, способный выдерживать высокие внешние нагрузки, с отличной звукоизоляцией и устойчивый к перепадам температуры





Бортовые двери особенно удобны при швартовке



Солидная и практичная бушпритная площадка с носовым якорем



Кокпит — оцените сами его габариты и удобство



На флайбридже — высоко сидишь, далеко глядишь и ощущаешь себя в безопасности

приборов можно вынести наверх, и они будут прямо перед глазами. Это удобно, и появляется место для опциональной электроники. Кресло рулевого амортизировано и оснащено регулировками. «Штурманское» сиденье напротив (левый борт) при желании можно развернуть на 180° к обеденной зоне. В распоряжении штурмана есть стол для морских карт: даже при наличии навигационной электроники бумажные карты никто не отменял, и многие предпочитают их картплоттеру. Возле каждого из кресел — неперенные для катеров этого типа бортовые двери для выхода на палубу. Возможно, кому-то надстройка покажется узковатой для судна такой длины, но это плата за широкие палубные проходы. Бывалые люди находят в этом даже плюсы: в штормовую погоду компактная рубка удобнее: все под рукой и всегда есть за что ухватиться при качке.

Интерьер салона, да и лодки в целом, — морская классика: кожаная отделка, мебель красного дерева, удобные поручни, «заваленные» углы — чтобы не набить ненароком синяки. Все это производит впечатление солидной добротности, но при этом не выглядит чересчур старомодно благодаря масштабному остеклению, дающему почти круговой обзор: прозрачные кормовые двери, большие «окна» по бортам, мощное лобовое стекло. Его обратный, как у траулеров, наклон — не только дань стилистике: даже когда стекло на ходу заливают дождем или пеленой брызг, видимость будет гораздо лучше. Кстати, лобовое стекло не просто тонированное, но атермальное: эффект тонировки достигается не пленкой или напылением, а введением в стекольную массу специальных компонентов. Такое стекло поглощает ультрафиолет, не дает салону нагреваться в жару и, наоборот, уменьшает теплоотдачу в холодное время года. Кроме того, оно просто удобнее для рулевого: повышает



Вьюшка
Таковыми швартовными вьюшками оснащают многие современные катера

В этой модели удачно сочетаются «северная» практичность и живость «южной» лодки

контрастность «картинки», не создает радужных бликов и меньше подвержено запотеванию. Идем вниз. На нижней палубе неожиданно обнаруживаешь три немаленькие каюты, причем носовая реально большая для лодки таких габаритов. Она предназначена для владельца, а потому больше и светлее остальных: здесь есть не только бортовые иллюминаторы, но и открывающийся потолочный люк. В остальных каютах тоже не придется тесниться; кровати везде по размерам внушительные, а шкафов, рундуков и полочек — тьма (тем проще поддерживать на борту порядок). Там же, внизу, есть и два санузла: один с вытяжным душем, другой попросторнее, с полноценной цилиндрической душевой кабиной. Высокая «траулерная» надстройка не вызывает мысли о флайбридже, тем не менее он есть, и довольно большой. Обычно на подобных «северных» судах, если флайбридж и делают, то только для того, чтобы поместить там верхний пост управления. На Nord Star 40 Patrol флайбридж вполне «южный», с обеденной зоной (стол, диван), превращающейся в лежак. Предусмотрен даже опциональный бар с холодильником и грилем. Вообще лодка не производит впечатления сурового «нордического сундука», где все закрыто и надежно, а вот позагорать-то и негде. Открытых зон здесь много: это и флайбридж, и просторная носовая площадка, и транцевая платформа, и кормовая кокпит



с мягкими сиденьями. Последний предназначен для отдыха и несет функциональную нагрузку: вместительные рундуки (вот куда можно сгрузить все для рыбалки и не только!), люки в моторный отсек (крышка открывается вместе с нижней частью трапа на флайбридж), удобные держатели для кранцев: кранцы надежно закреплены, но всегда под рукой — не надо думать, куда их деть, или долго извлекать из какого-нибудь бездонного рундука.

В этом 40-футовике финнам удалось соединить не всегда хорошо сочетающиеся вещи: практичность и ощущение легкой, живой лодки, способной не только бороздить суровые воды, когда ветер в 40 узлов и волна четыре метра, но и разделить с вами простые летние радости. Получился добротный «морской внедорожник» — нарядный снаружи и серьезный внутри. Согласитесь, почувствовать себя героем с удовольствием и без риска для жизни приятно вдвойне. MBV



ДОСЬЕ

Длина 12,8 м
Ширина 3,85 м
Осадка 1,10 м
Запас топлива 2×450 л
Запас воды 320 л
Двигатели Volvo IPS600 (435 л.с.)
Стоимость от €425 000

