



НАСТОЯЩИЙ ПОЛКОВНИК

АРТЁМ ЛИСОЧКИН

Когда в переплетениях финских шхер вдруг видишь характерный силуэт высокой рубки со скошенными назад ветровыми стеклами, рука сама собой тянется к рукояткам дросселей: а вдруг прохлопал знак ограничения скорости? Представители власти церемониться не будут — тут с этим строго. Но когда грозная на вид посудина проносится мимо, даже не сбросив газ при пересечении твоей кильватерной волны, обнаруживаешь, что на борту — мирная семейная пара с детишками, и глава семейства салютует тебе из-за штурвала приветливо поднятой рукой.

Те, кто рассуждает о моде на «профессиональный» стиль, не совсем правы. Мода модой, но, пожалуй, популярность судов такого типа продиктована куда более практическими соображениями. Если «любители» могут в случае чего и переждать на берегу, то профессионалы — хочется им того или нет — должны выйти в море в любую погоду (чаще всего, именно в плохую). Причем не только выйти и благополучно вернуться обратно, но еще и выполнить в этих непростых условиях определенную работу: спасти терпящих бедствие,

перехватить нарушителя, вернуть на место сорванный штормом навигационный знак... На решение именно таких задач и нацелены обводы корпуса, планировочные решения и целый ряд значимых деталей профессиональных лодок, концепция которых складывалась на протяжении многих десятилетий — на основе не столько инженерных расчетов, сколько сугубо практического опыта.

Положа руку на сердце, кто из «обычных» судовладельцев откажется от высочайшей надежности и безопасности, присущей «профессионалам»? Однако потребительские требования, первым из которых является до-

стойный уровень комфорта, не всегда хорошо сочетаются с устоявшейся утилитарной концепцией таких судов, поэтому создателям моторных яхт, взявших за основу, например, патрульный катер, приходится идти на определенный компромисс, при котором неизбежно что-то теряешь с той или иной «полярной» стороны. Но в случае с новым Nord Star 34 Patrol, на мой взгляд, конструкторам финской верфи Linex-Boat удалось свести «компромиссные потери» к минимуму. Получилось даже наоборот — решить основную из «яхтенных» задач помогла сама «профессиональная» концепция! »



НЕ ВОПРЕКИ, А БЛАГОДАРИ

Лодка впервые была представлена широкой публике на весеннем бот-шоу Vene/Båt в Хельсинки, когда окрестные водоемы еще прочно сковывал лед. Однако самую яркую особенность новинки удалось в полной мере оценить даже в закрытом выставочном павильоне, о чем мы рассказали в позапрошлом номере журнала. Сейчас попробуем оценить ее свежим взглядом и в более подходящих для этого условиях.

Лодка и на воде выглядит значительно крупнее большинства размерных одноклассников, прежде всего — из категории спорт-

круизеров. Такое впечатление создают в первую очередь внушительная высота борта, высокая и длинная надстройка и широкий корпус. Внешняя массивность подтверждается и сухими цифрами технических данных: полное водоизмещение — за восемь тонн (яхты такой же длины обычно укладываются в пять-шесть).

Наверняка многим известно, что представляет собой вторая каюта на классических моторных яхтах длиной 10–12 метров. Зарубежные коллеги обычно именуют ее rabbit hole («кроличья нора»). Даже при значительной площади спальных мест забираться

туда обычно приходится на четвереньках, поскольку высоту подволока ограничивает нависающая сверху «ванна» кокпита или салона. Но 34-й вдребезги разбивает устоявшееся представление об этом помещении на компактных яхтах. Ничего себе нора! Скорее берлога из сказки про Машу и трех медведей.

При поднятых жалюзи оценить оригинальное решение разработчиков можно уже с кормовой палубы. Заглянув в «витринное» стекло прозрачной кормовой переборки слева от сдвижной двери, глубоко внизу видишь просторное, от борта до борта, светлое помещение с двумя кроватями: двухспальной и одноместной. Но еще более сильное впечатление каюта создает изнутри, когда спустишься



вниз по трапу, расположенному у входа в салон. Оказывается, на большей ее части можно не просто стоять во весь рост — лично мне не удалось даже дотянуться рукой до потолка! И где вы еще видели в «гостевой» каюте огромное окно (это как раз та самая часть прозрачной переборки), через которое днем льется солнечный свет, а ночью поблескивают звезды? И это при том, что в бортах есть еще четыре больших продолговатых иллюминатора, которые, кстати, можно приоткрыть «на продувку», когда не хочется запускать дизель-генератор для работы кондиционера. Блеск! Хотя каюта формально и гостевая, но, будь я владельцем 34-го, обитал бы исключительно здесь.

Да, мастер-каюта, расположенная в носу, многим покажется более пафосной: огромная двухспальная кровать на высоком подиуме, в котором упрятаны выдвижные ящики, вместительный шкаф для одежды, да и просторный санузел с отдельной душевой каби-



ной под боком. Но мне ничуть не трудно подняться по трапу, пройти через салон и вновь спуститься вниз, чтобы принять душ — в «гостевой» все же уютнее! Двери хозяйской каюты и санузла выходят в притопленный ниже пола салона широкий «колодец», в котором расположен прекрасно оборудованный камбуз — компоновочное решение, тоже чаще всего реализуемое на куда более крупных лодках.

А теперь призадумаемся, откуда весь этот простор. А вот откуда: реализовать все эти задумки позволила именно «профессионально-патрульная» концепция, с которой, как многие полагают, трудно увязать требования комфорта. Широкий высокобортный корпус, высоченная рубка-салон, занимающая значительную часть его площади — отсюда и объемы, которыми оставалось только грамотно распорядиться.

Салон, который на лодках «скандинавского» типа является основным обитаемым пространством (прежде всего, на ходу), тоже заслуживает добрых слов. Вроде бы все просто: угловой диван со столиком (его можно опустить электроприводом и организовать еще одно резервное спальное место под крышкой) да пост управления. Однако и тут хватает интересных мелочей, на первый взгляд незаметных. Так, например, если кто-то из пассажиров захочет расположиться слева от водителя, то ему остается только присесть на передний край все того же дивана. И хоть спинки нет, но под ногами — удобная подножка, а под рукой — хватистый поручень. И — пять баллов! — сдвижная дверь, ведущая на широкий бортовой проход, есть не только у водителя, но и слева. Кстати, тоже не приметная на первый взгляд деталь: левая дверь немного уже водительской и слегка смещена относительно нее в нос, что позволило увеличить площадь «жилого» уголка с диваном.

Над головой — широченный люк с электроприводом. Единственное, в теплых краях многие предпочли бы его непрозрачный вариант, хотя благодаря обилию дверей салон под жарким солнцем не превращается в теп-



лицу даже при выключенном кондиционере.

Еще раз окинув завистливым взглядом кормовую каюту (поездка оказалась утомительной, вот бы вздремнуть часок!), распахиваю дверцу расположенного здесь основного электрощита и поворачиваю рукоятки четырех главных выключателей. Нутро 34-го отзывается пощелкиваниями реле, загораются невыключенные светильники и неоновая «ночная» подсветка пола. Пора попробовать, каков этой уютный внутри, но суровый снаружи профессионал в деле. »

РЕЗУЛЬТАТЫ ИСПЫТАНИЙ Nord Star 34 Patrol

Нагрузка — 2 чел. плюс 175 л топлива, силовая установка — 2 × Volvo Penta D6 370 (2 × 370 л.с.) с угловыми колонками DuoProp, транцевые плиты полностью подняты, температура воздуха — +25 °С, температура воды — +14 °С, скорость ветра — 8–12 м/с, высота волны — 0,3–0,5 м, место испытаний — залив Фалькофьорд Балтийского моря, Сёльехолмен, Финляндия.

Об/мин	Скорость	
	узлы	км/ч
600	4,9	9,1
1000	7,4	13,7
1500	9,7	17,9
2000	16,2	30,0
2500	26,1	48,3
3000	35,4	65,5
3500	42,4	78,4





МАССА ПЛЮС СКОРОСТЬ

Монументальный пост управления 34-го тоже создает впечатление, что находишься на лодке раза в полтора более крупной. Из чисто «профессиональных» штучек особенно восхитило амортизируемое кресло водителя со всеми мыслимыми регулировками — в частности, подкачивая выдвигающуюся ручку, можно настраивать высоту посадки одновременно с жесткостью пневмоамортизатора (есть даже стрелочный индикатор!).

Ноги удобно встали на широкую подножку, чуть отклоненный в более удобное положение штурвал надежно лег в руку. Все хорошо, но за ручьями дросселей приходится тянуться вперед. В принципе, в крейсерском режиме это не особо важно, но мне предстоял скоростной слалом по высокой кильватерной волне от большой лодки сопровождения, где постоянно контролировать газ более чем желательно. Впрочем, это плата за расположенную рядом сдвижную дверь, и если уж так, то я предпочитаю дверь!

Из приборов и оборудования — практически «полный фарш», на фоне которого становилось особенно заметным отсутствие того, что хотелось бы получить вдобавок. К сожалению, ни бардачка — крышку картплоттера пришлось убирать в шкаф в мастер-каюте, ни даже подстаканника, чтобы положить мобильник или тот же брелок с «таблетками» иммобилайзеров (моторы заводились без ключей, кнопками). Впрочем, модель новая, поэтому продолжает совершенствоваться — мне сообщили, что на следующих лодках для подобных отсеков «шаговой доступности» будет «по-самолетному» использоваться пространство над ветровым стеклом.

Выход с тесного «пяточка» в переполненной марине не вызвал никаких затруднений — два мотора и носовая подрулка позволя-

ют развернуться на месте и даже двигаться боком. Пристроившись в хвост лодке сопровождения, кладу дроссели до упора. Лишь символически приподняв нос, который так и не перекрыл линию горизонта, Nord Star 34 вышел на глиссирование и очень быстро преодолел 40-узловой рубеж. Полуметровой волны в заливе словно нет вообще, лишь иногда легкая вибрация, словно на автомобиле, колеса которого попали на «стиральную доску». Заметив, что лодка слегка накренилась под свежим боковым ветром, я поставил ее на ровный киль транцевыми плитами — все, полная тишина.

Как ни старался водитель второй лодки развести «правильную» волну за полтора метра высотой, кое-как подпрыгнуть с полного хода удавалось, лишь намеренно завалив 34-й на борт, на одну из плоскостей днища. Без крена он просто прорубал крутые валы, как мясницкий топор кусок парного мяса. Килеватость днища здесь хоть и высокая, но не запредельная: 18° на транце являют собой разумный компромисс между мореходностью и мощностью, потребной для достижения высоких скоростей, но при этом не будем забывать про восемь тонн водоизмещения — Nord Star 34 буквально давил волну массой! Да, действительно профессионал, в свежую погоду я бы ему точно доверился.



РЕЗЮМЕ

Почему слабый пол даже в мирное время нередко отдает предпочтение военным? Ребята эти в большинстве своем строгие, но очень надежные, готовые постоять и за себя, и за своих близких — профессия такая. И при этом ничто не мешает настоящему полковнику, человеку сильному и властному, быть любящим мужем и нежным отцом. Почему-то именно такая аллегория пришла мне в голову, когда я пришвартовал Nord Star 34 Patrol к причалу и еще раз оглядел его внушающий уважение силуэт.



Nord Star 34 Patrol	
Длина, м.....	11,50
Ширина, м.....	3,65
Осадка, м.....	1,10
Килеватость на транце, град.....	18,5
Водоизмещение, т.....	8,0
Запас топлива, л.....	700
Запас воды, л.....	200
Емкость септика, л.....	140
Мощность двигателей, л.с.....	450-900
Пассажировместимость, чел.....	15
Количество спальных мест.....	5
Категория СЕ.....	«В»



Major Boats — эксклюзивный дистрибьютор, Москва, Ленинградское шоссе, д. 39, стр. 7, Royal Yacht Club Тел. +7 (495) 973-72-45
www.nordstarpatrol.ru, office@nordstarpatrol.ru