

МОРСКОЙ ПАТРУЛЬ

Впервые публике Nord Star 34 Patrol показали в феврале в Хельсинки. А в мае, на тесте, новая модель сезона демонстрировала свои способности в родной стихии.

Текст Зарий Черняк Фото Дмитрий Шаромов



Особенной можно считать почти каждую лодку. Важно только правильно определить характер и оценить практическое значение ее особенностей.

Специфические черты лодок распределяются по трем категориям. Первое — то, что предопределяет их принадлежность к тому или иному типу. Второе — штрихи, характерные именно для этого бренда. Третье — свойственные только этой модели детали и нюансы. Уверен: системность такого подхода позволит нам с вами лучше разглядеть и понять Nord Star 34 Patrol — совсем не простую лодку.

ТИП

Тип лодок, к которому Nord Star 34 Patrol принадлежит, называют по-разному, но «морские внедорожники» звучит в их адрес особенно часто. Для них характерны высокий борт с развалом в носу; островная высокая надстройка; обратный наклон лобового стекла и приличная площадь остекления рубки с бортов и кормы. Важная деталь — сдвижные двери с бортов, позволяющие быстро выйти на палубу при необходимости. Еще надо назвать носовой и кормовой кокпиты, существенно расширяющие возможности лодок этого типа. Все перечисленное есть у 34 Patrol и делает эту лодку характерным представителем уже давно популярного в Европе и за океаном семейства.

Но остальные качества ей даровали именно «гены» бренда Nord Star.

БРЕНД

Здесь можно отметить острые линии внешнего дизайна; дверь в стеклянной кормовой переборке рубки (другие лодки обходятся бортовыми дверями); разрыв высокого релинга в районе двери (удобно заходить на борт); бушпритную площадку с якорем; мощную таргу под антенны и огни; обойму кранцев за транцем. Вообще снаружи стеклопластиковая лодка

изобилует металлом, но он исключительно функционален, как релинг и повсеместно стоящие поручни: на рубке в кокпите, вдоль крыши по борту, на двери и пр. Ну а остальные особенности свойственны, пожалуй, именно этой модели.

КОКПИТ

В большом кокпите глаз выхватывает практичные детали. Кормовая переборка с дверью (правая секция) разделена на фрагменты. По бортам стоят мощные швартовные утки и устроены ящики для

Лодка оказалась не просто быстрой и весьма отзывчивой на перекладку штурвала

Для этой модели дизайнеры верфи Linex Boats предложили весьма оригинальную концепцию

швартовов. Под диваном у транца — вместительный рундук, а дверцу выхода на кормовую платформу установили по правому борту, как раз напротив двери в рубку. Здесь — внимание: люк моторного отсека поднимается вместе с диваном, поэтому прежде дверцу следует закрыть, о чем гласит табличка на переборке. Люк открывается бесшумно, и в моторном отсеке видишь на удивление много свободного пространства. Свес крыши рубки почти достает до дивана и под солнцем даст приличную тень. Кормовая платформа довольно широкая (1,1 м), так что места для тендера там достаточно.

РУБКА

Ее компоновка имеет свою специфику. На левом борту стоит угловой диван; стол перед ним опускается (электропривод) вровень с подушками, и появляется еще одно спальное место — на всякий случай. Только важно, чтобы кто-то не нажал случайно кнопку, иначе он придавит ноги сидящим. В отличие от других «морских внедорожников», здесь нет штурманского кресла на левом борту, и недостатком это я не считаю. Зато есть сдвижной широкий и прозрачный люк в крыше; через него свет в избытке проникает в рубку, сливаясь с потоками через лобовое и бортовое остекление. Интерьер приятный: дерево, ткани, вставки из кожи, полированный металл, ковровое покрытие...

А вот рулевая консоль выглядит технологической: отделка простая, немного приборов и панель под подволом совершенно свободная. Зато есть место развернуть карту. Однако это дело будущего заказчика: приборную панель можно обить хоть кожей, установить еще дисплей и полезные приборы внизу и наверху в дополнение к GPSMap 7015 (Garmin) — многофункциональному картплоттеру с сенсорным экраном 15". Но вот кресло с пневматической амортизацией и регулировками (вверх-вниз, вперед-назад, жесткость сиденья) просто отличное. Обзор с него почти круговой, есть удобная подножка, которая мне, правда, не понадобилась.

За капитанским креслом находится управление музыкой, отопителем Webasto и подъемом/опусканием ТВ-панели, которая выдвигается из стойки на правом борту. Мы даже включили ее, только ничего занятного в тот момент финны не показывали. Гораздо интереснее было рассматривать камбуз.

КАМБУЗ

Кухонный модуль на Nord Star 34 Patrol оказался... внизу, перед входом в носовую каюту, отгороженный от рубки стеклянным экраном в обрамлении металла. Подобный атриум я никак не ожидал здесь увидеть, а камбуз прекрасно вписался в общий интерьер и выглядел довольно удобным. Оборудован он более чем прилично:

мойка, электроплита, СВЧ-печь, холодильник, много ящиков и полок, так что в долгом путешествии при наличии припасов страдать от голода не придется. Можно поставить даже посудомоечную машину (опция).

НОСОВАЯ КАЮТА

Высота подволока в этой каюте (1,98 м) солидная, чего не ожидаешь от лодки этого типа и конструкции. В ней стоит большое (queen size) ложе на пьедестале, под которым уместились ящики для постельного белья и вещей; есть шкаф для одежды; свет — бортовые иллюминаторы и верхний люк. В каюте, как и в рубке, декоративные вставки из кожи, деревянные жалюзи, ночная светодиодная подсветка придает помещению приятный вид. Рядом с дверью в каюту находится галюн — приличное по размерам помещение с душевой кабиной за выгородкой.

КОРМОВАЯ КАЮТА

Это помещение от борта до борта (ширина на уровне кроватей 3,15 м) — еще одна особенность модели 34 Patrol. В ней два спальных места — на одного и двоих (как на старших моделях Nord Star). Спустившись по трапу от кормовой переборки, стоишь в полный рост: высота 2,30 м с понижением до 1,85 м к спальным местам, и никакой зажатости объема не ощущаешь. Есть бортовые ниши, шкафчики для вещей, тумба между кроватями и... ГРЩ. Дневной свет поступает через кормовую переборку на палубе и открывающиеся бортовые иллюминаторы. Вход в каюту оформлен оригинально: дверцу на петлях с фиксатором накрывает складная панель, на которую днем можно что-то положить, и это «что-то» не будет мешаться. Заканчивая с каютами, скажу, что такой вариант мне представляется много удобнее, чем три невнятных каюты на круизерах длиной даже 40 футов.

В МОРЕ

Там вся специфика типа, бренда и самой модели спаяны. Тест проходил в акватории архипелага под Турку; волны почти не было — полметра не считается: для всех Nord Star Patrol это просто ничего. Вот и наша лодка летала, лихо рассекая легкую волнишку острым форштевнем, поднимая водяную пыль и раскидывая ее по бортам. Наша лодка была практически пустая, оборудование стояло не все, и скорость мы развили изрядную — 42,4 узла при 3500 об/мин. При максимальной силовой установке получится, думаю, более 45 узлов. На режим глиссирования, когда «статика» уступает место «динамике», лодка выходила быстро — за 4–5 с и начинала глиссировать уже при 1800–2000 об/мин на скорости около 15 узлов. Мощная скула и продольные реданы работали отлично, в чем никто и не сомневался. Только стоит



Вот в этой тумбе до поры и прячется выдвигающаяся ТВ-панель

Поверхность между спинкой дивана и кормовой переборкой можно использовать как удобную полку



Сверху вниз: Вместительная и функциональная рубка-салон.

Носовая двухместная каюта и примыкающая к ней туалетная комната.

Конфигурация и оборудование камбуза позволяют готовить у причала или в море для небольшой компании.

Такая кормовая каюта, хотя традиционно и не считается хозяйской, вполне может претендовать на это звание.



ЕСЛИ ПРИГЛЯДЕТЬСЯ

ЗАРИЙ ЧЕРНЯХ

РАДАРНАЯ АРКА

Очень удачная конструкция! Легкая, прочная, способная нести спутниковые и РЛС-антенны, такая арка органично вписывается в экстерьер лодки.



БУШПРИТНАЯ ПЛОЩАДКА

Практичная конструкция, выделяющая лодки Nord Star среди однотипных даже на расстоянии. Полезная при спуске на берег и при работе с якорным устройством.



ДИВАН В КОКПИТЕ

На этом диване приятно расположиться на стоянке и на ходу, он не мешает, когда в кокпите занимаешься каким-то делом, а рундук под ним вмещает немало нужных вещей, включая швартовы.



МОТОРНЫЙ ОТСЕК

В этом отсеке на тестовой лодке стояли два солидных по размерам дизеля Volvo Penta D3-370, при этом места для их обслуживания (ежедневный осмотр, замена фильтров и пр.) оставалось вполне достаточно. Столь свободный моторный отсек позволяет использовать его также для хранения судового снабжения и полезных предметов.



Тип лодок, к которому принадлежит Nord Star 34 Patrol, часто называют «морские внедорожники»

настроить откидку колонок и угол транцевых плит в соответствии с текущей загрузкой и центровкой, чтобы понизить даже кратковременный разгонный дифферент, хотя и без того обзор по курсу не страдал.

Лодка оказалась не просто быстрая, но весьма отзывчивая на перекладку штурвала. Опциональный джойстик может упростить управление колонками, но вряд ли поворотливость лодки, и без того высокая, улучшится. А уровень шума 83 дБА в рубке на полных оборотах — очень неплохой результат!

Поскольку показаний расхода топлива приборы на рулевой консоли не выдавали (эта опция отсутствовала), я привел в таблице расчетные значения расхода по стендовым испытаниям двигателя D6-370 и данным испытаний близких по типу, размерениям и мощности катеров. Показатели дальности двойные: в числителе они соответствуют запасу

топлива 700 л, в знаменателе — 1100 л (вариант с увеличенной для российского рынка топливной цистермой).

ПО ДОРОГЕ ДОМОЙ

Уже в поезде Хельсинки – Санкт-Петербург я повстречал Олли Линквиста, владельца верфи Nord Star. Мы рассматривали фотоснимки с теста, потом он расспросил о результатах и рассказал немало интересных деталей про Nord Star 34 Patrol. Так, выяснилось, что в конструкции бортов, надстройки и даже стрингерных балок применена бальса, а это дает заметное снижение массы корпуса (недаром он показался мне легким). Килеватость корпуса (показатель мореходности лодок этого типа) составляет 18,5°. Когда я спросил Олли о весомости этой половины градуса, он лишь хитро улыбнулся в ответ. Наверное, это не единственный его секрет... **МВУ**

ПОСТ УПРАВЛЕНИЯ



ДОСЬЕ

ШИРИНА
12 Ф (3,65 М)

ДЛИНА
38 Ф (11,50 М)

ХАРАКТЕРИСТИКИ

ДВИГАТЕЛИ 2 x Volvo Penta D6-370, 370 л.с. при 3500 об/мин, дизель, 6 цилиндров, 5,5 л, колонки DPH

РЕЖИМЫ	ECO	FAST	MAX
ОБ/мин	1000	1500	2000
Скорость	7,4	9,7	16,2
Дифферент	0°	3°	5°
Расход	8	28	45
Миль/л	0,92	0,35	0,36
Дальность	579/911	220/346	227/353
УРОВЕНЬ ШУМА, дБА	61	73	75
Салон	61	73	75

Скорость в узлах, расход в л/ч, расстояние в милях (величины расчетные, с учетом 10% резерва). Указанные величины могут отличаться от полученных вами данных. Загрузка: 25% топлива (180 л), воды нет, 2 человека на борту. Температура воздуха +24 °C, ветер 3-4 балла, волнение 1-2 балла.

ДЛИНА 38 Ф (11,50 М)

ШИРИНА 12 Ф (3,65 М)

ОСАДКА 4 Ф (1,1 М)

ВОДОИЗМЕЩЕНИЕ 8,1 Т

ЗАПАС ТОПЛИВА 700/1100 Л

ЗАПАС ВОДЫ 200 Л

МОЩНОСТЬ ДВИГАТЕЛЕЙ, л.с. 2 x 225 – 2 x 450

КАЮТ 2

СПАЛЬНЫХ МЕСТ 5 + 1

ВМЕСТИМОСТЬ 14 ЧЕЛ.

КАТЕГОРИЯ RCD «В» (14 ЧЕЛ.)