



ЛЕДОВЫЙ ПАТРУЛЬ

АРТЁМ ЛИСОЧКИН
ФОТО ЕКАТЕРИНЫ КРАСНОШЛЫКОВОЙ

Вообще-то обычно все происходит в обратном порядке, по крайней мере, в Европе. Большинство лодок, основные размерения которых предоставляли возможность выбора силовой установки, появлялись первым делом в версии с подвесными моторами и лишь потом обзаводились «стационарами». Однако рынок диктует свои законы, порой ставя отработанные десятилетиями нормы с ног на голову. Наш же случай и вовсе уникален — на лодках Nord Star Patrol финской верфи Linex-Boat Oy подвесников отродясь не видали. Что же это? Шаг назад? Или же, наоборот, — в будущее?



ВИДЕО





РЕЗУЛЬТАТЫ ИСПЫТАНИЙ Nord Star 26 Outboard

Нагрузка — 2 чел. плюс 200 л топлива, транцевые плиты полностью подняты, ПМ — два четырехтактных Mercury 150, ГВ — стальные трехлопастные Mercury Eperlia шагом 17 дюймов, скорость ветра — 1–2 м/с, высота волн — 0,3–0,5 м, темп. воздуха — -2 °С, темп. воды — +3 °С, акватория — Ботнический залив Балтийского моря, Коккола, Финляндия

| Об/мин | Скорость | | Расход топл., л/ч | Дальность хода | |
|--------|----------|------|-------------------|----------------|-----|
| | узлы | км/ч | | мили | км |
| 640 | 2,4 | 4,4 | 3,8 | — | — |
| 1000 | 4,9 | 9,1 | 7,0 | — | — |
| 1500 | 6,5 | 12,0 | 11,8 | 319 | 591 |
| 2000 | 7,7 | 14,2 | 17,2 | 260 | 480 |
| 2500 | 9,6 | 17,8 | 24,6 | 226 | 419 |
| 3000 | 16,1 | 29,8 | 32,2 | 290 | 537 |
| 3500 | 21,7 | 40,1 | 40,8 | 308 | 571 |
| 4000 | 26,4 | 48,8 | 50,6 | 303 | 560 |
| 4500 | 29,7 | 54,9 | 59,2 | 291 | 538 |
| 5000 | 33,4 | 61,8 | 68,2 | 284 | 525 |
| 5500 | 36,2 | 67,0 | 88,4 | 238 | 439 |
| 6000 | 39,8 | 73,6 | 111,6 | 207 | 383 |

В течение прошедшего сезона наблюдалась совершенно четкая тенденция: исповедуемый европейцами культ дизеля все активнее сдавал свои позиции. Об этом не раз приходилось слышать и от судостроителей, и от лодочных дилеров, а в качестве документального подтверждения можно привести многочисленные перечни engine options, в которых, наряду с привычными дизелями Volvo Penta, стали все чаще появляться бензиновые MerCruiser — особенно применительно к лодкам 25–35 футов длиной. Всплеск интереса к подвесным моторам — примерно из той же оперы.

В принципе, это тема отдельного обзора, но среди возможных причин этого явления наверняка стоит упомянуть динамику мировых цен на топливо. С точки зрения простого человека это необъяснимый феномен, но изначально более дешевая солярка стала вплотную подбираться по цене к высокооктановому бензину (у нас

они и вовсе давно сравнялись), что делает чаяния «отбить» затраты на более дорогой дизельный двигатель за счет его большей экономичности и гуманной цены на топливо и вовсе призрачными.



Подвесные моторы (ряд которых при нынешних мощностях можно отнести к такому скорее условно) в этом случае дают еще ряд преимуществ: в частности, это меньшие проблемы с обслуживанием и ремонтом, большой выбор марок и простота апгрейда лодки, например, при желании увеличить мощность.

ЧТО ПОД КАПОТОМ?

На борту новинки сразу припомнился старинный анекдот про «Запорожец» (или же Porsche 911, как кому угодно): «А где же мотор?» Закрывающийся огромной крышкой отсек, в котором на базовой лодке прятался далеко не маленький 3,7-литровый Volvo Penta D4, теперь выполняет исключительно функции багажника. Вот вам и еще один плюс подвесных моторов, на сей раз — компоновочный. Силовая установка (в нашем случае два 150-сильных Mercury) полностью вынесена за пределы лодки, что дает существенный выигрыш полезного объема при довольно компактных размерах корпуса.

Правда, для теста предоставили самый первый опытный образец новой модификации, поэтому компоновка бывшего моторно-

го, а ныне багажного отсека была отнюдь не окончательной. В частности, его массивную крышку, поднимающуюся на газонаполненных стойках, явно заимствовали у базовой версии, где и была нужна в толстом шумоизоляционном «пироге». Кроме того, объяснилось и довольно высокое расположение широкой плоской платформы для багажа: под ней разместились опциональная накопительная цистерна почти на 50 л и дополнительный топливный бак, питающий обогреватель Webasto. Обойтись без солярки все же не удалось, но есть и свой плюс: автономный генератор, для которого в освобожденном отсеке теперь найдется место, можно использовать тоже дизельный, более экономичный и пожаробезопасный. Кстати, это дает возможность дооснастить лодку кондиционером и прочими потребителями 220-вольтовой сети переменного тока.

В остальном же «база» практически не претерпела существенных изменений. Как и все его «собратья» по модельному ряду — от 40-футового

флагмана до самого маленького 24-футовика (который тоже с недавних пор заполучил версию Outboard), 26-й чужд новомодным компромиссам и «половинчатым» решениям. Фактически, несмотря на ряд «яхтенных» атрибутов, это прежде всего профессионал, внешность и компоновочные решения которого находятся в полной гармонии с названием серии. Кстати, невзирая на формальную смену названия, знакомая надпись Patrol по-прежнему красовалась на борту — прямо под крупным цифровым индексом модели, больше похожим на бортовой номер пограничного перехватчика.

Классический pilothouse: полноценные широкие проходы вдоль рубки, прикрытые «ступенькой» фальшборта и высоким релингом, имеются на обоих бортах, равно как и выходящие на них сдвижные двери, образующие вдобавок еще один свободный проход — поперек. В огромном, ничем не загро-



можденном кормовом кокпите с абсолютно плоским пайолом, где можно подойти вплотную к фальшборту со всех трех сторон — лишь один небольшой диванчик, пристроенный подальше от «рабочего» пространства к переборке рубки. Не менее просторна и носовая палуба, огражденная могучими релингами, которая благодаря бортовым проходам образует с кормовым кокпитом единый обитаемый периметр.

Все-таки не зря такую «свободную» схему так ценят профессионалы всех мастей — начиная от рыбаков и заканчивая представителями силовых структур. Правда, за свободу снаружи приходится платить довольно





плотной компоновкой внутри — при всей своей патрульной внешности это все-таки семейный круизер, который должен обладать должным уровнем комфорта и обязательным набором соответствующего оборудования. Поэтому разработчики интерьера использовали буквально каждый свободный сантиметр, а на некоторые элементы оборудования возложили по несколько функций сразу.

Так, в фактически 8-метровом корпусе с большой носовой палубой и просторным кормовым кокпитом ухитрились разместить не только основную двухместную каюту с достаточно просторным санузелом, но и дополнительную одноместную — за счет использования «нижнего яруса» и поперечного расположения. С первого взгляда даже не догадаешься, что она тут есть: входом служит откидывающаяся вверх средняя секция кормового П-образного дивана. На вид она совсем крошечная, но замеры показали, что ее габариты (2,0 × 1,3 м) с лихвой укладываются во «взрослые» нормы.



Кроме того, оказалось, что еще одно спальное место можно организовать и прямо в салоне, сложив пассажирское кресло. На этом чуде трансформации не заканчиваются: под откинутым креслом обнаружилась мойка-умывальник, а под крышкой пассажирской консоли — двухконфорочная камбузная плитка. Конечно, одновременно все заложенные функции не задействовать, но для относительно компактного корпуса с «профессиональной» компоновкой — пожалуй, наиболее рациональное решение.

ГЛАВНОЕ — ХВОСТ!

Обычно мы не посвящаем читателей в редакционную «кухню», но в данном случае, наверное, все же есть смысл сказать пару слов об условиях, в которых проводился тест. По пути к яхт-клубу, расположенному неподалеку от морского порта Кокколы, мы могли быть абсолютно уверены только в двух вещах: что лодка заправлена топливом и что тест-пилот абсолютно трезв (трейлер с 26-м мы встретили еще в городе, на площадке автомобильной бензоколонки, сверканием льда больше напоминающей городской каток, а уже на подъезде к клубу уперлись в полицейский кордон, где по случаю пятницы мне предложили «подуть в трубочку»). Все остальное сулило некоторые сложности. Так и вышло.

Бетонный слип в клубе тоже превратился в ледяную горку, и чтобы трейлер вместе с прицепленным

к нему трактором не ухнул с него в подернутую наледью воду, пришлось подсыпать с полковша гранитной крошки. Кстати, выяснилось, что глава Linex-Boat Oy Олли Линдквист, с которым до сих пор приходилось встречаться в куда более официальной обстановке, весьма лихо управляется с буксующим на слипе трактором, а его сыну и продолжателю дела Симону хорошо известно, с какого конца брать за лопату.

По причине закрывшейся навигации и вообще некоторой спонтанности теста в качестве фотолодки удалось раздобыть только крошечный открытый Silver Fox, рядом с которым объект теста смотрелся настоящим крейсером. Разведенная малюткой волна была для 26-го что слону дробина, но «волногенератор» на сей раз не требовался — сразу за выходным маяком порта с моря валил не очень заметный, но на деле серьезный накат, отголосок вчерашнего шторма с метелью и порывами ветра до 18 м/с. Короче говоря, экипажу «Фокса» изрядно досталось, особенно когда на естественную волну накладывался «вейк» от 26-го.

Большинство читателей, особенно знакомых с лодками Linex-Boat Oy, наверняка в первую очередь интересуется, насколько такая кардинальная смена силовой установки сказалась на ходовых качествах — одной из главных «визитных карточек» финской верфи. На первый взгляд, некоторые теоретические основания для опасений действительно имелись, учитывая хотя бы то, что моторы вынесены далеко за транец, а мощный кронштейн длиной около 60 см (на котором лежит еще и купальная платформа) не является продолжением кормовых обводов днища, как это дела-

ется, например, на многих «американцах». По сути массивные подвесники расположены на конце довольно длинного «рычага», еще более увеличивающего нагрузку на корму...

Однако опасения оказались напрасными. Ни в статике, ни в динамике смещение развесовки, если оно действительно есть, ничуть не ощущается. При выходе на глиссирование нет нужды вытягивать шею или привставать, чтобы разглядеть обстановку по курсу: дифферент практически отсутствует, что косвенно подтверждается и таблицей технических результатов: если представить ее в виде графика, то он окажется практически идеальной прямой, без характерного излома посередине.

А вот в чем дистанция между моторами и транцем и образованный ею «рычаг» действительно себя проявили, так это при скоростном маневрировании. В принципе, 26-й и со стационарным мотором вполне способен «заглянуть себе в хвост» в резком развороте, но на модификации Outboard можно действительно творить чудеса. Что самое главное, даже в циркуляции немногим более длины корпуса с крейсерского хода лодка не только не «тухнет», сваливаясь в переходный режим, а может даже ускориться! Никаких подхватов воздуха, винты, расположенные на этом самом «хвосте», уверенно сохраняют упор — срыв потока с транца нисколько их не затрагивает. Да, от такого «Патруля», особенно в серьезную волну, не уйдешь и не увернешься даже на гидроцикле...

Тем, кто привык по-яхтенному маневрировать в марине, не трогая штурвал и действуя только рукоятками газа-реверса, может показаться, что на «раздрай» лодка с далеко



вынесенными за транец винтами реагирует не столь охотно. Но на этот случай и есть руль, перекладкой которого можно заставить лодку крутиться буквально вокруг миделя, причем упомянутый «рычаг» здесь только в плюс; если же надо просто подтянуть корму к причалу, это можно привычно сделать реверсом на противоположном от него борту. А если учесть, что есть еще и носовая подрулка, а также возможность выйти из рубки с любого борта, то со швартовкой 26-го справится даже ребенок.

И напоследок еще одно впечатление от новинки. Хотя обычно инструментальные замеры не выявляют особой разницы в уровне шума между стационарными моторами и подвесниками, последние все же субъективно менее комфортны, поскольку «поют» на более высоких частотах. В рубке же нового 26-го было не просто на удивление тихо — мягкий низкий гул наводил скорее на мысли о хорошо звукоизолированном дизеле, а не о паре бензиновых моторов, крутящихся на положенных 6000 об/мин. Опять сказались солидная дистанция от транца?

РЕЗЮМЕ

После довольно неожиданной для многих «имплантации» Nord Star 26 не только не потерял своих первоначальных потребительских качеств (в частности, решение кормовой части с большой купальной платформой осталось практически нетронутым), но даже обрел ряд новых. Единственное, знакомый силуэт с «довеском» за кормой выглядит пока что несколько непривычно. А теперь держитесь за воздух. Я даже перезвонил на верфь,



чтобы уточнить, нет ли какой ошибки. Лодку, и без того быструю, планируется оснастить подвесными моторами вдвое большей мощности — 600 «лошадей» в сумме! Комментировать ничего не буду, ждем весны. Вскоре после нашего отъезда гавань в Кокколе окончательно сковал лед. ❄️

Nord Star 26 Outboard

| | |
|----------------------------------|---------|
| Длина, м..... | 8,6 |
| Ширина, м..... | 2,8 |
| Килеватость на транце, град..... | 18,3 |
| Сухой вес, т..... | 2,75 |
| Запас топлива, л..... | 580 |
| Запас воды, л..... | 100 |
| Объем септика, л..... | 47 |
| Пассажироместимость, чел..... | 6 |
| Грузоподъемность, кг..... | 600 |
| Кол-во спальных мест..... | 2 + 1 |
| Мощность ПМ, л.с..... | 300–600 |
| Категория СЕ..... | «B» |

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