Положительная динамика

Наблюдая в течение нескольких лет развитие модели Nord Star 37 Patrol, можно отметить безусловную положительную во всех смыслах динамику процессов.

Текст **Петр Шестаков** Фото **Кари Вилен**

Модель Nord Star 37 Patrol появилась в линейке финской компании Linex Boats в 2010 году. Спустя два года верфь запустила в серию тот же корпус с флайбриджем, а этим летом на тесты журналистам была предложена версия, в которой на Nord Star 37 Patrol Fly реализованы новые интересные инженерные и дизайнерские идеи.

КОМПОНОВОЧНЫЕ НОВАЦИИ

Главные конструктивные изменения, которые внедрены на этой модели,— это изменение конфигурации флайбриджа и установка опускающейся кормовой платформы.

Второе для меня оказалось совершенным сюрпризом: не увидел бы сам — не поверил. А вам попадалась на лодках длиной 12 м платформа на пантографах и с гидроприводом, такая, как больших яхтах? Вот и я не припомню. Кто решил применить недешевую опцию на относительно некрупном судне — не ведаю, однако удобство такой платформы налицо: нет необходимости напрягаться, как происходит, когда затаскиваешь аквабайк или тендер на поднятую над водой интегрированную платформу. Немалое удобство и для купания, а когда чуть опустишь платформу, чтобы она отошла от транца, и ляжешь на нее, то можно если не обслуживать колонки, то хотя бы осмотреть их.

На флайбридже вместо длинного углового дивана со столом вдоль правого борта теперь стоят стол и двухместный диван — оба перпендикулярно диаметральной плоскости — и лежанка

То, что эти лодки ходят в Бискайском заливе, — показатель

Компоновка флайбриджа существенно изменилась, что явно пошло на пользу: находиться там теперь еще комфортнее

в корме. К тому же, при рулевой консоли (она практически не изменилась) появилось еще одно кресло — как и основное, без амортизации и боковой поддержки, на что журналисты MBY уже обращали внимание. Новая конфигурация позволяет сесть за стол минимум четверым (кресла разворачиваются), устроить из дивана шезлонг или длинную лежанку для загорания.

Есть еще третий момент, который я обнаружил сначала в спецификации, а потом и на присланных мне снимках Nord Star Patrol 37 Fly, сделанных в Бискайском заливе у острова Уо недалеко от южного побережья Бретани. Это прилично оборудованный третий пост управления в кокпите. Обычно такой видишь на закрытых лодках без флайбриджа для удобства швартовки или управления судном во время троллинга рыбы.

«А в остальном, прекрасная маркиза, все хорошо, все хорошо…» Эти слова популярной в прошлом веке песенки мне вспомнились именно потому, что и вправду все остальное на этой лодке хорошо: хорошо придумано, хорошо сделано, хорошо работает. Собственно, как было и прежде.

Сказанное касается и объемного, довольно свободного кокпита, и рубки-салона с уютным диваном на 6–8 человек и большим столом. Его столешница, как и у стола на флайбридже, опирается на телескопическую стойку с электроприводом, и в нижнем положении стол, накрытый подушкой, служит частью лежанки и здесь, и наверху. Про боковые двери на оба борта и пользу от них просто уже нечего добавить, и дабы не повторяться от статьи к статье, лучше скупо отметить их наличие: имеющий глаза да увидит…

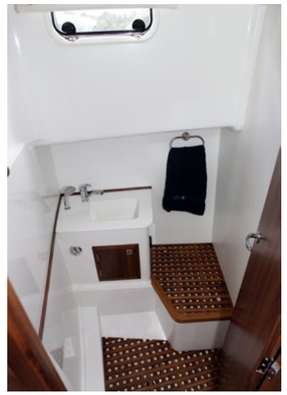
На незнакомой модели чаще отмечаешь крупные интересные детали. Когда на лодке бывал не раз и знаешь ее, глаз уже цепляет то, что прежде выпадало из поля зрения. Вот почему-то только сейчас я заметил и оценил, насколько качественно изготовлена вся обстройка (орех под матовым лаком) и, в частности, вытянутый вдоль правого борта кухонный модуль с отличными шкафчиками вверху и внизу. Аккуратно вписалась в интерьер и панель ТВ над входом в носовую каюту. А вот амортизированные поворотные кресла Grammer рулевого и штурмана я запомнил еще с прошлых визитов. Без изменения остались носовая двухместная и кормовая каюта на троих с солидными кроватями, шкафами и полочкам, а также санузлы. Их два: в одном помещении устроен собственно гальюн, в другом — душ с умывальником; при этом оба остались в носовой части (примыкают к каюте).

ПОЕХАЛИ!

В отношении ходкости революционных изменений нет. Корпус, естественно, сохранился прежним. Но водоизмещение порожнем, согласно данным верфи, теперь составляет 10 тонн — на тонну больше, чем на прошлых тестах Nord Star 37 Patrol Fly (см. MBY № 4/16, 2012). К сожалению, взвешивание лодок на таких тестах не практикуется, весовую нагрузку вряд ли кто покажет, так что приходится строить догадки. Вероятно, основная часть дополнительной массы приходится на конструкцию опускаемой платформы, да еще по мелочам что-то набегает.

На лодке стояли два дизеля MerCruiser TDI V8 по 370 л.с. с пакетом Axius Premium, включающим ряд полезных функций. Джойстик позволяет корректировать курс и на ходу, для чего достаточно активировать автопилот; электронный «якорь» Sky Hook способен удерживать катер на месте даже в свежий ветер — двигатели отрабатывают самим. Прошлые тесты проходили с дизелями Volvo Penta D6–400; при закрытом моторном отсеке это можно было понять только по приборам и рукояткам на рулевой консоли да коврику в кокпите. Так что появилась возможность узнать, что дает новая моторная установка.

Скорость на относительно спокойной воде та же — 37,0 узлов, несмотря на «потерю» 60 л.с. по сравнению с Volvo Penta D4 и тот факт, что «наша» лодка тяжелее. Предельные обороты (4300 об/мин) выше паспортных на 100 об/мин, что легко объясняется загрузкой; здесь следует принять во внимание, что на волнении запас оборотов всегда полезен. Остальные характеристики, включая цифры расхода топлива и дальности плавания, весьма приличные и очень близкие. Дальность, кстати, рассчитана на бак увеличенного



Сверху вниз, слева направо:
Рубка-салон — ракурсы в нос и в корму.

Кормовая каюта с двуспальной и односпальной лежанками.

Неплохо оборудованный линейный камбузный модуль вдоль правого борта.

Душ в отдельном помещении (левый борт).

Гальюн (правый борт) со входом из носовой каюты или из тамбура.

Высокая носовая каюта с верхним световым люком.

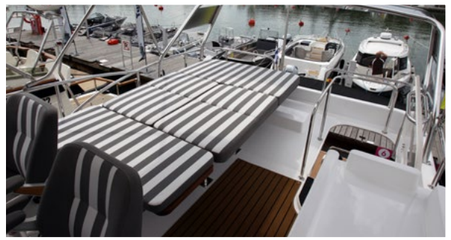
Опускающаяся кормовая платформ позволяет не только держать там аквабайк, но и поднимать его из воды.

На фото запечатлена модель Nord Star 37 Patrol Fly в Бискайском заливе. В кокпите хорошо виден третий пост управления судном.

На флайбридже у пульта управления появилось еще одно кресло — для «штурмана».

Трансформация сидений, при которой образуется большая лежанка.

При открытых люках моторного отсека даже визуальный контроль двигателей не составляет сложностей.



Кормовая платформа с гидроприводом на лодках такой длины мне еще не встречалась

объема 1200 л, чего постоянно требуют от верфи Linex-Boat клиенты из России.

Мы «отстрелялись» по скорости и собрались было заняться маневренностью и поисками волны, как вдруг очутились в густом тумане. Конечно, он не пал внезапно, просто за работой мы как-то не заметили столь быстрого изменения ситуации. Туман сгущался, видимость не превышала и 50 метров. Но у нас был радар; он «зрячий» даже в таком «молоке», с ним и мы прозрели. Картинка на дисплее четкая, идем с картплоттером, как по квартире, звуковых сигналов не подаем, впередсмотрящего на мачту не погнали — красота!

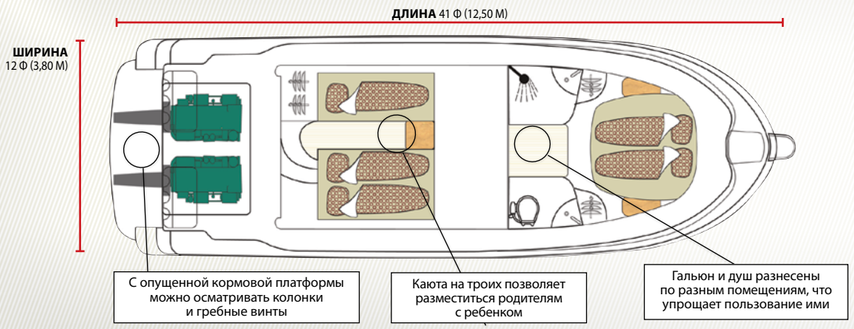
В тот день мы все же нашли возможность немного покрутиться в циркуляции и попрыгать на чужой волне. Как и в прошлые разы, полуметровую нерегулярную волну от чужих лодок Nord Star 37 Patrol Fly проходил мягко (килеватость корпуса на транце 18,5°), в острых поворотах не своевольничал, слушался штурвала и не валился на борт, а на прямом курсе не дельфинировал. И корпус (толщина до 38 мм на днище, борта 25 мм — сэндвич, бальса), как всегда, ощущался довольно прочным и жестким.

Мореходность — отдельная тема, требующая специальных испытаний. О мореходном потенциале Nord Star 37 Patrol Fly говорит не только категория RCD «B» (Offshore), но и то, что эти лодки успешно эксплуатируют в водах Бискайского залива, известного своим норовом. Для меня это показатель.

ЧТО ВПЕРЕДИ?

Этого доподлинно не известно. Возможно, верфь продолжит вносить изменения в проект или добавит опций: жизнь не стоит на месте, и владельцы лодок постоянно требуют большего. Но вот совершенно точно, что в следующем году появится новая серийная модель Nord Star 32 Patrol знакомой архитектуры с обратным наклоном лобового стекла и разными вариантами компоновки и двигателей. А еще поговаривают, что не за горами и проект Nord Star Patrol длиной 51 фут. Что ж, наберемся терпения и будем ждать, продолжая наблюдать за положительной динамикой развития бренда. МВУ

ДОСЬЕ



ДЛИНА
41 Ф (12,50 М)

ШИРИНА
12 Ф (3,80 М)

ОСАДКА
4 Ф (1,20 М)

ВОДОИЗМЕЩЕНИЕ ПОРОЖНЕМ 10,0 Т

ЗАПАС ТОПЛИВА
800/1200 Л

ЗАПАС ВОДЫ
250 Л

МОЩНОСТЬ
520–800 Л.С.

КИЛЕВАТОСТЬ НА ТРАНЦЕ
18,5°

КАЮТ/СПАЛЬНЫХ МЕСТ
2/5

КАТЕГОРИЯ RCD
«B» (15 ЧЕЛ.)

СТОИМОСТЬ В ЕВРОПЕ
€ 480 000

ХАРАКТЕРИСТИКИ

ДВИГАТЕЛИ 2 × MerCruiser TDI V8, 370 л.с. при 4200 об/мин, дизельные, 8 цилиндров, 4,2 л, транцевые колонки Bravo 3XR

РЕЖИМЫ			ECO			FAST		MAX
Об/мин	1000	1500	2000	2500	3000	3500	4000	4300
Скорость	6,1	8,2	9,4	10,8	21,6	28,8	34,0	37,0
Расход	6,8	14,1	32,6	52,6	81,5	112,4	140	161,5
Миль/л	0,90	0,58	0,29	0,21	0,26	0,25	0,24	0,23
Дифферент	0°	1°	2°	4°	5°	3°	3°	3°
Дальность хода	972	626	313	227	281	270	259	248
УРОВЕНЬ ШУМА дБА								
пост управления	59	63	70	73	75	78	80	80

Скорость в узлах, расстояние в милях, расход в л/ч с учетом 10% запаса. Указанные величины основаны на показаниях бортовых приборов и могут отличаться от полученных вами данных. Загрузка: 45% топлива, 20% воды, 2 человека на борту. Температура воздуха +12 °C, сила ветра при скоростных заездах 3-4 м/с, волна 1 балл.

БИСКАЙСКИЙ ХАРАКТЕР

Бискайский залив (Атлантика) N 47°25' W 03°23'

Nord Star 37 Fly

MAJOR BOATS— эксклюзивный дистрибьютор
Москва, Ленинградское шоссе, д. 39, стр. 7,
Royal Yacht Club
Тел. +7 (495) 973-72-45

office@nordstarpatrol.ru
www.nordstarpatrol.ru

NORD STAR
PATROL BOATS