



скими испытаниями, новенькая, с иголки, лодка имела уже, кроме названия модели, и собственное имя, явно предусматривающее наличие владельца. Оказывается, наши северные соседи тоже любят старые добрые французские комедии. Учитывая полусекретную атмосферу теста, в которой я чувствовал себя едва ли не шпионом, а также невиданную прыть, продемонстрированную новинкой при своем отнюдь не гоночном облике, имя неуловимого и многоликого киношного злодея, красовавшегося на кормовой переборке рубки, оказалось в самую точку.

Nord Star 30, призванный сменить известную модель с индексом «31», по сути представляет собой ее рестайлинговую версию: корпус здесь практически тот же, равно как и сама по себе «патрульно-профессиональная» концепция компоновки со свободным проходом вокруг рубки, присущая лодкам Nord Star. Основные изменения по большому счету относятся лишь к деталям.

В частности, большой кормовой рундук переключал с купальной платформы внутрь кокпита (практически не потеряв в объеме, поскольку он теперь хоть и поуже, но заметно длиннее). Пожалуй, это более удачное решение: места на платформе теперь навалом, ходить только по краю не приходится, а в кокпите появилось длинное сиденье как минимум на троих, особо не сказывающееся на оперативном просторе. Вдобавок, на кормовом фальшборте освободилось место для кранцев, которые в положении «по-походному» располагаются ниже планширя, а не возвышаются над ним на трубчатых релингах. »

ФАНТОМАС РАЗБУШЕВАЛСЯ

АРТЁМ ЛИСОЧКИН
ФОТО ЮССИ ЙОХАНССОНА

Похоже, тесты по зимнему времени становятся для «Капитан-Клуба» и финской верфи Linnex-Boat доброй традицией. Вновь минусовая температура с мокрым снегом, вновь на воде никого, кроме нас, и вновь, как и в прошлом году, основная интрига — в силовой установке. Впрочем, новинкой на сей раз оказалась и сама по себе модель с индексом «30», информации о которой на тот момент не имелось даже на сайте верфи.

Обычно судостроители предпочитают как следует «обкатать» любое свое новое творение, прежде чем продемонстрировать его кому-либо со стороны, но разработчики 30-го, да еще и в более чем неординарной версии Supersport, явно были полностью уверены в успехе. Еще один показательный факт: помимо того что редакционный тест проводился практически одновременно с завод-





РЕЗУЛЬТАТЫ ИСПЫТАНИЙ
Nord Star Patrol 30 Supersport

Нагрузка — 3 чел. плюс 300 л топлива и 100 л воды, силовая установка — турбодизели Mercury TDI 4.7L V8 370 (2 x 370 л.с.) с угловыми колонками Bravo III, транцевые плиты полностью подняты, температура воздуха -1 °С, температура воды +3 °С, скорость ветра 1–3 м/с, высота волны 0,2–0,3 м, акватория — Ботнический залив Балтийского моря, Коккола, Финляндия.

Об/мин	Скорость		Расход топл., л/ч	Дальность хода*	
	узлы	км/ч		мили	км
650	0,0	0,0	1,6	—	—
650	5,1	9,4	3,7	—	—
1000	7,2	13,3	8,8	—	—
1500	9,2	17,0	25,2	369	682
2000	22,1	40,9	45,8	487	902
2500	30,6	56,6	58,8	526	972
3000	37,8	69,9	91,1	419	775
3500	44,1	81,6	123,2	362	669
4000	49,8	92,1	153,8	327	605
4100	50,3	93,1	156,8	324	599

*С учетом дополнительного топливного танка вместимостью 350 л



Прочие же отличия от 31-го не столь кардинальны. Разве что наметанный глаз заметит, например, несколько иную конфигурацию бокового остекления или же более плавные очертания камбузного блока, расположенного по правому борту кормовой части надстройки.

А вот о силовой установке такого не скажешь. Приподняв снабженную электроприводом крышку моторного отсека (а фактически палубу кормового кокпита целиком), я только присвистнул. Не многовато ли? По моим прикидкам, даже килеватый 10-метровый корпус неплохо чувствовал бы себя и только с одним из упрятанных здесь 370-сильных монстров. Кстати, поскольку 4,7-литровые турбодизели Mercury TDI (в «другой жизни» — Volkswagen) — V-образные и, соответственно, довольно широкие, поначалу создается впечатление, что тут и плюнуть-то некуда, однако более внимательный осмотр показал, что к приводным ремням и фильтрам вполне можно подобраться и без помощи сервисменов, вооруженных тельфером. Больше того, здесь нашлось место даже для мощного (12000 БТЕ/ч) кондиционера, причем вместо шумного и громоздкого автономного генератора разработчики предпочли запитать 220-вольтовую бортовую сеть переменного тока от более компактного инвертора последнего поколения — производительности штатных генераторов двухмоторной силовой установки и емкости аккумуляторов для этого здесь более чем достаточно.



В общем, поначалу я был настроен несколько скептически — иметь дело с лодками, откровенно перегруженными мощностью, приходилось, увы, чаще, чем хотелось бы. К сожалению, и грамотные, казалось бы, люди из числа дилеров или даже судостроителей нередко идут на поводу у потребителя, который искренне убежден, что скорость прямо пропорциональна мощности (что отнюдь не справедливо даже по отношению к колесному транспорту) и требует мотор «мощнее, чем у соседа». Многим невдомек, что каждый лодочный корпус имеет свой скоростной лимит, при превышении которого лодка начинает жить собственной жизнью и превращается в абсолютно неуправляемый и непредсказуемый снаряд, грозящий реально угробить своего обладателя.



Разработчики 31-го, послужившего основой новинке, в свое время вряд ли предполагали, что этот корпус будет вооружен такой запредельной мощностью. Однако выбрать упомянутый лимит нам и в этом случае не удалось, даже когда после основательной откидки колонок триммером на экране навигатора обозначилась «психологически значимая» цифра «50». При переводе из узлов в более привычные для многих единицы измерения этот показатель выглядит еще внушительней — 93–94 км/ч. Никаких «переставок», зарыскиваний и тем более прогрессирующей раскачки, причем лодка не только уверенно идет на такой скорости по прямой, но и допускает довольно активное маневрирование!

На тихой воде 50-узловая скорость в закрытой рубке настолько неощутима, что пару раз я гневно семафорил парням в идущей параллельным курсом фотолодке — мол, прибавьте наконец газу! — пока не сообразил, что они и так выжимают из своего далеко не тихоходного Silver Hawk все возможное, просто выступаем мы в слишком уж разных скоростных категориях: на тридцати с небольшим узлах, где Hawk, подобно большинству лодок, уже заканчивает, «Фантомас» только начинает.

РЕЗЮМЕ

Если предыдущие тесты лодок Nord Star позволяли предположить, что с точки зрения гидродинамики корпуса от Linex-Boat имеют довольно солидный запас, то испытания версии Supersport подняли эту предполагаемую планку на принципиально новый уровень. Существует не так много глиссирующих килеватых лодок, способных уверенно «держат» даже 40-узловую скорость, а при виде характерного «профессионального» силуэта с обратным наклоном стекол рубки тем бо-



ле не ждешь, что его обладатель способен с легкостью оставить за флагом большинство «спортсменов» с их стремительными обтекаемыми очертаниями. Сюрприз вполне в духе Фантомаса, только без популярных в старые добрые времена простеньких спецэффектов вроде ускоренного прокручивания киноплёнки. ❏



Nord Star Patrol 30 Supersport	
Длина, м.....	10,15
Ширина, м.....	3,15
Осадка, м.....	1,14
Килеватость на транце, град.....	18,3
Водоизмещение, т.....	5,41
Запас топлива, л.....	2 x 330
Запас воды, л.....	160
Объем септика, л.....	85
Пассажировместимость, чел.....	10
Мощность двигателей, л.с.....	370–740

Range Marine —
эксклюзивный дистрибьютор
Москва, Ленинградское шоссе,
д. 39, стр. 7, Royal Yacht Club
Тел. +7 (495) 973-72-45
Санкт-Петербург, ул. Южная, д. 4, к. 1,
яхт-клуб «Крестовский»
Тел. +7 (812) 926-29-49
www.nordstarpatrol.ru,
office@nordstarpatrol.ru