



ДРАЙВ на воде

Тест-драйв финского катера
в Подмоскowie:
Nord Star 37 Patrol демонстрирует
технику экстремальных маневров.

Текст **Ольга Селезнева** Фото **Андрей Данилов**



При входе в поворот сбрасывать скорость совершенно не обязательно

Полицейский разворот на месте — не проблема



На высоких скоростях лодка не идет, а летит

Окатере Nord Star 37 Patrol мы уже однажды писали (см. МВУ № 6, 2010), однако есть веский повод сделать это снова. Успешно дебютировав в Европе (заказы на эту модель расписаны на весь 2011 год), лодка, наконец, появилась и в Москве, а мы получили возможность провести полноценный тест-драйв. Итак, в первый день лета мы погрузились в совсем новенький Nord Star 37 Patrol — счетчик показывал всего 19 моточасов. Планы были следующие: по каналу им. Москвы выйти в Клязьминское, а затем в Пестовское водохранилище, протестировать лодку на всех режимах, покрутить «восьмерки» и, конечно, пофотографировать.

От причала в Royal Yacht Club на Водном стадионе отчалили красиво: просто ушли лагом на одном двигателе и носовой подрульке, причем скорость выполнения маневра впечатлила. На лодку обращали внимание. Энергичные линии корпуса и траулерная надстройка с обратным наклоном ветрового стекла для многих выглядят пока непривычными на фоне представителей «гламурного флота», а потому привлекают заинтересованные взгляды. Сначала шли тихим ходом, соблюдая правила движения: здесь дисциплине на воде изрядно способствует расположенная напротив база ГИМС. Вскоре зафиксировали первые показания приборов: на скорости 7 узлов (1000 об/мин) двигатели потребляют

меньше 8 л/ч; несложные расчеты показывают, что полных баков (800 л) хватит почти на 900 миль. Кстати, опционально можно поставить танки емкостью 1000 и 1200 л. Конечно, идти с такой скоростью довольно скучно, но если вы никуда не торопитесь, это не только экономичный, но еще и очень комфортный режим движения: уровень шума в рубке-салоне колеблется в пределах 62–64 дБА. Измерения мы проводили не только на посту управления, но и в каютах, и в кормовом кокпите. В носовой каюте уровень шума на ходу такой же, как в рубке; в кормовой сказывается близость моторного отсека, однако финны, похоже, здорово поработали над звукоизоляцией — разница невелика. В кормовом кокпите несколько шумнее: здесь фон создают не столько работающие двигатели, сколько плеск воды за бортом.

Пока мы неспешно идем к месту тест-драйва, есть смысл посмотреть, что внутри. Лодка была куплена готовой, и уже на месте, в Москве, в дополнение к серийной начинке опционально были установлены генератор Raguro 5000, кондиционер Climma, электроплита с держателями для посуды, микроволновая печь, навигационное оборудование Garmin. Кроме того, планируется дозаказать сменные чехлы на кресла. Что касается планировки палуб, то наверху здесь рубка-салон, носовой и кормовой кокпиты; а внизу — две каюты, каждая с отдельным входом, и два санузла (один с полноценной душевой кабиной, в другом насадка душа вытягивается из смесителя). Каюты на 12-метровом катере

Ощущение безопасности при самых смелых маневрах: лодке подсознательно доверяешь

не бывают особенно просторными, однако здесь финны грамотно распорядились пространством: ничего лишнего, но всего хватает. Кровати солидных размеров, есть шкафы и полочки, везде достаточно высоко. На последний пункт обычно не обращаешь внимания, пока не влетишь головой в какой-нибудь коварный выступ в потолке. Такое нередко случается на лодках даже больших размеров, поэтому создатели Nord Star 37 Patrol заслуживают дополнительного плюса.

В салоне потолок не ощущаешь вовсе. Мало того что надстройка сама по себе высокая (2,3 м до подволока), так еще и «крыша» почти полностью прозрачная. Одна стеклянная вставка практически во всю ширину находится над обеденной зоной, а над постом управления — чуть большего размера открывающийся люк на электроприводе. У катера, который мы тестировали, флайбриджа нет (хотя такая опция возможна), но в жаркий солнечный день (с утра было уже +25 °С) мы не ощущали себя запертыми в коробке. Открываем верхний люк, сдвигаем стеклянную дверь в кокпит и обе бортовые двери — и появляется полное ощущение

Для маневра NS 37 Patrol не требуется много места





Складная мебель позволяет быстро освободить кокпит когда это необходимо



Открывающийся люк над постом управления



Кормовая каюта



Один из двух санузлов: просто, но удобно



В носовой каюте много дневного света



Пологая лестница в кормовую каюту

Просторный кормовой кокпит удобен для отдыха вообще и для рыбалки в частности

кабриолета: солнце, воздух и ветер в волосах. Мощное остекление визуально добавляет объема и, что более важно, обеспечивает отличный обзор на 360°, хотя... «Назад можно и не смотреть — вряд ли кто догонит», — заметил наш капитан на тест-драйве.

В салоне, кроме поста управления и обеденной зоны, расположен еще и камбуз, вытянутый вдоль правого борта. На столь компактном судне, кажется, должно быть тесновато, однако 9 человек, присутствовавших на борту во время тест-драйва, каким-то образом распределились по лодке и передвигались без особенных проблем, не наступая друг другу на ноги. В салоне достаточно посадочных мест: пара кресел в носовой части и большой, человек на 6, диван, огибающий обеденный стол. Впрочем, часть народа сразу же осела в кормовом кокпите, где есть диваны по обе стороны от прохода на кормовую платформу; напротив каждого можно поставить складной тиковый столик. Это удобно, поскольку «мобильную» мебель всегда можно быстро убрать, если нужно освободить кокпит — во время рыбалки или для доступа в моторный отсек, куда ведет внушительных размеров люк.

Вообще, на Nord Star 37 Patrol удобно все, и это хорошо ощущаешь, передвигаясь по лодке. Можно сказать, что поручни не очень-то и нужны: чувствуешь себя уверенно, не испытывая постоянного желания за что-нибудь ухватиться. Солидный релинг установлен не только по бортам, но и на транце, так что выпасть за борт непросто, особенно с такой высотой ограждения (невольно поминаешь недобрым словом лодки, где в угоду эстетике ставят релинг, едва достигающий до колен). Бортовые проходы широкие, они не вынуждают двигаться бочком. В любую точку на палубе можно попасть быстро, поскольку выходов из салона три.

...В водохранилище прибавили скорости. Отмечу, что засечь момент выхода на глиссирование сложно: катер просто «выпрыгивает» из воды, делая это легко и мягко. Дифференциальный минимальный во всем диапазоне скоростей даже без применения транцевых плит. Прошу заметить: во время теста мы не стремились выжать из катера максимум скорости и проверить, выдает ли Nord Star 37 Patrol с двигателями Volvo Penta D6-370 заявленный 41 узел. Двигатели еще не прошли обкатку, да и условия теста в отношении загрузки катера отличались от обычных: многолюдная «испытательная партия», количество топлива и воды соответствовали, скорее, обычным эксплуатационным. Тем не менее максимальная скорость в тот день составила почти 38 узлов (3500 об/мин). При минимальной нагрузке скорость легко могла быть на 2–3 узла выше.



Модель Nord Star 37 Patrol выпускается не только в версии "хард-топ", но и с флайбриджем

Обратный наклон ветрового стекла улучшает видимость в плохую погоду и защищает приборную панель от перегрева на солнце

Большой кокпит делает лодку еще более универсальной

Скула отлично отбивает брызги и держит корпус в циркуляции

В силу размеров корпуса и требований безопасности иллюминаторы в носовой каюте небольшие

В ходе тест-драйва нас слегка окатило волной, но лодка этого просто «не заметила»

Место для съемки выбрали на середине Пестовского водохранилища. Фотографам, как известно, для эффектных кадров непременно требуются волны и брызги. Чтобы в подмосковной «луже» в безветренную погоду обеспечить желаемый антураж, пришлось нарезать несколько кругов, превращая гладь водохранилища в «стиральную доску». Езда по ней не самое большое удовольствие, но, сидя на мягком диване, эти неудобства уже воспринимаешь гораздо проще, а за штурвалом вообще не обращаешь на них внимания: отработавшая амортизационная подушка кресла. Управляется Nord Star 37 Patrol — не преувеличиваю! — как автомобиль, мгновенно, без задержки реагируя на переключку штурвала. Входя в поворот на скорости 35 узлов, не испытываешь ни малейшей неуверенности, а радиус этого поворота неправдоподобно мал: катер фактически совершает полицейский разворот! Наблюдать за лодкой в этот момент — сплошное удовольствие, это по-настоящему «драйверская» машина, которая позволяет самые крутые маневры, но легко прощает ошибки и даже лихачество: не секрет, что подобные

На Nord Star 37 Patrol все удобно и логично: ситуацию на борту легко держать под контролем

трюки иногда оборачиваются неполадками в работе бортовых систем. У нас тест-драйв проходил с включенным генератором и кондиционером, и, несмотря на крутые виражи, все системы работали в штатном режиме, без сбоев. Прочность корпуса, очень мореходные обводы позволяют Nord Star прорезать волну на полном ходу, оставляя веер брызг за кормой. Хотя что такое наша игрушечная волна, высотой не более метра, для судна, имеющего категорию «В» (offshore): высота волны до 4 м, скорость ветра 8 баллов по шкале Бофорта (до 21 м/с)! Во многих странах катера Nord Star служат в суровых условиях в качестве патрульных и спасательных судов, но такое крепкое, быстрое судно умеет быть и эффектным кабриолетом, даря фантастические впечатления от управления и скорости. MBY



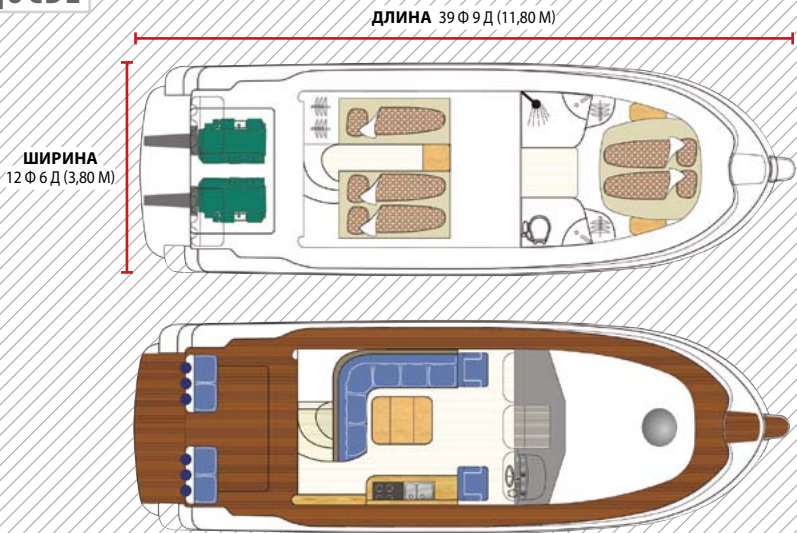
ПОСТ УПРАВЛЕНИЯ

Грамотная компоновка приборов: легко считывать показания, даже при ярком свете ничего не бликует

Отличный обзор, удобные выходы на палубу правого и левого борта: легко контролировать ситуацию на борту

У поста управления не помешало бы второе кресло или откидное сиденье, чтобы составить компанию капитану

ДОСЬЕ



ХАРАКТЕРИСТИКИ	
ДЛИНА	39 Ф (11,80 М)
ШИРИНА	12 Ф (3,80 М)
ОСАДКА	1,2 М
ВОДОИЗМЕЩЕНИЕ	9 Т
ВЫСОТА В САЛОНЕ	2,25М
ВМЕСТИМОСТЬ	15 ЧЕЛ.
МОЩНОСТЬ ДВИГАТЕЛЕЙ	640 КВТ
ЗАПАС ВОДЫ	250 Л
ЗАПАС ТОПЛИВА	800 Л (2х400 Л)
МАКСИМАЛЬНАЯ РЕКОМЕНДУЕМАЯ ЗАГРУЗКА	2000 КГ
КАТЕГОРИЯ МОРЕХОДНОСТИ IMC SE	«В» (OFFSHORE)

ЦЕНЫ	
СТОИМОСТЬ В ЕВРОПЕ ОТ	€ 321 700 (2хVOLVO D4, 300 Л.С.)
	€ 342 500 (2хVOLVO D6, 370 Л.С.)
	€ 347 500 (2хVOLVO IPS-500, 370 Л.С.)
	€ 375 500 (2хVOLVO IPS-600, 435 Л.С.)

ДВИГАТЕЛИ 2хVolvo D6 (370 л.с.)

РЕЖИМЫ	ECO	FAST	MAX
Об/мин	800 1000 1500 2000 2500 3000 3200 3300 3400 3500		
Скорость	5,5 7,0 9,2 12,4 22,1 31,8 33,5 34,6 35,6 37,8		
Дифферен	0 0 0 1 1,5 2 2 2 2,5 2,5		
Расход	3,5 7,8 17,4 46 70 99 118 130 140 156		
Миль/л	1,57 0,90 0,53 0,27 0,32 0,32 0,28 0,27 0,25 0,24		
Дальность	880 648 382 194 230 230 202 194 180 173		
Уровень шума дБА	62 64 69 71 73 75 79 80 80 80		
Пост управления			

Скорость в узлах, расстояние в морских милях с учетом 10-процентного резерва, расход в л/ч. Указанные величины основаны на показаниях бортовых приборов и могут отличаться от полученных вами данных. Загрузка: 9 человек, 400 л топлива (50%), 250 л воды. Температура воздуха +25 °С, воды +18 °С, штиль, пресная вода.

МНЕНИЕ



МАКСИМ МАРЧЕНКО, капитан

Мне довелось походить на разных судах, но эта лодка действительно удивляет. Иногда в погоне за скоростью идут на снижение массы за счет прочности конструкции. А Nord Star Patrol 37 — лодка «крепко сбитая», но маневренная и легкая в управлении. Ее чувствуешь, как свое тело, и при этом получаешь драйв, будто управляешь гидроциклом, хотя весит она тонн десять. Судно очень предсказуемо, не страдает избыточной циркуляцией и заваливанием на скулу. Полный разворот Nord Star Patrol 37 выполняет практически без потери скорости и так же легко проходит «восьмерку», хотя это очень серьезный тест — перекладка руля с борта на борт обычно сопровождается изменением крена и заметной потерей скорости. Все это говорит о хорошем балансе мощности силовой установки и массы корпуса, его формы с килеватостью в корме 18,5° и положения центра тяжести. Я не ходил по большой волне, но лодке подсознательно доверяешь... Nord Star Patrol 37, пожалуй, можно назвать профессиональной лодкой; она универсальна и подходит для решения многих задач, в том числе для рыбаков: нет лишних конструкций, широкие проходы, малая осадка. Ее удобно обслуживать — механики из сервиса даже устроили небольшой «тендер» на право обслуживания.