

# ХОТИТЕ ФЛАЙБРИДЖ?



Некоторые считают, что если яхту «накрыли» флайбриджем, следует ожидать ухудшения динамических характеристик. Но верно ли это для Nord Star 37 Patrol?

Текст **Антон Черкасов** Фото **Trend**





С появлением флайбриджа высота потолка уменьшилась всего на 30 см, что не повлияло на комфорт в салоне

Новые кресла капитана и штурмана могут поворачиваться лицом в салон



На странице слева: Планировка салона осталась прежней, но добавилось много полезных мелочей.

Сверху вниз: На флайбридже Nord Star 37 можно получить незабываемые ощущения.

Даже в крутой циркуляции корпус не совершает опасных проскальзываний.

На флайбридже Nord Star 37 одинаково приятно быть и капитаном, и отдыхающим пассажиром.



## ЕСЛИ ПРИГЛЯДЕТЬСЯ АНТОН ЧЕРКАСОВ

### ЗАДВИЖКА ДВЕРЦЫ НА ТРАНЦЕ

На этой яхте по просьбе дилера верфь установила новую задвижку калитки на транце. Можная и незатейливая конструкция удобна в эксплуатации и весьма надежна.



### ЛЮК НА ФЛАЙБРИДЖ

Аккуратная прозрачная крышка люка из оргстекла закрывает проход, а роль упора и замка играет пневматический амортизатор, и вам не придется мучиться с неудобными защелками.



### ГОРЛОВИНЫ ТОПЛИВНЫХ БАКОВ

Они расположены в левом фальшборте, рядом с дверью рубки, и при заправке не приходится бегать, чтобы следить за датчиком топлива. Поддон с бортиками не даст топливу пролиться на тик.



### МОТОРНЫЙ ОТСЕК

Два огромных люка составляют всю палубу кокпита и открываются гидравлическим приводом, который работает достаточно быстро. Двигатели лежат как на ладони, поэтому любую внешнюю неисправность можно заметить, даже не спускаясь к ним. Несмотря на более мощные моторы, уровень шума на борту практически такой же, как и на яхте с хардтопом.



В середине июня яхтенная активность в Санкт-Петербурге чувствовалась особенно сильно. В яхт-клубах проходили вечеринки, финишировали регаты, на причалах обживались новые лодки, счастливые владельцы которых при первой возможности уводили их в море. Словом, жизнь яхтенная кипела и бурлила, благо погода благоволила. Тогда же появилась в городе лодка, которую, с одной стороны, все мы хорошо знаем, а с другой... Такая ее модификация пока существует в единственном экземпляре и посему вызвала особенный интерес.

Детальный тест финского «морского внедорожника» Nord Star 37 Patrol мы уже проводили год назад и как раз в это же время (МВУ № 4, 2011). Круизер оставил впечатление весьма надежного, крепко сбитого и проворного судна. Но вот судостроители из компании Linex-Boat по просьбе российского дилера внесли в серийный проект ряд дополнений,

**Появление флайбриджа  
сказалось на судне  
положительно и расширило  
возможности отдыха на борту**

а главное — пошли на серьезный шаг и «накрыли» лодку флайбриджем, за что мы от себя присвоили ей индекс Fly. Согласитесь, очевидные положительные последствия подобного решения могут сопровождать и отрицательные эффекты — тут все зависит от профессионализма конструкторов и расстановки приоритетов. Разумеется, пропустить такую лодку, да еще и базирующуюся почти рядом с редакцией, мы никак не могли.

Чтобы совместить полезное с приятным, решено было отправиться на «прогулку» по Финскому заливу, к кронштадтскому форту Тотлебен, чья история богата интересными сюжетами. Например, во время русско-финской войны артиллерия форта успешно сдерживала наступление армии Маннергейма на Ленинград. Но сегодня перед старинным фортом проходили совершенно иные маневры.

С первых минут в море меня порадовали две вещи. Во-первых, присутствовало волнение, отчего складывались отличные условия для оценки мореходности лодки, а во-вторых, все мы, включая капитана, были готовы погонять яхту «в хвост и в гриву». Несколько виражей на «разогреве» показали: полуметровая волна для Nord Star 37 Patrol Fly — что слону дробина, как на нее ни заходи. Потом в ход вступила «тяжелая артиллерия» — наша фотолодка длиной 18 метров на полном ходу «копала»



### ДВЕРЬ

Массивная сдвижная дверь из зеленоватого стекла в хромированной раме на удивление легко открывается и прочно фиксируется в любом положении.







Проходя под мостами, легкую радарную арку можно завалить и уменьшить надводный габарит до 3,45 м

Мореходный монолитный корпус великолепно сконструирован и отформован на совесть

Разрыв релинга удобен при швартовке, но в проеме не помешала бы цепочка или тросик

Высокий свес флабриджа переходит в тент и может нести обвес, полностью закрывающий кокпит в непогоду

В Nord Star 37 Fly сочетается удивительная динамика и мягкий ход

в балтийской воде метровую траншею, на расходящихся гребнях которой мастерски лавировал наш капитан. В любых, даже самых невероятных поворотах корпус отрабатывал отлично, «цепко держался» за воду, не демонстрировал опасное непредсказуемое проскальзывание и, главное, дельфинирование. От продольного раскачивания корпуса при ходе по волне, да еще с тенденцией резонанса, изрядно страдают некоторые прогулочные глиссирующие яхты, чьи капитаны не снижают скорость на волне. Ничего подобного здесь не наблюдалось. Лишь дважды лодка приводнилась довольно жестко, но представить себе другой исход при попадании в сулой (волновую толчею) на вираже со скоростью 35 узлов трудно. Еще замечу, что в Nord Star 37 Patrol Fly интересным образом сочетается удивительная динамика, маленький радиус циркуляции и мягкий ход, избавляющий на высокой скорости от неприятных перегрузок. Все это демонстрирует достигнутый конструкторами баланс мощности силовой установки, геометрии (угол килеватости на транце 18,5°) и массы корпуса, а также оптимальное положения центра тяжести.

Кстати о скорости: во время контрольных замеров на косом курсе к волне яхта набирала максимальные 36,9 узла за 22 секунды. Если сравнить эту величину с полученной на лодке без флайбриджа (37,8 узла), принять во внимание дополнительную емкость топливного танка (1300 л против стандартных 800 л),

число пассажиров на борту, вес собственно флайбриджа и увеличенную на 60 л. с. мощность этой тестовой лодки, то следует признать: разница менее узла обусловлена волнением, присутствовавшим во время теста. Допускаю, что на спокойной воде будет отыгран не только этот один узел, особенно если выставить колонки и транцевые плиты в текущее оптимальное положение. Мы же во время теста доверились автоматической системе контроля дифферента, чтобы полностью сосредоточиться на маневрах.

А с мощностью дело обстояло вот как: в моторном отсеке нашего Nord Star 37 Patrol Fly «молотили» два дизеля Volvo Penta D6–400, и скажу сразу, что владелец лодки не зря потратился на эти моторы. Volvo Penta стала выпускать этот мощный двигатель с транцевой колонкой (в данном случае — модернизированная DPH) всего год назад, в его основу лег проверенный блок от IPS600 с большей турбиной и улучшенным механическим наддувом по сравнению с D6–370. Запас мощности у тестовой Nord Star 37 Patrol Fly не вызывает вопросов, и единственное, о чем стоит помнить любителям лихо мчать по бездорожью (сиречь беспокойному морю), так это то, что дизель



РУНДУКИ

По центру покрытой тиком транцевой платформы оборудован складной трап, по обеим сторонам от которого расположены удобные «мокрые» рундуки.

Major Boats - эксклюзивный дистрибьютор в России и странах Балтии. Москва, Ленинградское шоссе д.39, стр.7 +7 495 973 72 45 www.nordstarpatrol.ru office@nordstarpatrol.ru

ПОСТ УПРАВЛЕНИЯ



Верхний пост управления прост и эргономичен и снабжен рундуками для мелочей

ДОСЬЕ

ХАРАКТЕРИСТИКИ

ДВИГАТЕЛИ 2 x Volvo Penta D6-400 (400 л. с. при 3500 об/мин), дизель 5,5 л, 6 цилиндров, колонки Volvo Penta DPH

| РЕЖИМЫ    | ECO                                          | FAST | MAX |
|-----------|----------------------------------------------|------|-----|
| Об/мин    | 600 800 1000 1500 2000 2500 3000 3300 3500   |      |     |
| Скорость  | 4,2 5,8 6,8 8,8 12,0 22,3 29,7 34,1 36,9     |      |     |
| Расход    | 2,6 5,4 6,2 24 54 72 116 136 156             |      |     |
| Миль/л    | 1,61 1,07 1,09 0,36 0,22 0,30 0,25 0,25 0,23 |      |     |
| Дальность | 1680 1117 1140 381 231 322 266 260 246       |      |     |

Скорость в узлах, расстояние в морских милях с учетом 20-процентного резерва, расход в л/ч. Указанные величины основаны на показаниях бортовых приборов и могут отличаться от полученных вами данных. Загрузка: 50 % топлива, 80 % воды, 3 человека на борту, спасательный плот. Температура воздуха +22 °С, волна 50 см, сила ветра при скоростных заездах 2–3 балла.



ДЛИНА 39 Ф (11,92 М)  
ШИРИНА 12 Ф (3,80 М)  
ОСАДКА 4 Ф (1,20 М)  
ВОДОИЗМЕЩЕНИЕ 9 Т (ПОРОЖНЕМ)  
ЗАПАС ТОПЛИВА 1300 Л  
ЗАПАС ВОДЫ 250 Л  
КАТЕГОРИЯ СЕ «В» (12 ЧЕЛОВЕК)  
ДИЗАЙН LINEX-BOAT  
СТОИМОСТЬ В ЕВРОПЕ ОТ € 379 200

не любит длительную работу на предельных режимах и периодически нуждается в отдыхе.

Но вернемся на флайбридж. Кому-то покажется, что управлять лодками такого типа с верхнего мостика — то же, что на ухабах рулить Landrover Defender с багажника на крыше. Но только не в случае Nord Star 37 Patrol Fly! Проведя на флайбридже достаточно времени, периодически получая порции теплых брызг (Маркизова лужа уже прогрелась!), я не испытал никакого серьезного дискомфорта. Из мелочей могу лишь порекомендовать верфи подобрать более основательное кресло рулевого, которое будет надежно удерживать его при резких боковых бросках на волне. В остальном флайбридж Nord Star 37 Patrol Fly для 12-метровой лодки практически идеальный: здесь есть место для гриля и спасательного плота, рундуки, угловой диван для 3–4 человек и даже тиковый стол на телескопической стойке с электроприводом, а трап наверх удобен и безопасен. Еще один важный момент — легкая радарная мачта может заваливаться в корму, и тогда высота судна над ватерлинией снижается до 3,45 м.

Отдельно стоит отметить, что легкий флайбридж не обременяет внешнюю эстетику лодки и даже не сильно сказывается на высоте потолка в салоне. При входе высота сократилась всего на 30 см, оставшись на уровне 196 см (очень немало!), а над постом управления образован «купол» высотой 220 см.

Управлять этой лодкой с флайбриджа — удовольствие!

Планировка палуб нового Nord Star 37 Patrol Fly практически не претерпела изменений. Однако появились такие практичные и приятные вещи, как поворотные кресла рулевого и штурмана (их можно развернуть к столу), отдельная подача тепла в кокпит и на флайбридж от отопителя Webasto через воздуховоды в фальшборте, телескопическая опора стола с электрическим приводом в рубке.

От души погоняв по волнам по пути к фортам и обратно, я пришел к выводу, что Nord Star 37 Patrol Fly еще больше подходит для путешествий, чем его аналог с хардтопом. Появление флайбриджа сказалось на судне положительно и расширило возможности отдыха на борту. Модель эксплуатации подобных лодок не подразумевает больших компаний (хотя в салоне восемь посадочных мест), да и покупают их, как правило, состоявшиеся люди средних лет, которые уже сформировали свои определенные требования к яхте. Практичная, комфортная и современная модель Nord Star 37 Patrol Fly будет уместна в любом климате, а гибкость верфи в отношении дополнительного оборудования и взаимодействия с заказчиком выше всяких похвал. Ну а мореходные качества этой яхты оставили у меня решительно самые хорошие впечатления! MBV