

«Ракета» класса Super Sports



Алексей Даняев ♦

В стремлении привлечь и удержать клиента верфи часто отходят от работы «на склад» и готовы идти на прямое сотрудничество, самым внимательным образом претворяя персональные пожелания даже тогда, когда технологические возможности для этого ограничены.

Насколько успешным получается результат такого сотрудничества – вопрос открытый. Далеко не каждый заказчик обладает достаточной компетентностью, которая даст строителю возможность, не нарушая правила «клиент всегда прав», в полном объеме удовлетворить и требованиям судостроительных стандартов, и возможностям верфи. Бывает, что и конструктор, следуя клиентским прихотям, настолько отходит от принципов хорошей практики, что продукт их совместного творчества оказывается малоприспособленным для реальной эксплуатации и не подлежащим перепродаже.

Но нередки и счастливые альянсы интересов, когда опытный в мореплавании и технологически подкованный заказчик четко знает, что хочет получить, а строитель оказывается неспесивым и трудолюбивым – и при полном «непротивлении сторон» рождается судно, которое обретает неповторимые черты, не противореча ни здравому смыслу, ни судостроительному опыту. И мы говорим: родился шедевр конструкторской мысли, невольно и справедливо причисляя к его творцам и самого судовладельца.

Катер Nord Star 28, демонстрировавшийся еще на февральском Ботшоу Vene – пример внимательного отношения конструкторов к выявленным

трендам спроса. Стоило «обычному», непрофессиональному потребителю проявить повышенный интерес к «морским джипам» – под его запросы была подготовлена специальная прогулочная модификация судна с улучшенной обитаемостью и высокими скоростными качествами, получившая индекс «Super Sports». Nord Star 28 Super Sports стал одним из заметных явлений на прошедшем Флотинг-Шоу, в немалой степени из-за смелого PR-хода компании-строителя Linex Oy, вынесшей на корму судна его эффектное название кириллицей «РАКЕТА». С одной стороны, этим обозначилась национальная особенность заказчика (ну какой же русский не любит «заряженной» техники?), с другой – прямой и переносный смысл названия понятен для лингвистически подкованных гостей-журналистов.

В том, что катер действительно быстроходен, сомнений не возникало. Справочный листок экспоната свидетельствовал: в не самом крупном серийном 9-метровом корпусе установлена пара дизелей по 350 л.с. (стандартная версия моторизации предусматривает только не более 400 л.с. общей (!) мощности). Представители верфи охотно демонстрировали желаемым моторный отсек. Два агрегата Mercury QSD объемом по 4.2 л каждый встали в корпусе компактно, лапа к лапе. Возможно, именно из-за требования такой плотной упаковки



Вход в центральную каюту расположен не традиционно – прямо под «штурманским» креслом у левого борта



Во внешнем облике и интерьерах гармонично сочетаются светло-шаровый блестящий пластик и матовый тик



Теперь Nord Star 28 HT, получил полноценную кормовую каюту больших размеров, с отдельным входом. Кресло штурмана, под которым открывается спуск в каюту, оборудовано механизмом подъема, под ним раскрываются две дверки и трап вниз. В кормовой каюте, высота которой стала заметно больше за счет более низкого расположения спальных мест, при необходимости могут разместиться на ночлег трое. Увеличенная высота при входе позволила разместить пуфик, а под ступеньками трапа поместилась пара навесных шкафов. На кормовой переборке есть место для зеркала и ночной подсветки, а дневной свет из двух иллюминаторов в стенках рубки добавляет простора.



Чтобы кок не скучал за работой, у него есть «окошко» в салоне

машинного отделения строитель изменил традиционным для него Volvo Penta. Как отнесется к такой высокой энерговооруженности корпус?

Как рассказал идеолог проекта и потомственный владелец верфи Оли Линдквист, конструкцию пришлось доработать. Пластиковые корпуса Nord Star и прежде строились с достаточным запасом прочности, но здесь уверенность в надежности должна была превысить стопроцентную, для этого в конструкцию внесли необходимые изменения. Кроме того, увеличение запаса располагаемой мощности как правило тянет побочные заботы: приходится работать над компоновкой машин-



Носовая каюта компактна, зато совсем рядом камбуз, слева у входа

ного и рулевого оборудования, виброшумоизоляции, увеличивать запас топлива. Все это вещи взаимовлияющие, и их грамотная увязка составляет непростую инженерную задачу. Не даром водоизмещение в результате выросло более чем на тонну. Выскажем нескромную мысль: едва ли удалось бы решить такую задачу «на отлично», не обладай верфь огромным опытом и массой решений в рамках концепции «морского внедорожника», наработанных десятилетиями.

Не устроила «ракетовладельца» и обычная компоновка серийных моделей. В корпусе такого размера, как правило, удается разместить одну полно-

ценную спальную каюту с санузлом и одну дополнительную, с доступом из носовой каюты либо через поднимающийся настил салона. Это воспринимается нормально, если путешествовать одной семьей с детьми или же не использовать судно такого размера для длительного крейсирования. Видимо, в планы заказчика входило выжать из компоновки все возможное. Он потребовал сделать отдельный вход в «малую» спальную каюту, такой, чтобы доступ в нее не тревожил гостей салона – и конструкторы пошли на нетради-

ционный шаг: разместили вход в центральную каюту под «штурманским» сиденьем у левого борта, достаточно удобный в пользовании для человека нормальной комплекции. Под продольным диваном салона по левому борту логично образовалось «сидячее» место каюты с увеличенной до одного метра высотой, и далее к правому борту в каюте достаточно высоты и освещенности, чтобы пребывать в ней не только на стоянке ночью, и на дневных переходах.

Не пропало и пространство под

штурманской «консолью» спереди. Туда строители поместили компактный камбуз с плитой, мойкой и запираемыми шкафами. Для того чтобы визуально расширить рабочее пространство камбуза, пришлось вырезать «окошко» в переборке салона. В результате – все помещения имеют прямой и непосредственный доступ в любой момент путешествия. Некоторая их стесненность – естественная плата за скромность общих размерений, но согласимся: задаваясь задачей получить просторный, при этом быстро-



Данные бортового компьютера впечатляют! Катер с двумя Mercury QSD 350 и поворотноткидными колонками BRAVO III с передаточным числом редуктора 1.65:1, полностью загруженный развил на испытаниях скорость 48.8 уз (91 км/ч). При типичной скорости 42 уз (78 км/ч) расход топлива составил 1.3 л/км, а на крейсерской 33 уз (62 км/ч) расход топлива – 0.91 л/км. Несложные подсчеты говорят: при емкости бака 700 л дальность хода составит 800 км.



Двухмоторная установка плотно «упакована» под самоподъемной крышкой отсека



ходный круизер – на какие мощности дорогостоящих двигателей пришлось бы выйти и какое водоизмещение в конце концов получить?

По-спортивному минимальным и вместе с тем изящным было и цвето-фактурное решение проекта. Любимый шведами (семья Линдквистов – шведского происхождения, хотя и живет издавна в финской Кокколе) светло-шаровый цвет рубки логично сочетается с черным идеально ровным бортом и теплым тиком палубных настилов. В интерьерах то же соседство оттенков серого глянца в пластике с матовой фактурой тиковой обстройки и сияющим хромом металлического оборудования. Модный

минимализм успешно влился в «анти-кризисные предложения» дизайнеров, он используется финнами сейчас «по полной программе». Интересно, что привычные для многих бортовые иллюминаторы у «Ракеты» Nord Star 28 отсутствуют – по соображениям безопасности в штормовых условиях.

Запущенные двигатели еле слышны, и далее, несмотря на набираемые обороты, характерный волнообразный гул спарки не мешает спокойному разговору в рубке. Рулевая гидравлика и электропривод рычагов «газа» делает управление шеститонным катером таким легким, как будто движения штурвала слушается небольшая спокойная моторка, но оглядываясь на

всякий случай по сторонам, понимаешь: тебя слушается мощное сооружение размером с автобус, и ты находишься под его надежной защитой. Разведенную идущими рядом катерами

попутную волну «Ракета» обрабатывает мягко, лихо кренясь при этом, но совсем не зарыскивая в стороны. Нетрудно заставить катер следовать вдоль самого гребня, чтобы вода гулко шипела под скулой у накрененного борта, а можно полным ходом вольно пересекать расходящиеся кильватерные следы, ощущая лишь мягкий устойчивый толчок при подлете.

На прямом курсе с ускорением добавляем газу до «полной ручки». Навстречу летят лесистые берега шхер, обороты достигают максимальных 3800 об/мин, а на экране картплоттера цифра скорости замирает на значении 48.1 уз. Дисплей расходомера демонстрирует значение в 1.8 л/милю, т.е. литр на километр пути – вполне скромно для такого «заряженного» аппарата, особенно если сравнивать с многолитровыми американцами. Представитель завода уверяет, что с подобранными винтами и налегке катер сможет догнаться до 50 уз, и не верить ему нет оснований. Хотя баллистических ракет у финской армии, как известно, нет, толк в ракетостроении они все же знают. ■



«Ракета» в полном боевом снаряжении

Основные данные катера
Nord Star 28 Super Sports

Длина наибольшая, м	9.3
Ширина корпуса, м	3.1
Килеватость на транце, град.	18
Пассажироместимость, чел.	8
Мощность двигателей, л.с.	2 × 350
Водоизм. порожнем, кг	5500
Максимальная скорость, уз.	48



«Major Boats» – эксклюзивный дистрибьютор, Москва, +7 (495) 973-72-45; www.nordstarpatrol.ru; office@nordstarpatrol.ru
«NORD BOAT» – региональный дилер, Санкт-Петербург, +7 (812) 952-79-50; www.nordboat.ru; info@nordboat.ru