

Мерная миля



**Основные данные  
катера Parker 800 Pilothouse**

Длина, м	8
Ширина, м	2.9
Осадка корпусом, м	0.42
Килеватость на транце, град.	19
Масса корпуса, кг	2200
Запас топлива, л	220
Запас воды, л	40
Пассажировместимость, чел.	8
Мощность двигателя, л. с.	200-300
Категория района плавания СЕ	В/С

ООО «Норд Бот». Санкт-Петербург, Крестовский остров  
Южная дорога, д. 4, корп. 1. +7 (800) 500 300 2  
[info@nordboat.ru](mailto:info@nordboat.ru), <http://www.nordboat.ru>

# Parker 800 Pilothouse:

Алексей Даняев КОМПРОМИСС, УСТРАИВАЮЩИЙ ВСЕХ

**Н**а всякую сделанную с душой лодку найдется важная особенность, выделяющая ее из общего ряда, а у интересующегося читателя найдется желание «примерить» ее на себя. Если строитель или дилер стремится обновлять свою продукцию – значит он активно работает на ниве насыщения спроса, реального либо потенциального, а на трудолюбивого «фирмача» и клиент всегда найдется, и удовлетворен он будет.

Польское судостроительное предприятие Parker, давно и плодотворно сотрудничающее с норвежскими держателями бренда мореходных «крейсеров» Askeladden, предложило рынку всего три типоразмера корпусов: длиной 6.6, 7.5 и 8 м. Но для каждого из них уже разработано не менее двух вариантов палубы и рубки, включая и открытые спортивные варианты. Мы наблюдаем, как практически каждый год дилер Parker петербургская компания NordBoat представляет то одно, то другое новое исполнение в этой популярной нише. Мы уже испытали ранее два варианта меньшего Parker 660: крейсерский Weekend и рыбацкий Pilothouse. Дошла очередь и до довольно крупного круизера «800», чей прототип норвежской постройки однажды обогнул всю Скандинавию с юга на север (мы писали об этом событии в №252, 253 и тестировали судно в №244).

В прошлом году была анонсирована рыболовная версия 800 Pilothouse, а этим летом она попала и к нам на тест. Проба этой лодки выглядела весьма заманчивой задачей. Такую изобретательность в планировке общего расположения проявляет далеко не каждый судостроитель.

Собрата по типоразмеру круизного назначения мы охарактеризовали как «экономичный крейсер»



(экономичный в первую очередь в смысле приобретения, а не эксплуатации) – поскольку восьмиметровый размер позволяет наделить катер основными чертами серьезного судна для долгих путешествий, хотя и без излишеств. Есть все, но по достаточному минимуму. Рыболовное исполнение 800 Pilothouse под этот шаблон уже не подходит – жертвовать комфортом в его обычном понимании придется в любом случае. Не потому что рыбаки его не любят, а потому что для них важнее сама рыбная ловля.

Как мы не раз отмечали, в рыболовных версиях лодок доминирует открытое пространство кокпита, где экипаж проводит долгое время в забросах снастей, их буксировке при троллинге, волнуемом вываживании добычи; наконец, на лодке должно быть достаточно места, чтобы провести первичную разделку добычи. Длина «800 PH» поделена между кокпитом и рубкой в гармоничной пропорции «золотого сечения»; кокпиту досталась меньшая, но все же немалая, примерно трехметровая часть. Рецесс мотора «зажат», в нем даже не поместилась голова Verado-«трехсотки» – чтобы его поднять, придется откинуть нависа-

ющую над рецессом секцию фальшборта, она же в верхней части представляет собой разделочный столик для рыбы.

Другой фирменный знак Askeladden-Parker, который уже начали перенимать и другие производители – асимметрия расположения рубки, когда по правому борту оборудован проход полноценной ширины и с высоким фальшбортом, а по левому – узкий приступочек с лерером, где только нога помещается. Одним решением убиты два зайца: и рубка-pilothouse с практичным боковым выходом получилась, и объем ее сбережен за счет более полного левого борта. Доступ к борту пускай не круговой, но рыболов оценит непременно.

Подбираемся к изюму в этом пироге. Самая необычная и приметная деталь «800 PH» – это роскошная дверь в три створки, две из которых сдвигаются, но устроенная не в кормовой стенке рубки, где она абсолютно типична, а – в боковой, в той самой, по правому борту, где удобный проход. Снова убиты два зайца: в одном комплектующем изделии совмещены и водительская, и пассажирская двери, и рубка получила компоновочные выгоды. Поскольку



Пост управления компактен и лаконичен. Ничто не стесняет водителя, и он не стесняет гостей на борту



Кокпит, несомненно, занимает особое, самостоятельное место в планировке Parker 800 Pilothouse

ее длина относительно мала из-за развитого кокпита, спальное место за креслами в длину уже не помещается. Зато оно помещается в ширину у кормовой стенки рубки (помним, что корпус всех «800-х» моделей шириной уже превышает автодорожный габарит) на рундуке, который играет роль и камбузной тумбы, и даже осталось немного места для скромного обеденного столика. Через кормовую сдвижную форточку можно покричать в кокпит или устроить в рубке освежающий сквозняк.

«Компактизации» подверглась и носовая каюта. Пониженная ради устройства фальшборта палуба в носу заметно придавила объем «спальни», а объединять ее с пространством салона конструкторы, видимо, не решились на судне такого класса. Поэтому получилась она, прямо скажем, тесноватой. Возможно, вы не ощутите внутреннего сопротивления, забираясь в нее в одиночку, но чтобы улечься там вдвоем, кому-то наверняка придется побороть клаустрофобию. Хорошо, что в каютке сделали немаленькое, почти панорамное окошко в носовой стенке – с ним много света. А вот в крошечной сидячей кабинке галюна под панелью рулевого никакого окошка нет, и это, конечно, недоработка строителей.

Рулевой пост очень эргономичен. Мало того, что всегда доступен удобный выход на борт, как у более крупных катеров – рулевой вдобавок волнен выбирать позу при работе штурвалом: высоко сидеть, пользуясь удобной подножкой, стоять, откинув

сиденье и зафиксировавшись между подлокотников кресла, или свободно сновать между рубкой и бортом. Регулируемый по наклону штурвал делает комфортным любой из вариантов управления, а изогнутое вертикально поставленное стекло переднего окна без средней стойки обеспечивает великолепный обзор без бликов.

Ограниченность объема рубки сказалась и на компоновке приборной панели. На ней остались органы управления – кроме штурвала и контроллера двигателя только электрощиток, кнопки транцевых плит и джойстик подруливающего устройства. Основное место, конечно, занимает широкий экран навигатора-эхолота. Классические стрелочные приборы перекочевали на верхнюю панель над окном, там же умещается радиостанция, и даже отсек для мелочей подвешен над входом в каюту. Дань рыболову отдана вторым, дополнительным постом управления в кокпите, где кроме основных органов управления продублирован даже экран навигатора. Ну а как иначе указывать курс авторулевому при троллинге?

Ну и оборудован кокпит со вкусом: помимо упомянутого разделочного столика есть еще садок, помывочная система и целых три откидные банки с мягким верхом, на которых можно окружить съемный стол доброй компанией на стоянке. Это встроенные скамьи с уравновешенным рычажным механизмом, которые удобно открывать одной рукой. В общем теперь мы понимаем, что

роль кокпита на «800 PH» почти такая же ответственная, как и у рубки со всеми ее лежанками и креслами, и строитель, судя по всему, сознательно к этому стремился. Из замечаний, пожалуй, назовем отсутствие у массивных крышек трюмных люков ручек для подъема. Необходимо беречь пальцы, тем более что отливные водопротоки закрыты стальными решетками – подобраться к кромке крышки непросто.

Трехсотсильный Mercury Verado – «самая та» пара для восьмиметрового глиссера. Он работает ровно и негромко, а при устройстве в рубке глухой стенки со стороны кормы – как на «800 PH» – шум от выхлопа и кильватерных струй не имеет шансов прорваться внутрь. Мало сказываются и вибрации, поскольку компактная рубка «рыболова» заметно жестче, чем у круизера, это особо отметил штатный капитан катера. Как видно из графика, шум не превысил 80 дБ, а на крейсерских оборотах держался в «бытовых» пределах 70–75 дБ. Причем значительный вклад в него делал звон опциональной кофеварки, привинченной по просьбе владельца к салонному столику. Шум в кокпите же на полном ходу по короткой волне достигал 90 дБ – зачтем в актив выбранной компоновки снижение уровня шума в три раза.

Флегматичный характер круизной «800-ки» мы отмечали прежде, он в целом сохранился и у рыболовного собрата, особенно учитывая целевые пять оборотов, которые приходится делать штурвалом «от упора

Данные замеров скорости и расход топлива

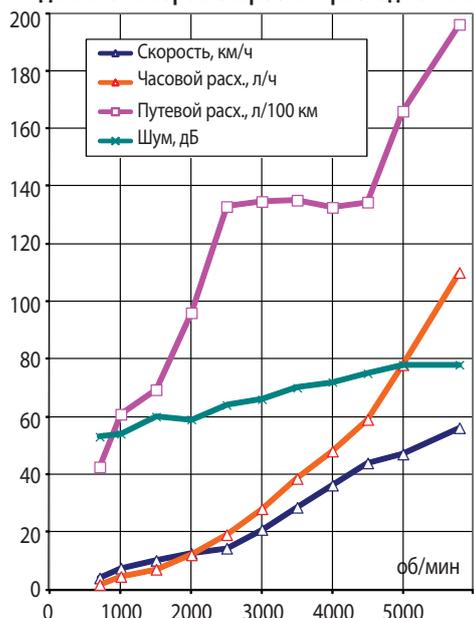


Фото Александра Фрумкина

Вынесенная на правую стенку рубки многостворчатая дверь придает катеру узнаваемый вид

до упора». Тем не менее с маневренностью у него все неплохо. Циркуляция на режиме глиссирования легко вписывалась в несколько десятков метров ширины Средней Невки, а при подходах к бону в условиях течения и ветра очень помогало носовое ПУ. Максимальную скорость

в 56 км/ч (30 уз) тоже не назовешь низкой – настоящему проверенному практикой мореходу она к лицу. Провал кривой разгона на переходном режиме невелик, а, как видно по линии путевого расхода, при крейсерских оборотах 2500–4500 об/мин топливо уходит совершенно одинаково, и вы вправе выбирать приемлемую скорость – от десятиузловой борьбы с высокой встречной волной до «бега трусдой» при 24 уз по однобальной ряби.

На полном запасе топлива в 230 л можно пройти хорошим экономическим ходом примерно 100 миль (180 км). При полной нагрузке, отличной от нашего случая в три человека, переходный режим на волне окажется потяжелее для кошелька, но полный высокооборотный корпус с вогнутыми формами днища в носовой части гарантированно справится с тяготами штормования – а кто бы сомневался в богатой мореходной практике норвежских конструкторов?



**Резюме**

Parker 800 Pilothouse – судно «среднего класса» со скандинавской родословной и конкурентоспособной стоимостью польского исполнения, богато и разнообразно оборудованное в стандарте. Высокая рыболовная функциональность, обеспеченная хорошо оборудованным кокпитом, несколько снизила уровень комфорта в рубке, которым мог бы обладать

чистокровный «крейсер» таких же размерений, но далеко не во всем: выдающиеся характеристики хода по волне, высокая шумозащищенность и эргономическая продуманность салона дают катеру заметные преимущества в сравнении с более экстремальными «рыболовами» и позволяют ходить «в моря» далеко и долго **✍**