

«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 малопригодным 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.

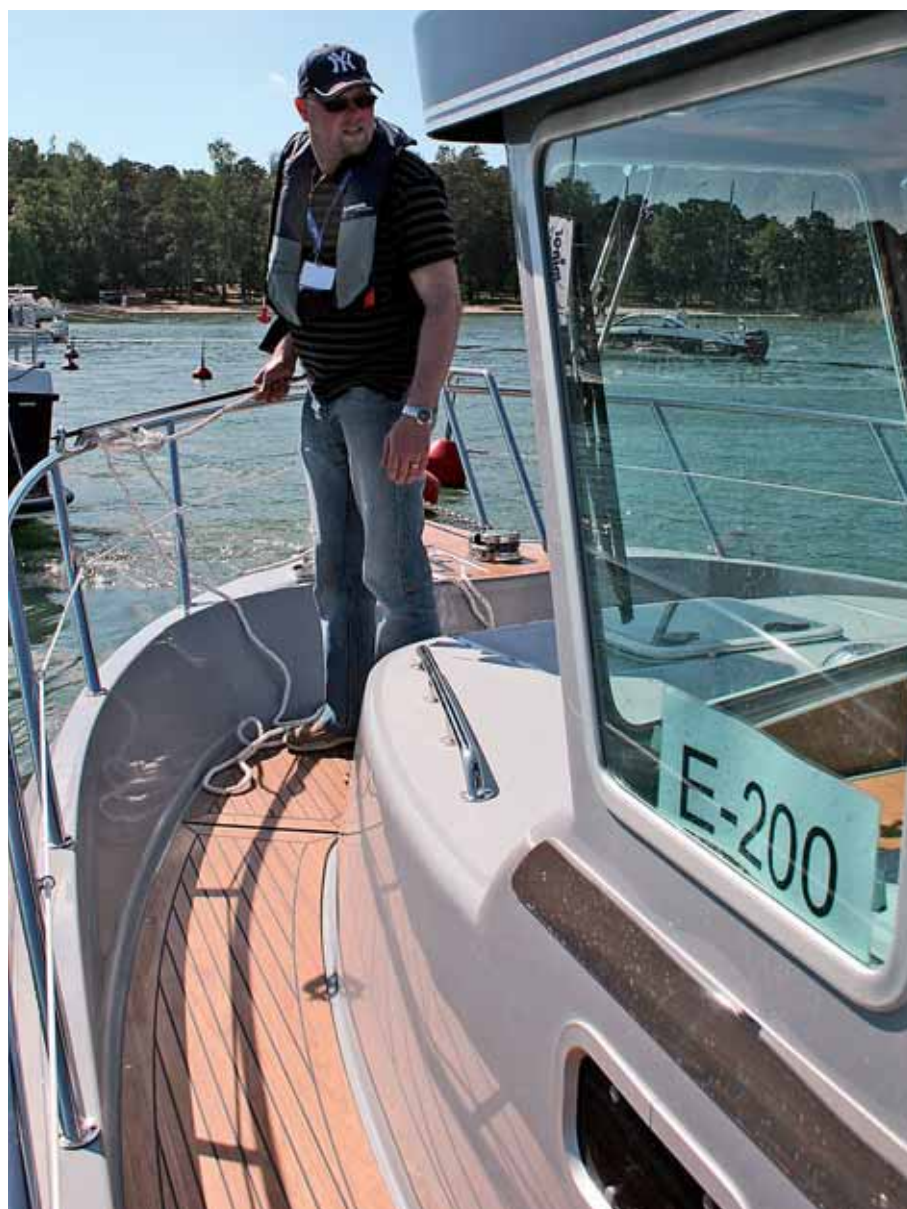
Катер Nord Star 28, демонстрировавшийся еще на февральском Ботшоу Vene – пример внимательного отношения конструкторов к выявленным

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 желаемый 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



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



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

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 салон



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

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-

ного и рулевого оборудования, виброшумоизоляцией, увеличивать запас топлива. Все это вещи взаимовлияющие, и их грамотная увязка составляет непростую инженерную задачу. Недаром 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 поворотно-откидными колонками BRAVO III с передаточным числом редуктора 1.65:1, полностью загруженный развил на испытаниях скорость 48.8 уз (91 км/ч) в идеальных условиях. 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 цветочное 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 «антикризисные 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 слышится небольшая споконная 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 догнать 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



«RANGE Marine» – 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

Понтоны PRINCECRAFT из Канады – комфортный и разносторонний отдых на воде



Понтонные алюминиевые лодки производства канадской компании Princecraft постепенно завоевывают мир. Они прекрасно подходят для отдыха на воде или рыбалки. В Канаде и США понтонные лодки сейчас занимают 40% всего личного водного транспорта.

Конструкция этих лодок простая и надежная – два баллона и сверху площадка с мягкими диванами и постом управления, прикрытая легким тентом от солнца и непогоды и защищенная высокими бортами по краям. Комфортные диваны и кресла в сочетании с абсолютно ровной палубой обеспечивают прекрасный круговой обзор, позволяющий любоваться реалиями местных окрестностей.

Сплав алюминия H36 оказался наилучшим материалом для производства данных лодок, считают инженеры фирмы Princecraft (штаб-квартира в Квебеке, Канада). Производство этих лодок-понтонов было налажено в 1992 году по многочисленным просьбам потребителей продукции Princecraft. Рынок требовал простое, но при этом надежное, прочное, комфортное плавучее средство. При этом обладающее универсальностью – как для любителей установить двигатель помощнее и промчать с ветерком, так и для сторонников неторопливой езды или рыбалки, в компании друзей или всей семьей.

Для достижения данной цели была выбрана простая идея: широкая палуба, площадка на двух поплавках-понтонах плюс подвесной мотор. Такая компоновка дает хорошую грузоподъемность, маневренность, а ровная палуба – возможность самых разнообразных вариантов размещения диванов и кресел. Лодка-понтон имеет низкую осадку, но при этом хорошую стабильную остойчивость при движении на волнах.

Более 300 сотрудников Princecraft участвуют в процессе изготовления лодок в Канаде. Они создают лучшие понтонные лодки для энтузиастов отдыха на воде. Каждый поплавок-понтон проверяется на герметичность, имеет несколько независимых камер. Они усилены V-образным килем для защиты понтона и возможностью швартовки носом в берег. Палуба-площадка уложена крепкими

прессованными досками и покрыта водонепроницаемым ковровым покрытием. Ширина палубы у всех моделей Princecraft стандартная и составляет 2,6 метра (специально для России Princecraft изготавливает все понтоны шириной 2,5 метра, что не превышает максимально разрешенного значения, соответственно, никаких сложностей с транспортировкой за обычным автомобилем не возникает). Благодаря абсолютно ровной поверхности достигается наилучшая планировка большого и разнообразного количества сидячих мест. Да, и при перемещении пассажиров с борта на борт конструкция двух поплавков, жестко скрепленных с палубой, не дает больших кренов и раскачивания. Для безопасности палуба всех моделей понтонов Princecraft огорожена высокими бортами с дверцами для посадки. Перила из анодированного алюминия шириной 3 см повышают безопасность. Посадка производится через передние, задние или боковые ворота.

Princecraft – лидер в области безопасности. Благодаря тщательному контролю качества на каждом участке процесса сборки эти понтонные лодки стали эталоном для многих других производителей понтонов.

В производстве Princecraft шесть серий лодок – от недорогих, но практичных понтонов серии VECTRA или компактных электропонтонов BRIO до роскошных понтонов топ-серии SVX.

Так получилось, что географически мы большей частью находимся на тех же самых параллелях, что и Канада. Ее климатические условия практически идентичны российским. Поэтому понтонные лодки, произведенные в Канаде, идеально подходят для использования на наших реках и озерах.

Прочный и стойкий к коррозии сплав алюминия H36, широкий модельный ряд, наличие полного набора тентов, рассчитанных на самые разные погодные условия, внушительный перечень дополнительных опций – вот лишь несколько аргументов в пользу эксплуатации понтонов канадской компании Princecraft на многочисленных акваториях нашей страны. Продвинутые любители отдыха на воде по достоинству оценят их надежность, планировку, комфорт и разносторонние возможности.



PRINCECRAFT

ПОНТОНЫ ДЛЯ ОТДЫХА НА ВОДЕ



Серия SVX. Мечтаете управлять роскошной, стильной, мощной и удобной понтонной лодкой из алюминия? PRINCECRAFT предлагает понтоны серии SVX с их индивидуальным внешним видом и ультраспортивными характеристиками!



Серия VERSAILLES. Широкий выбор алюминиевых понтонов и полный набор стандартных опций! Серия Versailles – исключительные характеристики, превосходная управляемость, стиль и комфорт на воде!



Серия VANTAGE. С полностью обновленным дизайном, любая модель из серии Vantage – это алюминиевый понтон, построенный в расчете на долговечность, удобство и простоту в использовании, чтобы Вы могли полностью расслабиться.



Серия VECTRA. Обратите внимание на алюминиевые понтоны серии Vectra. Это удобные и высокопроизводительные понтоны за умеренную цену. Они оснащены внушительным списком опций, которые соответствуют самым высоким стандартам.