

«Nord Star 28»: баланс качеств

Наше информационное пространство перегружено навязчивой рекламой. Но подумаем: что заставляет продавцов «бить по площадям», нахваливая свой товар? Во многом это нерешительность покупателя, не способного внятно, по пунктам изложить, какое судно ему нужно. Доверяясь менеджеру по сбыту, он неминуемо попадает под давление, и альтернатива этому – только покупательская компетентность в предмете выбора. Она нарабатывается годами, и потому высокую ценность имеют рассказы опытных судовладельцев, тех, кто мог сказать себе: «Я сделал правильный выбор».

Основные данные катера «Nord Star Patrol 28»

Длина наибольшая, м	9.3
Ширина, м	3.1
Килеватость на транце, град.	18.3
Водоизмещение порожнем, кг	4 300
Пассажироместимость, чел.	8
Грузоподъемность, кг	800
Макс. мощность двигателя, кВт (л.с.)	298 (405)
Запас воды, л	125
Запас топлива, л	700
Категория мореходности	B

Представители журнала не раз имели возможность убедиться на тест-драйвах, проводимых как финской стороной, так и нашими дилерами, насколько высоки ходовые качества скоростных всепогодных катеров серии «Nord Star», производимых в небольшом городе Коккола на западном побережье страны. Отработанный за многие годы тип судна с прочным килеватым корпусом, обладающим значительным развалом борта в носовой части, способен уверенно пронзать полутора-двухметровые волны при 15–20 уз скорости, не зарываясь в них и не сходя с режима глиссирования. Современное оборудование и совершенная тепло- и звукоизоляция позволяют совершать длительные переходы в самых неблагоприятных условиях открытого моря. Финские мореход-





ные катера в России присутствуют уже достаточно давно, есть они и на вторичном рынке, но предложений немного (не спешат хозяева расставаться с любимой техникой), следовательно, большинство покупателей, сделав однажды выбор, затем убедились в его правильности и не разочаровались в высоких эксплуатационных качествах «морского джипа».

Вот как рассказывает о своем выборе Валерий – молодой, но уже не «зеленый» капитан «Nord Star Patrol 28»:

«Главной целью при выборе была возможность ходить по Ладоге в любом направлении и в большую часть навигации, вплоть до самых холодов. У нас есть дача в Свирице (поселок в устье р. Свири на восточном берегу озера), хотелось добираться до нее не в автомобиле, толкаясь три с половиной часа в плотном потоке по Мурман-

скому шоссе, а водой, примерно за то же время. Конечно, катер – в данном случае не конкурент автомобилю по экономичности, но на дороге водитель постоянно в напряжении, а путешествие водой – это для меня отдых изначально, с самого момента выхода. Не говоря уже о том, что мужская часть нашей семьи – просто поклонники водного досуга. У нас с отцом уже есть небольшая лодка, накоплен и достаточный опыт, настал черед добавить себе комфорта и безопасности.

Мы рассматривали альтернативы. Оценивали скандинавские катера как наиболее подходящие к нашим северным условиям. Ведь Балтика и по разнообразию волновых условий, и по навигационным сложностям – отличный полигон для судостроителя. При внешней схожести с аналогами, ориентированными на служебное применение, производитель «Nord Star» –

компания «Linex Boat» строит лодки, отличающиеся по идеологии: более комфортные, уютные, подходящие для семейного отдыха. Важно, что у «профессионала», например, для превращения помещения в спальную каюту надо выполнять больше действий – открывать люки, переставлять подушки и т.п., по сути жертвовать частью среды обитания. У «Nord Star» основные компоновочные решения изначально соответствуют комфортному пребыванию на борту, внутренние помещения и посты не конфликтуют друг с другом, не теряют своей функциональности при смене задач и перемещении членов экипажа. То же и с камбузом: конкуренты часто размещают его на передней панели у штурманского места под откидной крышкой, в «Nord Star 28» он выполнен в виде отдельного, постоянно открытого для использования блока на нижнем уровне рядом с носом



вой каютой, как это принято на более крупных катерах и яхтах.

Палубное пространство выше всяких похвал, в кокпите (он, кстати, полностью закрывается тентом) – пять отсеков для имущества и один, просто огромный, под верхним постом управления с регулируемой подачей теплого воздуха, значит, в любую погоду хранящиеся в нем вещи останутся сухими.

При выборе длины судна предполагали, что ходить «в море» будем преимущественно вдвоем с отцом, и требовались две каюты. В 28 футах длины двоим комфортно, а если потребуется – можно взять на борт и шестерых. Не-

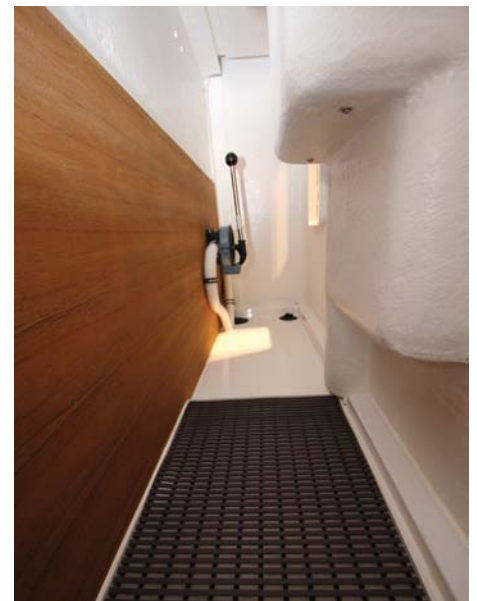
смотря на свою компактность, кормовая каюта с койкой поперек корпуса здесь просто шикарна, использован каждый сантиметр площади, в ней есть даже «аварийный выход».

Окончательным доводом при выборе стало то, что стиль «Nord Star» спортивен и элегантен, больше подходит для молодых, и тут отец не устоял. Заказывали судно с осени, строили его четыре месяца. Лодки такого класса на заводском складе не лежат, заказ необходимо оговаривать «с нуля», поэтому и срок ожидания получается немалый. Но дело того стоит.

Оборудовали частично на заводе,

частью здесь, у дилера. Все, что требовало вмешательства в конструкцию – системы, устройства, монтировали финны; электронику устанавливали у нас. Строители предлагают очень широкий спектр опций, но некоторые изменения, такие как существенное увеличение объема топливной цистерны, делают очень осторожно, даже с некоторым сопротивлением. Скажем, на этом катере стандартная топливная цистерна имеет объем 440 л, под наши условия потребовалось 700 л. Обычно финны идут навстречу пожеланиям клиента, но в некоторых случаях требуется проверка всех условий





безопасности, включая такие принципиально важные, как остойчивость и центровка. А навигационная электроника должна быть русифицированная, к тому же с ней на первых порах возможны неувязки, поэтому эти заботы лучше переложить на местного русскоязычного исполнителя, благо дилер в России имеет собственную сервисную службу и берет на себя услугу по дооборудованию клиентских заказов, к тому же дает отдельную гарантию на свои работы.

Пара дизелей «Volvo Penta D3» выдает по 220 л.с. каждый, путевой крейсерский расход топлива составляет около 1 л/км. Что интересно, степень загрузки судна не сказывается заметно на его ходовых качествах, идет всегда ровно и предсказуемо; «горба» неудобных скоростей, которые трудно удерживать оборотами двигателя, просто нет. По волне в 0.7–0.8 м можно поддерживать скорость в 40–50 км/ч, а максимальная по тихой воде доходит до 74, при этом силовая установка из двух двигателей суммарной мощностью 440 л. с. явно не перегружена; думаю, если «поиграть» с размером винтов, можно получить и большую скорость.

Проблемы, с которыми мы столкнулись в первый сезон, были связаны только с натотанными на колонки водорослями, как следствие – плохая работа системы охлаждения. На мелководье приходилось изредка давать

для профилактики задний ход. Часто слышим сомнения, мол, современные дизельные двигатели плохо приспособлены к отечественному топливу. По нашему опыту первой навигации, открытые в последнее время в Петербурге на плавучих бункеровочных станциях достаточно внимательно следят за качеством своего товара, а в сомнительных местах мы не заправляемся. Как бы то ни было, топливная система на «Nord Star» включает фильтр-отстойник двойной очистки, а двигатели оборудованы развитой системой сигнализации; при отмеченном наличии воды в фильтре либо его загрязненности – меняем, не думая, как расходный материал. Ремонт, на который можно «попасть» при некачественном топливе, обойдется во много раз дороже. Ведь вода может проникнуть в топливо откуда угодно.

Знающие люди не зря жалуются на беспокойный характер Южной Ладogi. Случалось, я попадал в непогоду, но всякий раз уверенно доходил до места. В начале мая пошли в Свирицу, в первый раз в дальний переход, и неожиданно уперлись в сплошные льды – их оторвало от берега и принесло северным ветром. Долго пытались найти проход, фиксировали путь во льдах на навигаторе на всякий случай, но все безуспешно. В конце концов, повернули обратно, но не потому что побоялись за корпус – не хотелось надолго застрять во льдах. Строители

прямо заявляют о всесезонной применимости судна, это хоть и не ледокол, но и повредить корпус при ударах не просто. Когда сверлили вырез под эхолот – замерили толщину вблизи киля, оказалось около 30 мм. Стеклопластик ручной формовки очень живуч при ударах, что бы ни говорили приверженцы металлических корпусов. Мы, кстати, даже не рассматривали «металл» при выборе. У нас во всех намеченных пунктах стоянки есть швартовочные бонны, а для страховки при подходах к необорудованным берегам у нас на киле установлена специально заказанная металлическая накладка.

Инспекция к таким катерам относится с должным уважением, приходится только следить за скоростью и не нарушать правил. Другой важный момент: в соответствии с действующими требованиями в «правах» должен стоять штампик о допуске к управлению морским прогулочным судном с двигателем мощностью более 75 л.с. Для того чтобы не было проблем в первое время, дилер предложил услуги капитана-наставника, и я ими воспользовался. Теперь уверен в себе самом так же, как и в своем «морском внедорожнике». ■

**«RANGE Marine» –
эксклюзивный дистрибьютор,
Москва, +7 (495) 973-72-45;
www.nordstarpatriol.ru;
office@nordstarpatriol.ru**