Parker 660 Weekend – викинг из Польши

С тех недавних пор, как несколько шведских и норвежских лодочных брендов, хорошо известных в водно-моторном мире, сменили «прописку» своих производств со скандинавской на польскую, мы получили интересный феномен «общеевропейского судна». Не чисто шведского, германского, польского – а построенного в процессе кооперации специалистов нескольких европейских стран, такая мини-глобализация на европейском уровне. Оно способно сочетать в себе разные достоинства, свойственные каждой из стран-участниц кооперации, и это – только на пользу потребителю. А иначе зачем она, кооперация, нужна?

Павел Кузьминов
Фото автора и Игоря Колодникова

ТЕСТ КиЯ

Когда старейшая лодочная верфь Askeladden сообщила о закрытии своего стеклопластикового производства в Хагавике (Норвегия) и переводе его на польские мощности в Чоснуве под Варшавой, возникли сомнения – что за лодки пойдут под хорошо известной маркой, останутся ли они теми самыми норвежскими мореходами, высокого качества которых ожидают покупатели? Еще большие сомнения нас охватили, когда компания Nord Boat в Петербурге начала ввозить польские катера Parker*, позиционируя их как тех же норвежцев, но под другим брендом.

Как всегда, тест-драйв многое проясняет. Погода к дате выхода на воду пришлась как по заказу: умеренный западный ветер, временами дождь, волна на два балла, усугубленная мелководьем и течением устья Малой Невы. Настоящая Балтика, как она есть большую часть нашего условно-теплого времени года.

Осмотр

По своим размерениям катер Parker 660 Weekend тянет на «компакт-класс». Длина 6.6 м при автотранспортном габарите – это формат мини-крейсера, судна для не самых длительных путешествий компанией из 2–4 человек. Часть его можно с выгодой провести в дороге на трейлере, но условия на борту достаточно комфортны, чтобы в течение нескольких дней бороздить просторы крупных озер и морского побережья, то есть лодка универсальна настолько, насколько по максимуму позволяет ее общетрейлерная компоновка.

Как сообщил дилер, установленные дельные вещи – норвежского происхождения, и маркировка «Made in Norway» на стеклах и сложной металлической фурнитуре это подтверждает. Некоторые решения по оборудованию непривычны

* На самом деле Parker – английская компания с английским же менеджментом (*прим. ред.*)

для нас, привыкших к типовому тайваньскому оборудованию – например внедренные прямо внутрь боковых окон сдвижные форточки или большой световой люк в крыше рубки. Остекление большой площади, включающее помимо окон еще и сплошную прозрачную дверь шириной в метр в кормовой стенке каюты, и верхний «фонарь», и открывающийся люк для вентиляции перед ним просто заливают светом все пространство рубки. Пожалуй, это одна из самых светлых каютных лодок из всех, что нам доводилось тестировать. Переднее стекло сплошное, панорамно изогнутое, при этом каленое (сделано в Норвегии!). Его обратный наклон прекрасно поможет в море против забрызгивания волной и дождем и против бликов от ночной подсветки приборов. Темно-серые стойки минимальной толщины нисколько не мешают обзору.

На фото сверху: в «крейсере» компакт-класса есть все для путешествий – и все по минимуму. Стол-трансформер по желанию превращается в широкую койку, а под рулевой консолью поместилась маленькая туалетная кабинка

Выносной пульт управления в кокпите – находка для рыбака

Вам приходилось встречать на лодках такого размера выносной пост управления – небольшую консоль со штурвалом по правому борту, расположенную в кокпите прямо на стенке рубки? Нам нет. Очевидно, на рыбалке рулить и наблюдать за компактным эхолотом здесь будет намного комфортнее, при непосредственном доступе к снастям. Кокпит просторен и глубок, его размером ради большего комфорта каюты разработчик не пожертвовал. С умом придуманы откидные банки в кокпите – для быстрой смены назначения с рыболовного на прогулочное, багажные отсеки и специальный круглый лючок в межбортное пространство длиной 2 м – для размещения длинномеров-сачков-удочек. Кокпит учитывает интересы рыбака: он не загромождён рундуками, оборудован «в стандарте» системой помывки палубы до самого носа, а это очень полезная функция, зачастую отсутствующая на чистокровных «прогулочниках». Очень надежно выглядят палубные люки: массивные, на высоких комингсах, с глубокими водосборными канавками. Встать на борт и пройти из кокпита в нос не представляет труда – позволяют высокая остойчивость, ступеньки в нужных местах и множество поручней из нержавейки на крыше рубки, а также сплошное ограждение периметра борта. Можно, пожалуй, побеспокоиться разве что за судьбу светодиодных огней, расположенных прямо на борту над привальным профилем и только им и защищенных от случайного навала на причальную стенку.

Рубка кажется довольно высокой для ширины в 2.5 м – еще бы! – в ней можно стоять в полный рост (2 м высоты по проходу), хотя опустить палубу в рубке ниже уровня кокпита и рассадить экипаж на высокие «тумбочки» конструктору все же пришлось. Персонального люка в крыше у водителя нет, зато через широкие сдвижные форточки можно и кранец сбросить, и подать швартовный конец, и привязать его к релингу (утки под рукой не предусмотрены). Есть еще удобная подставка для водительских ног из нержавеющей трубы, не мешающая управлять судном стоя, и откидная нижняя подушка кресла.

Сравнительно небольшая длина корпуса, конечно, сказывается на комфорте. Пространство каюты объединяет и «салонный уголок» со съемным столом, и пост управления с прижатой к нему вплотную небольшой камбузной тумбой с мойкой, плиткой и опциональным холодильником, и спальное место в носу. Тем не менее, в нее удалось «вписать» под приборную консоль даже компактную туалетную кабинку с умывальником (!). Под полки и ящички

По характерным пустующим высадкам на палубе и крыше рубки видно, что список возможных опций значительно шире того, что был представлен на тест

для мелочей использованы все свободные поверхности. Элементы оборудования салона ужаты и уплотнены максимально, и часто исполняют по две функции: обеденный стол опускается, образуя вместе с диванчиками койку 1.8×1.1 м, а сам передний диван левого борта имеет перекидную спинку, чтобы сидеть на нем по выбору как за столом, так и перед передним стеклом, опустив ноги на носовую койку. Кстати, по причине стесненности штурману с его бумажными картами придется расположиться не как принято – рядом с водителем, а кормовее, за столом салона. Ужат по длине даже рецесс мотора; чтобы полностью откинуть его «голову» внутрь корпуса, отклоняется на петлях спинка кормового дивана.

Характерные высадки в пластике крыши, палубы и форштевня говорят, что установленное на тестовом образце оборудование – не все из возможного. Хорошо смотрелись бы опции – сдвижной люк в крыше, и форлюк на носовой палубе, и более дорогая обивка подушек, и даже носовое подруливающее устройство в туннеле, но в наше время покупатель ищет бюджетных решений, и дилер предусмотрительно идет на минимальную базовую комплектацию, и, как видно на примере омывателя кокпита, не жертвует при этом необходимым. Минимальная установленная цена на момент теста составляла 1.68 млн. руб. Это несколько выше, чем у аналогичных каютных катеров нашего производства, но учтем европейское, более того – частично норвежское происхождение товара, а также вездесущую пока еще 40-процентную таможню.

Parker 660 Weekend – настоящее европейское судно, с соответствующим уровнем качества исполнения и высокими эксплуатационными характеристиками...

Море и брызги

У Parker 660 довольно характерная форма носа: с одной стороны, условиями плаваний требуется достаточная его килеватость и заостренность, чтобы избегать чрезмерных ударов о короткую волну фьордов. С дру-

Весь свободный объем использован для дела. В салоне расположились полочки для мелочей, в кокпите – отсек для хранения длинномеров до 2 и до 3.5 метров в двух отсеках

Основные данные катеров серии Parker 660

	Weekend	Pilothouse
Длина, м	6.6	6.6
Ширина, м	2.5	2.5
Осадка, м	0.36	0.3
Масса корпуса, кг	1200	1100
Макс. мощность двигателя, л.с.	175	150
Запас топлива, л	140	140
Запас воды, л	60	100
Грузоподъем., кг	1000	1000
Пассажиро-вместимость, чел.	6	6

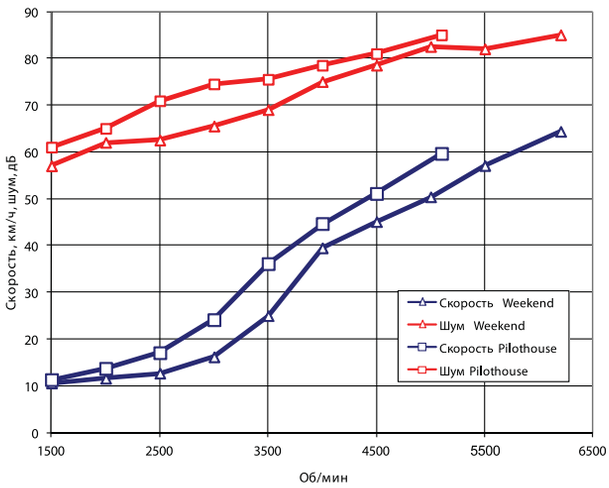
Днище в носу достаточно килевато, чтобы не страдать от ударов о мелкую волну, вместе с тем полный нос с развалом борта легко всплывает на высокой волне

гой стороны, категория района плавания у него B/C, выше чисто прибрежной, хотя и не вполне соответствует оффшорной – значит, нос должен обладать также достаточной плавучестью и всхожестью на волну, кроме того, его полноты требует компактная внутренняя планировка. Норвежский конструктор выполнил носовую часть заметно вогнутой, «подкрученной», с мощным брызгоотбойником, острым форштевнем и хорошей шириной по скуле и палубе. Кстати, алюминиевому корпусу такую форму обычными средствами придать невозможно.

Пластиковый Parker на крутой и высокой волне, образующейся от подпора вод Невы крепким ветром с залива, под 175-сильным Suzuki вел себя очень уверенно, воздух винтом не хватал, только брызги с шипением разбивались о его широкую грудь. Отдельные волны достигали метра в высоту, на них с нагрузкой в четыре человека получалось держать скорость в 13–15 уз (24–27 км/ч), что соответствовало началу режима глиссирования. Конечно, выполнять повороты в таких штормовых условиях – удовольствие не для женщин на борту. Лодка все-таки относительно небольшая, с развитой крышей рубки, поэтому при соскальзывании со склона бортом она заметно кренится, и пассажирам лучше пребывать на «штатных местах», держась за прочные поручни, не говоря уже о личных вещах, которые должны быть разложены «по-штормовому». Но ни протекающих люков и форточек, ни отрываемых ветром подушек, ни скрипящих деталей конструкции обнаружено не было. По более спокойной воде удалось разогнаться до почти 35 уз (64 км/ч). Шум на крейсерской скорости в 75–78 дБ довольно высок, на полном ходу он доходит до 85 дБ, причем было ощущение, что шумит не двигатель, а скорее вибрирующие от него и от ударов волн конструкции. Повышенная шумность – это особенность многих польских лодок, выпускаемых серийно. Как заверил дилер, формовка корпуса производится без применения аппарата-чоппера, только вручную, поэтому корпус получается при равной прочности более легким. С одной стороны, это ведет к большей ценовой доступности, грузоподъемности и экономичности на ходу – при том, что изначально более тяжелая

Помывочный комплект для кокпита идет в стандартной поставке (слева). Это незаменимая вещь для катера-рыболова, так же как и самоотливной кокпит со складными банками, и мощные крышки трюмных люков

Данные замеров скорости и шума Parker 660 Weekend и PilotHouse (Suzuki 175)



лодка комфортнее ведет себя на волне, пускай и ценой большего расхода топлива. С другой стороны, в полном наборе опций, включающих и тиковую палубу, и стационарный бак на 100 л, и различное оборудование для комфортного пребывания на борту, судно неизбежно доберет массы, и даже хорошо, что список дополнительных опций широк – покупатель может сам расставить приоритеты для себя.

Резюме

Parker 660 Weekend – настоящее европейское судно, с соответствующим уровнем качества исполнения и высокими эксплуатационными характеристиками, при этом вполне бюджетное для своего каютного класса. Если многодневное крейсирование для вас не самоцель, этот катер закроет все ваши потребности в моторном судне для отдыха и рыбалки, включая возможность перевозок на трейлере и хранения вне специализированной яхтенной стоянки. Он сделает для вас доступными практически все внутренние и прибрежные воды.

Родственная альтернатива

Официальный тест проводился для «круизной» версии каютного катера. Но нельзя не упомянуть, что в модельном ряду Parker (он же Askeladden) есть модификация того же типоразмера, но в большей степени ориентированная на рыболовное и рабочее применение – Parker 660 Pilothouse. Модель характерна укороченной рубкой, места в которой хватит только для экипажа из двух человек – для управления судном на ходу с возможностью переночевать в носовом спальном отсеке. Нет ни салона как такового, ни выгороженного туалета, только пара кресел, небольшой диван напротив камбузного уголка и спартанская койка. Зато кокпит занимает почти половину длины корпуса – как раз такой, чтобы вытянуть через борт и разделать на просторной палубе удачного норвежского тунца или палтуса. Проходы в нос оформлены не как на прогулочной модели – нержавеющими леерами, а спрятаны за довольно высоким надежным фальшбортом, как на практичных лодках класса walkaround. Ну и конечно включены все вышеописанные прелести евростандарта, включая норвежскую фурнитуру, дополнительный пост управления и обширный список опций.

Заметно отличалось и поведение судна на той же воде. Под мотором равной мощности оно веселее выходило на режим – сказывался заметно меньший вес и смещенная в нос центровка; правда, из-за неоптимально подобранного винта скоростные возможности сполна оценить не удалось. Закрытая рубка предоставила практически те же условия комфорта на ходу – и превосходный круговой обзор, и возможность встать в полный рост, и обдув-обогрев в холодное время, ну разве что в отсутствие обеденного стола с диванами и удобства выгороженного гальюна с рукомойником. Шум на ходу, кстати, у трудяги-Pilothouse оказался повыше – видимо, из-за меньшего объема мягких диванов и зашивок. Простой суровый быт рыболова-любителя, отдающего все силы любимому увлечению. Зато кокпит он сможет оборудовать от души. Сюда поместится и разнообразное троллинговое «железо», и разделочные столы, не говоря уже о тенте, который превратит кокпит в полноценное помещение в дополнение к рубке.

ООО «Норд Бот»
Санкт-Петербург
Крестовский остров
Южная дорога
д. 4, корп. 1
+7 (812) 952 79 50
info@nordboat.ru
http://www.nordboat.ru

ТЕСТ КиЯ

ТЕХНОМАРИН

интернет-магазин

http://shop.technomarin.ru/

Главная | О компании | Контакты | Новости | Как оформить заказ | Работа по индивидуальным заказам | Вопросы и ответы | Дилерский интернет-магазин

5000 наименований товара в наличии, доставка по России!

КАТАЛОГ ПРОДКУЦИИ

- ГРЕБНЫЕ ВИНТЫ SOLAS
- СИСТЕМЫ ДИСТАНЦИОННОГО УПРАВЛЕНИЯ
- ТОПЛИВНЫЕ СИСТЕМЫ
- ОСУШИТЕЛЬНЫЕ СИСТЕМЫ
- СИСТЕМЫ ПРЕСНОЙ ВОДЫ
- ФАНОВЫЕ СИСТЕМЫ
- ТРАНЦЕВЫЕ ПЛИТЫ
- ПРИБОРЫ КОНТРОЛЯ
- ЯКОРНО-ШВАРТОВОЕ ОБОРУДОВАНИЕ
- ПАЛУБНОЕ ОБОРУДОВАНИЕ
- ЭЛЕКТРООБОРУДОВАНИЕ
- ПРИНАДЛЕЖНОСТИ ДЛЯ ТРАНСПОРТИРОВКИ
- МЕБЕЛЬ И ПРЕДМЕТЫ ИНТЕРЬЕРА
- СРЕДСТВА СПАСЕНИЯ
- ОБОРУДОВАНИЕ ДЛЯ НАДУВНЫХ ЛОДОК
- ПРИНАДЛЕЖНОСТИ ДЛЯ ПЛМ
- МАСЛА И СМАЗКИ
- ОДЕЖДА И АКСЕССУАРЫ MARINEPOOL
- КРАСКИ INTERNATIONAL
- ЗАПЧАСТИ ДЛЯ СНЕГОХОДОВ И ATV

Компания «Техномарин»: 194292, Санкт-Петербург, 2-й Верхний переулок. (812) 677-88-22, 677-88-33. parts@technomarin.ru
Магазин «Техномарин»: 192236, Санкт-Петербург, ул.Софийская, д.14. (812) 706-10-59, 706-10-50. 7061050@gmail.com
Магазин «Техномарин-Москва»: 125502, Москва, ул.Петрозаводская, д.15 к.5. (495) 632-28-68, 380-34-68. moscow@technomarin.ru

Реклама