

ПЕРЕХОД КОЛИЧЕСТВА В КАЧЕСТВО

АРТЁМ ЛИСОЧКИН
ФОТО СЕРГЕЯ КУТУЗОВА

Несмотря на решительный размерный скачок (не всего лишь два-три фута, как прежде), и мимолетного взгляда достаточно, чтобы понять: да, перед нами Nord Star. Но даже если бы владелец и главный конструктор Linex-Boat Олли Линдквист попросту отмасштабировал электронные чертежи его 40-футового предшественника чем-нибудь вроде функции zoom (что, естественно, совсем не так), лодка все равно не стала бы «просто большим Nord Star». Да, внешность долгожданной новинки более чем узнаваема, но увеличение размерных показателей, а тем более такое существенное, неизбежно повлекло за собой выход на принципиально новый качественный уровень.

ВИДЕО





**РЕЗУЛЬТАТЫ ИСПЫТАНИЙ
Nord Star 47 SCY**

| Об/ мин | Скорость | | Расход топл., л/ч | Дальность хода | |
|------------|----------|------|-------------------------|-------------------|------|
| | узлы | км/ч | | мили | км |
| 600 | 0,0 | 0,0 | 0,6 | – | – |
| 600 | 4,0 | 7,4 | 3,0 | – | – |
| 1000 | 6,6 | 12,2 | 6,3 | 1571 | 2907 |
| 1500 | 8,9 | 16,5 | 23 | 580 | 1074 |
| 2000 | 11,3 | 20,9 | 52 | 326 | 603 |
| 2500 | 17,7 | 32,7 | 83 | 320 | 592 |
| 3000 | 25,3 | 46,8 | 113 | 336 | 621 |
| 3500 | 32,9 | 60,9 | 159 | 303 | 560 |
| 3590 | 33,8 | 62,5 | 162 | 313 | 579 |

Нагрузка — 3 чел. плюс 200 л топлива, силовая установка — Volvo Penta IPS 600 (2 x 435 л.с.), температура воздуха +2 °С, температура воды +2 °С, скорость ветра 3–4 м/с, высота волны 0,3–0,5 м, акватория — Ботнический залив Балтийского моря, Коккола, Финляндия.

После теста многие спрашивали меня, что означает аббревиатура SCY. Расшифровывается она как «semi-custom yacht», и это, пожалуй, одно из главных качественных отличий 47-го от его предшественников, во многом рожденное «количественными» показателями. И значимым тут является каждое из трех составляющих ее слов. Начнем с конца: новый флагман — это действительно по всем статьям, без всяких натяжек, яхта. Конечно, назвать эту машину простым словом «катер», оказавшись рядом с ней на причале, просто не поворачивается язык, но дело не только в габаритных размерах.

Наверняка многим известно, что все лодки Nord Star объединяет «профессиональная» компоновочная концепция, одной из главных отличительных черт которой является полноценный проход вокруг центральной надстройки, надежно прикрытый фальшбортами.

Поскольку никаких «половинчатых» решений вроде асимметричного расположения рубки Олли принципиально не применяется даже на самых маленьких моделях, за преимущества схемы walkaround приходится расплачиваться ограниченным габаритом надстройки по ширине и, соответственно, ее обитаемостью.



Протестировав в свое время практически весь модельный ряд верфи, я каждый раз упоминал в отчетах, что подобный компромисс в той или иной мере имеет место, но на сей раз могу не перепевать эту старую песню. Центральный салон просто огромен, и с трудом могу представить такого рьяного ценителя яхтенного комфорта, у которого возникли бы претензии к его ширине. Кстати, в размере от 50 футов walkaround уже встречается и на моторных яхтах, не относящихся к категории «морских внедорожников», — пространство позволяет. Заодно не могу не упомянуть боковую «водительскую» дверь, которая уже и не дверь, а скорее ворота. Сдвинув ее целиком, войти в салон с бортовой палубы можно за спинкой водительского кресла (на лодках поменьше пассажирам на ходу, дабы не тревожить шкипера, приходится «идти вокруг» либо к противоположной двери на левом борту, либо к кормовому входу).



Длина и ширина подразумевают и высоту (или же «высоту в свету» — применительно к затронутой теме). Спускаемся по витой лесенке в «тамбур» с тремя дверями перед носовой частью салона. Увеличенная высота борта позволила без проблем разместить мастер-каюту на миделе, в наиболее комфортной и на стоянке, и на ходу зоне — во всю ширину корпуса, с огромными бортовыми окнами, как это принято на большинстве крупных моторных яхт. Носовой каюте, заметно более просторной, чем на предшествующих моделях, теперь отведена роль гостевой. Санузлов два, причем в хозяйский, чуть более шикарный и просторный, обеспечен прямой доступ из мастер-каюты.

Помимо знакомого по прочим достаточно большим Nord Star «диванного уголка», трансформируемого при необходимости в спальные места, в салоне нашлось место и для отлично оборудованного П-образного камбуза. Расположен он в корме, и при двух сдвинутых секциях кормовой «витринной» двери одна из ножек этого «П» выступает в роли барной стойки у порога салона и просторной кормовой палубы. Впрочем, тут (и не только тут) уже возможны варианты, поскольку яхта заявлена как semi-custom и ее будущий владелец может в достаточно широких пределах реализовать собственные компоновочные решения. Отнести лодку к этой категории тоже во многом





позволили размеры: на маленькой лодке с ее дефицитом свободного пространства и профессионалам-то приходится поломать голову, дабы хитроумно разместить на борту всю необходимую мебель и оборудование, а здесь вполне можно дать волю фантазии.

Так, например, флайбридж на представленном для теста первом экземпляре 47-го был девственно пуст (не считая, конечно, великолепно оборудованного поста управления с тремя креслами) и благодаря своей внушительной площади больше смахивал на спортплощадку: натянув сетку, здесь вполне

можно было бы сыграть партию-другую в бадминтон. Вот где настоящий простор для творчества! Как будут располагаться диваны, солнечные лежаки и столики, где поставить ветбар или гриль — все отдано на откуп будущего владельца. Главное, что немалый вес этого хозяйства заранее учтен в расчетах остойчивости.

Должен признаться, при всем просторе и «открытости» планировки на борту один по-тайной закуток я без посторонней помощи все же не нашел. Вход в него прятался за дверцей и откидывающейся частью столешницы кам-

буза — несколько шагов вниз по узенькому трапу, и я оказался в небольшой, но уютной двухместной каютке, явно предназначенной для наемного экипажа. Впрочем, такой вариант ее применения — тоже не догма. Это помещение можно использовать и как прачечную,



и просто как кладовку, а в случае установки дополнительных топливных баков наверняка понадобится хотя бы часть ее пространства... Дело в другом: подобный отсек от борта до борта служит своеобразным демпфером между шикарной мастер-каютой на миделе и машинным отделением — даже в том случае, когда оно снабжено эффективной шумоизоляцией. Те, кому доводилось жить с дизелями за стенкой, меня наверняка поймут.

Возможность вносить изменения в планировку лодки — дело для semi-custom в общем-то обычное. Но создатели нового флагмана пошли еще дальше: кастомизация распространяется здесь даже на святая святых — силовую установку. Выбрать можно не только мощность и марку двигателей, но и собственно пропульсивный комплекс, причем практически из всех существующих на данный момент вариантов: днищевые приводы (как IPS от Volvo Penta с тянущими гребными винтами, так и Zeus от MerCruiser-

Cummins с толкающими), и угловые колонки любых изготовителей, и даже традиционные наклонные валы! Вдобавок, приводы с колонками можно будет устанавливать как привычной парой, так и тройкой.

По этому поводу у меня сразу возник сугубо технический вопрос. Лодка, хоть и semi-custom, все-таки в основе своей серийная, и корпус ее выклеивается в матрице. Между тем, все перечисленные приводы требуют собственной конфигурации днища в кормовой части: те же IPS устанавливаются в овальные «колодцы», для классических валов наверняка понадобятся тоннели... Олли Линдквист объяснил, что «базовая» матрица не только предусматривает установку закладных модулей для формования этих специфических элементов, но и вообще в некотором роде «раздвижная», что позволяет при необходимости изменять и саму длину стеклопластикового корпуса. Вот так кастомизация! Выходит, даже цифровой индекс нового флагмана тоже в некотором роде условен (кстати, три года назад, когда на выставке Vene/Båt в Хельсинки были представлены первые наброски будущей новинки, лодка именовалась Nord Star 51).

В общем, новинка произвела весьма солидное впечатление даже у причала, тем

более по соседству с Nord Star 34, который мы традиционно задействовали в качестве фотолодки. Но все же едва ли не главной привлекательной стороной Nord Star всегда были ходовые и мореходные качества. Узнав про IPS, я поначалу заподозрил, что диапазон триммирования корпуса на ходу окажется не очень большим, а между тем, как раз при помощи кнопок триммера и можно заставить любой корпус от Linex-Boat буквально творить чудеса: выставить его «на пятку» для достижения максимальной скорости на относительно тихой воде или же, «поджавшись», уверенно и мягко разваливать высокую крутую волну. Но и тут, как выяснилось, все было заранее рассчитано.

Олли распланировал развесовку и углы установки приводов в расчете на изначально кормовой («скоростной») дифферент — на мой взгляд, даже с некоторым запасом (впрочем, и флайбридж был на испытанном образце абсолютно пустой и дополнительной нагрузки на нос не создавал). В результате весь необходимый диапазон триммирования успешно обеспечивался транцевыми плитками. Кстати, оказалось, что при разгоне плиты можно и вовсе не трогать: увеличенный кормовой дифферент при выходе на глиссирование заметен »



разве что со стороны, а за штурвалом чуть приподнявшийся нос ничуть не мешает обзору. Да и процесс выхода занимает немногим более 10 секунд (время разгона до полного хода — 27–28 с). Ничего удивительного: все до одной лодки Nord Star отличается единая, давно проверенная концепция обводов, даже килеватость абсолютно одинакова — 19,5°, и новый флагман не оказался исключением.

В море в день теста наблюдался лишь длинный полуметровый накат, а вейк от Nord Star 34, как ни старались развести его выше и покруче, оказался 47-му что слону дробина. Но если принять в расчет проверенные обводы (а также опыт управления в разных условиях его предшественниками), приплюсовав к ним заметно увеличенные размеры и вес, то можно с полной уверенностью утверждать, что самый большой финский «морской внедорожник» уверенно управится не просто со свежей, но и с по-настоящему штормовой погодой.

Кстати, свершилось! На всех лодках Nord Star, которыми доводилось до этого управлять, я всякий раз ворчал по поводу рукояток дросселей, расположенных слишком далеко от водительского кресла (плата за наличие очень удобной сдвижной двери справа). А теперь и рукоятки газа-реверса, и джойстик Docking System установлены на выступающем из панели массивном кронштейне, аккуратно под

рукой. Вот тут-то и «зажечь» бы, тем более что дозировать тягу можно с ювелирной точностью, не нагибаясь вперед и не вытягивая до отказа руку, но, увы, IPS с его встроенной «защитой от дурака», самостоятельно ограничивающей радиус циркуляции в зависимости от скорости, не позволял «заглянуть себе в хвост» на полном ходу. Некоторая вальяжность при скоростном маневрировании стала, пожалуй, единственным непривычным для меня моментом в знакомой нордстаровской обстановке.

Сужу сугубо по собственным ощущениям (или опять сказывался опыт управления другими Nord Star?), но мне показалось, что IPS 600 (2 × 435 л.с.) для этого корпуса все же слабоваты. Да, мы с запасом преодолели «знаковую» для большинства моторных яхт 30-узловую отметку, но одним из фирменных признаков лодок этой марки всегда была и более высокая скорость. По-моему, с моторами помощнее и корпус «заработал» бы несколько по-иному, повыше приподнявшись над водой, хотя это уже из области предположений. Впрочем, будущему владельцу — карты в руки: по расчетам Олли суммарная мощность силовой установки может быть и чуть ли не вдвое большей, до 1500 л.с.

Про топливные баки я уже упоминал. В «стандарте» (если для semi-custom этот термин вообще употребим) устанавливается 1500-литровый танк — в расчете на такой объ-

ем и приведена дальность в таблице результатов. Даже такой запас весьма внушителен: с IPS 600 популярный для многих маршрут Петербург — Хельсинки можно преодолеть на одной заправке хоть полным ходом, причем не меньше трети бака еще и останется. Однако любители дальних путешествий могут заказать танки повместительнее: 2200 и даже 3000 л. Таких запасов на крейсерском ходу (3000 об/мин, примерно 26 узлов) хватит уже на 495 и 672 мили соответственно.

РЕЗЮМЕ

Как ни банально это звучит, размер имеет значение. И вряд ли Олли Линдквистом двигала одна лишь «гонка размеров» — на сегодняшний день Nord Star 47 SCY представляет собой не только самый большой «морской внедорожник», но и вообще крупнейшую серийную моторную яхту финской постройки. Рекорд, конечно, греет, но гораздо важнее, каких принципиально новых потребительских качеств можно достичь за счет чисто количественных показателей: дополнительных футов и даже дюймов. Наверняка такая задача прежде всего и ставилась, и воплотить ее в жизнь удалось блестяще. ❖

Тел. +7 (495) 973-72-45
office@nordstarpatrol.ru,
www.nordstarpatrol.ru

Nord Star 47 SCY

| | |
|------------------------------|-----------------|
| Длина, м | 14,90 |
| Ширина, м | 4,10 |
| Килеватость на транце, град. | 18,5 |
| Сухой вес, т | 14 |
| Запас топлива, л | 1900 |
| Запас воды, л | 340 |
| Объем септика, л | 250 |
| Пассажировместимость, чел. | 10 |
| Кол-во спальных мест | 2 + 2 |
| Мощность двигателей, л.с. | 870–1500 |