

NIMBUS НА БАЛТИКЕ

БОРИС ЛАШКОВ

Рассказом о нашем путешествии на Nimbus 43 по Балтике, по маршруту Вастервик – Санкт-Петербург, сейчас уже никого не удивишь, поэтому хочу сделать акцент на технико-бытовой стороне этого мероприятия.



Для начала поясню: это был перегон новой лодки, совмещенный с приятным путешествием, соответственно, внимание к лодке было повышенное. Первый переход был недолгим — 40 миль по прямой до Висбю. Компания подобралась довольно шумная и не маленькая для такой лодки: пять мужиков, трое — достаточно крупные. Времени на знакомство с катером было не больше получаса. Покидали вещи, облили якорь шампанским и рванули на Готланд. За час «лёта» успели только понять, что лодка очень быстра: максималка с полными баками и 500 килограммами «живого веса» зашкаливает за сорок узлов. Крейсерскую скорость без ущерба для двигателей и с небольшим ущербом для кармана можно держать в районе тридцати пяти.

В Висбю пришли уже поздно и начали готовиться ко сну. Кают три, две из них — с двухспальными кроватями. Там (по одному в каждой) поселились самые крупные члены команды; в каюте по правому борту с

раздельными койками — еще двое, один устроился в салоне на диване. Два санузла «пропустили» через себя всех пятерых за пятнадцать минут, горячей воды хватило на всех. Подрегулировали «вебасту» и легли спать. За ночь я дважды уменьшал производительность печки и опытным путем вышел на режим 25% (за бортом было 8–10 градусов). Утром проснулся от характерного стука фалов по мачтам соседних парусных яхт. Ветер — 4 балла!

Курс на Нюнесхафен, волна в правую скулу около метра (не выдуваемых — реальных). Начинили с 15 узлов и руления вручную. Лодка довольно легкая, а соответственно — «прыгучая». Я мало ходил на колонках и сначала относился к ним со скепсисом. Но в этих условиях только благодаря им получилось настроить лодку на приличный и комфортный (относительно, конечно) ход. Транцевые плиты в таких условиях почти бесполезны. Напомню, волна в правую скулу. Левая колонка — почти до упора под себя, правая — ближе к среднему положению, транцевые плиты — полностью вниз. В результате мы «привалились на волну» и стали встречать ее не днищем, а скулой. Брызг существенно добавилось, но лодка перестала отскакивать от волн и



стала практически облизывать их. Чувствительность автопилота настроили на среднее положение. И вся эта «конструкция» весело поехала дальше без нашего участия со скоростью в 22–24 узла!

По слегка штормовому морю мы прошли 80 миль за три с половиной часа. Порадовал тент кокпита: пропустив через себя тонны воды, он сохранил сухим вверенную ему территорию. Обдув лобового стекла не только предохранял от запотевания, но и подогревал салон. На такой волне находиться в каютах нереально, но всем пятерым было достаточно комфортно в салоне.

Укрывшись в шхерах, сбросили ход до 10–12 узлов, расчехлили кокпит и расположились на кормовых диванах в ожидании обеда. Поначалу я не понял смысла двух небольших

круглых столиков по бортам, но на практике оказалось, что задумка толковая. Никто не толкается плечами вокруг одного стола, вариантов размещения значительно больше. Один из членов команды оказался любителем готовить достаточно затейливые блюда, и, по его утверждению, камбуз позволил ему осуществить все задумки. В хорошую погоду при открытой задней двери рубки полезная палубная площадь (салон плюс кокпит) позволяет вольготно расположиться 8–9 человекам.

Придя в Стокгольм, пошли искать работающие кафешки на воде. Облазили все закоулки и швартовались раз пятнадцать в самых труднодоступных местах. Очень, очень управляемая и предсказуемая лодка! В этом основная заслуга колонок, так как подрулками пользовались всего пару раз. Обзор ве-

ликOLEPEN: всегда видишь то, что тебе надо. И это не рекламный пассаж!

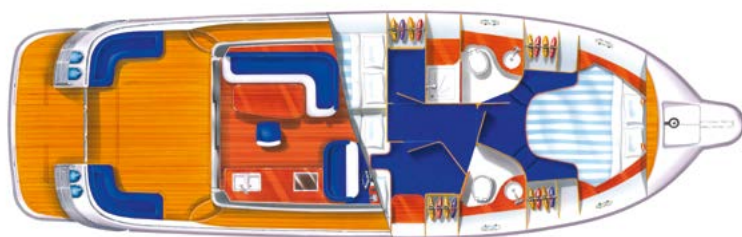
Второй день выдался штилевым, шли уже 36–37 узлов. Из того, что не заметили в первый, хочется отметить низкий уровень шума при закрытой кормовой двери. Компоновка двигателей с колонками подразумевает, что они максимально смещены в корму, к тому же выхлоп происходит в воду. Вторая особенность оказалась еще приятнее: экономичность. Ватерлиния относительно длинная, лодка легкая, лобовой профиль низкий, колонки предоставляют большие возможности для настроек — все это дает двигателям «легко дышать». За второй день дошли до Хельсинки, третий начали с дождя и закончили сильнейшим туманом до самого Кронштадта. Кто ходил в дождь при невысокой температуре



воздуха, знает, что основная беда — запотевание, и от эффективности обдува лобового стекла зависит, в первую очередь, безопасность. У нас на борту было пять человек с легким «выхлопом». Обдув с трудом, но справлялся со своей работой. После Хаапасаари новая напасть: очень плотный туман, видимость 30–50 метров. Все пребывали на легкой «измене», поэтому недостатка в советчиках не было. Но главным советчиком стал радар. Это тот редкий случай, когда он необходим. По его поводу тоже были определенные сомнения: высота над ватерлинией 2,4 м. К счастью, они не подтвердились.

В качестве небольшого резюме могу добавить: за весь переход не случилось и намек на техническую поломку, бытовых повреждений тоже избежали, несмотря на пятерых любопытных на борту, стремящихся все время что-нибудь открутить. Мебель, например, вообще не вызывает никаких нареканий по качеству. При всей кажущейся простоте планировки функциональность на высоте, претензий предъявить не к чему. Особенно следует отметить удобство при швартовке: имея две сдвижных двери по бортам рубки, вы избавлены от беготни и можете выходить на палубу в один шаг. ❖

www.grandmarine.ru



Nimbus 43 Nova	
Длина, м	13,10
Ширина, м	3,90
Водоизмещение, кг	8800
Мощность двигателей, л.с.	740
Скорость максимальная, уз.....	44
Скорость крейсерская, уз	35
Запас топлива, л.....	2 x 500
Запас воды, л	400
Вместимость, чел.	12
Спальных мест.....	6
Спальных мест.....	3



ДОБРО ПОЖАЛОВАТЬ В СЕМЬЮ

Нет более подходящей семейной лодки для России, чем Nimbus 43 Nova. Три каюты, надежный корпус, богатая комплектация и скандинавская основательность в мелочах. Она уже готова к любым капризам северной природы. Однажды выбрав свою Nimbus, вы не захотите с ней расставаться никогда.



NIMBUS BOATS

Grand Marine
Региональный дилер

Москва — яхт-клуб «Алые Паруса» | Московская область — яхт-клуб «Крокус Сити» | Тверская область — Завидово
тел. +7 (919) 995-43-33 | www.grandmarine.ru

WWW.NIMBUS.SE