

# НЕ БЫВАЕТ ПЛОХОЙ ПОГОДЫ...

АНДРЕЙ ЛЕОНОВ

*Фирма Askeladden — норвежский партнер польской судостроительной компании Parker — в 2008 году терпит серьезный кризис и переносит свои производственные мощности в г.Острода (Польша). В том же году Askeladden развивает свою линейку Commuter и идет на рискованный шаг, выпуская совершенно новую для себя модель RIB. Однако Parker уже имеет более чем полувековой опыт в строительстве RIB'ов, а Askeladden — впечатляющий опыт в строительстве закрытых катеров для тяжелых условий эксплуатации.*

Лодка получилась замечательная, и многие называют это направление польско-норвежского партнерства перспективным. За основу была взята самая удачная в линейке Parker модель Baltic — 10-метровый усиленный пластиковый корпус с обводами «глубокое V» 24-градусной килеватости и развитыми бортовыми брызгоотбойниками. Надувной баллон диаметром 58 см, разделенный на 7 независимых отсеков, установлен на 20 см выше обычного, что уменьшает сопротивление.

В качестве основы для надстройки была взята рубка с уже известного нам катера Askeladden Commuter 8. Изменения коснулись боковых дверей — их убрали, но на их место установили большие открывающиеся окна. Сама рубка стала на 10 см шире, соответственно, больше стала и кормовая сдвижная дверь. Внутри отличий гораздо меньше — здесь царствуют два профессиональных ковшеобразных кресла Sobra с восьмиточечными ремнями безопасности, установленные на амортизирующие фундаменты со множеством регулировок, упоры для ног на нужном месте, словом, сделано все для меньшей утомляемости пилота. Да и вообще его рабочее место организовано отлично, ведь на борту это персона номер один.

Приборные консоли по-самолетному разделены на два уровня, верхняя расположена над ветровым стеклом. Обе выполнены из темного пластика, чтобы не бликовали на лобовом стекле. На основной, нижней, размещен 10-дюймовый мультидисплей и кнопки управления электро-системами (имеется и версия с двумя 12-дюймовыми экранами). Рукоятки управления двигателями располагаются аккуратно под правой рукой — так, чтобы рука не уставала даже тогда, когда долго придется не снимать ее с дросселей. На верхней консоли находятся приборы для мониторинга двигателей — удобство такого разделения консолей хорошо понимаешь, когда в суровых условиях трудно сориентироваться на одной усыпанной приборами панели.

У входа — П-образный диван, который складывается при открытой двери и раскладывается в походном режиме. Имеются складные детали, позволяющие превратить его в полноценное спальное место для двоих. Предусмотрен обеденный столик. По левому борту на стороне пассажира под сдвижным столиком имеется мини-камбуз с мойкой и газовой одноконфорочной плиткой. Крышу рубки можно дополнить сдвижным люком как с ручным, так и с электрическим приводом.



Катер создан скорее для профессиональных целей: для полиции, береговой охраны и прочих служб, которым приходится выходить в море в любую погоду и двигаться при этом очень быстро. Однако здесь есть все необходимое и для комфортного обитания 2–4 человек. Ведь, помимо центрального салона с камбузом, тут имеется носовая каюта с двуспальной кроватью, закрытый гальюн с умывальником и душем, а также платяной шкаф, пригодный в том числе и для хранения мокрой одежды. Каюта хоть и небольшая, но света в ней достаточно — обеспечивают естественное освещение большой потолочный люк и пара бортовых иллюминаторов.

Первая лодка была спущена на воду с двумя стационарными двигателями Volvo Penta D6-370, при этом новый RIB показал максимальную скорость 52 узла. Второй корпус был

оснащен двумя подвесными моторами Suzuki по 300 л.с. каждый — и снова скорость за 50 узлов.

Нам на тест дали две лодки. На первой стояло два двигателя Volvo Penta D6 370, а на второй только один D5 400. Последняя, конечно, проигрывала в динамике, однако выиграла в весе (она легче почти на тонну) позволил разогнать ее до внушительных 38 узлов. А если еще вспомнить про двойную экономию в топливе и в обслуживании, эта лодка вообще рекордсмен по соотношению скорость/расходы. Однако в арсенале Parker есть версии с водометными движителями, и там суммарная мощность достигает 900 л.с.

Лодки на тесте подарили разные ощущения. Первая, двухмоторная, словно дразнила нас, провоцируя на резкие переключения руля или сильный упругий разгон. Кресла Sobra прочно удерживали на месте своими ремнями, во время прыжков с метровых волн, от которых захватывало дух, не оставляло чувство уверенности и безопасности — судорожно цепляться за руль не было нужды, прыжки и приводнения мягко амортизировались. В рубке все как будто прибито гвоздями, никаких скрипов и хрустов, при спрыгивании с гребня катер мягко садится на воду, чуть задирая нос, но обзор при этом по-прежнему стопроцентный.

Выйдя на открытую воду, даем полный газ. Рев 740 «лошадей» почти не слышен, только ровный гул. Это заслуга великолепной шумоизоляции и двух водонепроницаемых переборок, которые отделяют рубку от моторного отсека. «Острая» килеватость дает лодке устойчивый ход без рысканий, метровая (а в пиках почти полутораметровая) волна не сбивает лодку с курса. Приподнятый нос и широкие баллоны не позволяют брызгам попадать на лобовое стекло — неслышно, но в

такую погоду мы даже не пользуемся стеклоочистителями!

Пришло время заложить резкий поворот на скорости 45 узлов. Поначалу страшновато, катер кренится, но тут же крен останавливается — это заработал надувной баллон, который обычно приподнят над водой и теперь начинает играть роль стабилизатора. Через секунду мы ложимся на обратный курс практически без потери скорости. Фантастика. И весь страх ушел вместе с кильватерной струей за кормой. Старые добрые «370-ки» позволяют долго идти на больших оборотах. Обратный наклон лобового стекла полностью исключает блики и отражения. Хорошая видимость и потрясающая динамика дают массу эмоций. Хочется волн покруче, ветра и дождя.

Катер с одной силовой установкой уступал только в динамике разгона. Зато, как нам показалось, имел меньший радиус разворота и оказался более послушным на малых оборотах при маневрировании в гавани. Новый дизель от Volvo Penta не давал никаких вибраций, слышался только свист турбины на больших скоростях. Мы даже пытались догнать первый катер, но встречная волна сбивала скорость — такой мощности нам уже не хватало.

Оба катера очень маневренны, но очень хотелось протестировать этот катер с водометным движителем. Недаром норвежская полиция заказала 12 таких катеров для патрулирования южной оконечности страны, а в одном из зарубежных журналов мы нашли отзыв об эксплуатации Baltic Cruiser при десятиградусном морозе!

Придя в гавань после почти шестичасовой гонки по хмурому Северному морю у берегов Бергена, мы не чувствовали себя уставшими. При швартовке опробовали кормовую пост управления — очень удобно швартоваться правым бортом. Хотя и любой RIB при швартовке удобен: ни тебе кранцев, ни опасений что-нибудь повредить. И джойстик, заменяющий одновременно и штурвал, и рукоятки газарверса, тут как нельзя кстати.

Напоследок осмотрели мотор-



ный отсек. Из-под открытой крышки в лицо пахнуло теплом от разогретых двигателей. Могучие зеленые монстры затаились в трюме, но доступ отличный, все на виду. Кстати, на крышке моторного отсека можно разложить матрасы для загара или же поставить откидные скамьи по бортам. Имеется полу-метровой ширины купальная платформа, которая адресована здесь не только праздным отдыхающим — с нее удобно работать спасателям или же, например, обслуживать плавучие навигационные знаки.

Уезжали мы с убеждением, что Parker Baltic Cruiser — это не только современное профессиональное судно для решения широкого круга задач, но и комфортабельный, скоростной и очень мореходный крузер, способный привлечь внимание и частных потребителей, предпочитающих полную независимость от капризов погоды. ☺

## Parker Baltic Cruiser

Длина, м.....	<b>9,70</b>
Ширина, м.....	<b>3,16</b>
Диаметр баллона, м.....	<b>0,58</b>
Килеватость на транце, град.....	<b>24</b>
Запас топлива, л.....	<b>2 x 220</b>
Мощность двигателей, л.с.....	<b>2 x 370</b>



Компания «Норд Бот» — эксклюзивный представитель Parker Poland в России, Украине и Белоруссии  
+7 (812) 952-7950  
info@nordboat.ru  
www.nordboat.ru

