



СЕМЬЯНИН ВЫХОДНОГО ДНЯ

АРТЁМ ЛИСОЧКИН
ФОТО ДМИТРИЯ ТУМАНОВА И НАТАЛЬИ КРАМАРЕНКО

Наряду с моторными яхтами существует и многочисленный класс судов, довольно близкий к ним по своему основному назначению, но все же выполняющий сходные задачи в несколько «усеченном» варианте. Рассчитаны они на гораздо более короткие маршруты водных путешествий, продолжительность которых, равно как и время пребывания экипажа на борту, обычно ограничена парой выходных дней. Отсюда и относительно компактные размеры, и меньшая автономность, и не столь высокие требования к «ночной» обитаемости.

Ярким представителем этого семейства и является Parker 800 Weekend. Помимо всего прочего, эта лодка интересна еще и тем, что при довольно внушительных для weekend cruiser габаритах оставляет своему будущему владельцу возможность выбора силовой

установки: одна из двух базовых модификаций рассчитана на установку стационарного двигателя, другая — подвесного мотора. У нас получилось протестировать сразу оба варианта, причем в один и тот же день и на одной и той же акватории, что позволило провести наглядные сравнения, как говорится, не отходя от кассы.

НОРВЕЖСКИЕ КОРНИ

Для начала — небольшая предыстория. Хотя строит эти лодки польская верфь Parker Poland, фактически они норвежские. И собственно проект, и технологии принадлежат известной компании Askeladden и лично ее владельцу и главному конструктору Хенрику Асквику, с которым автор этих строк познако-

мился почти десять лет назад в ходе тестов, организованных ассоциацией NorBoat. Тогда мы с Хенриком единственные рискнули идти из Арендала в Лингёр открытым морем и почти на час опередили прочих участников пробега, которые предпочли более спокойный маршрут по лабиринтам прибрежных островков и фьордов...

Экономический кризис крепко задел и эту прочно стоявшую на ногах норвежскую верфь. Остаться на плаву помогла ей, как и многим европейским судостроителям, международная кооперация: производство было перенесено в Польшу, и объект нашего теста (равно как и прочие разработки Асквика) в результате раздела рынков и сфер влияния с некоторых пор продается как под маркой

Parker 800 Weekend, так и Askeladden P80. При этом польская верфь работает под техническим контролем норвежцев, строго соблюдая предписанные технологии и применяя только одобренные инженерами Askeladden материалы.

Впрочем, это и неудивительно, поскольку все корпуса, надстройки и даже более мелкие детали изготавливаются передовым методом вакуумного формования — вот вам и объяснение небольшому весу лодки, сразу обратившему на себя внимание в перечне технических данных. Прочность стеклопластиковой «скорлупы» обеспечивается за счет ее стопроцентной монолитности, а не простым увеличением толщины, как при традиционной выклейке.

С первого же взгляда Parker 800 Weekend производит очень солидное впечатление. Обычно основным показателем лодки является ее длина, но ширина имеет ничуть не меньшее значение. Вписаться в «трейлерный» габарит и не пытаться, совершенно справедливо рассудив, что обитаемое пространство гораздо важнее возможности транспортировки за автомобилем, которая в данном случае будет разве что «сезонной».

Значительная ширина сохраняется на большей части длины корпуса, и носовая дека тоже радует невиданным простором. Свой вклад в создаваемое впечатление вносят также внушительная высота борта и высокая надстройка, увенчанная массивной белой «кепкой». Все во имя объема! >>>



РЕЗУЛЬТАТЫ ИСПЫТАНИЙ

Parker 800 Weekend со стационарным двигателем Volvo Penta D3 220 и угловой колонкой DuoPro

Нагрузка — 1 чел. плюс 160 л топлива, скорость ветра — 3–4 м/с, высота волны — 0,3–0,4 м, темп. воздуха — +23 °С, темп. воды — +17 °С, акватория — Финский залив в районе форта Тотлебен, Санкт-Петербург

Об/мин	Скорость		Расход топл., л/ч	Дальность хода	
	узлы	км/ч		мили	км
800	3,7	6,8	0,8	—	—
1000	5,3	9,8	1,9	641	1186
1500	7,2	13,3	4,7	352	651
2000	8,9	16,5	11	186	345
2500	13,9	25,8	17	189	349
3000	21,1	39,1	23	211	391
3500	26,1	48,2	33	182	336
4000	31,2	57,8	46	156	289
4100	31,5	58,3	48	151	279

Внутри тоже сохраняется ощущение, будто находишься на борту небольшой моторной яхты, а не «крейсера выходного дня». В просторном, залитом светом салоне, кормовая переборка которого закрывается тремя прозрачными сдвижными дверями, по правому борту расположился основательный камбузный блок, а слева, напротив него — трансформируемая «кают-компания»: два двухместных сиденья со столиком между ними. Спинка переднего сиденья переставляется, позволяя двум пассажирам устроиться слева от водителя лицом к движению; опустив столик и уложив на него пару подушек, получаем дополнительное спальное место для двоих. Правда, дли-



на этого дополнительного «спальника» на пределе — при росте 175 см мне пришлось слегка поджать ноги, чтобы на него улечься. Между тем, если снабдить переднюю часть сиденья дополнительной парой гнезд для спинки, позволяющих разместить ее ближе к горизонтали, могла бы выйти полноценная двуспальная кровать с изголовьем.

Прилаживая так и эдак спинку, чтобы проверить эту идею на практике, я совершенно случайно наткнулся на скрытый доселе сюрприз. Интересно, зачем это пассажирская подножка откидывается вверх? И что это под ней — никак матрас?

Да уж, 800-й вполне можно использовать для профессионального тестирования начинающих таможенников: сразу ли найдут они этот потайной уголок? Оказалось, что под «кают-компанией» упрятано еще одно спальное место! Правда, это в чистом виде «кроличья нора», как выражаются яхтсмены: высота в свету — не более полуметра, да и чтобы залезть сюда, нужно обладать определенной гибкостью, но вот детям тут явно будет вольготно, тем более что изголовье — открытое, над головой ничего не нависает.

Носовая «хозяйская» каюта кажется откровенно коротковатой, пока не догадываешься, что большая ширина носовой части позволила разместить более чем двухметровую кровать по диагонали. Кстати, в эту каюту, по соседству с которой «поселился» довольно просторный санузел с душем, надо по-яхтенному спускаться — небольшая «прихожая» расположена ниже пола центрального салона. Честно говоря, впервые вижу подобный «колодец» на 8-метровой лодке! Да и шесть спальных мест под

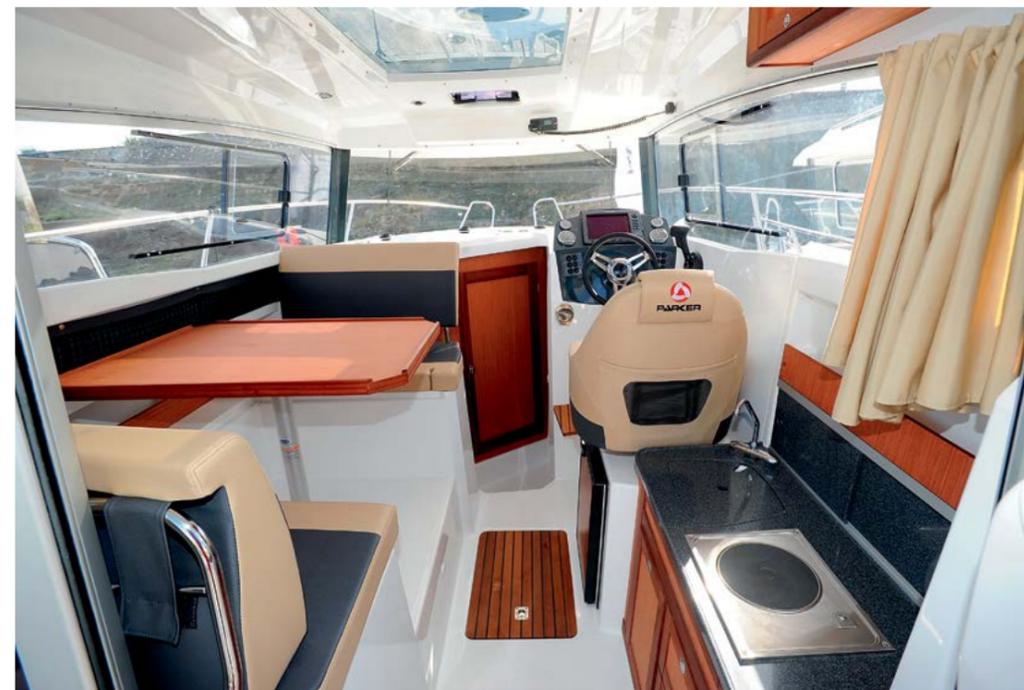
крышей при подобном размере корпуса — тоже большая редкость. А ведь при желании устроить гостей на ночлег можно и в кормовом кокпите, который накрывается тентом...

Пост управления солиден, даже без учета того, что плоскость под 10-дюймовый навигационный монитор сейчас обязательно предусматривается и на куда более компактных лодках. Откровенно не понравились только две вещи: установленная над ветровым стеклом радиостанция, пользоваться которой на ходу, особенно с коротким шнуром репитера, весьма проблематично, и расположение ничем не прикрытых главных выключателей прямо у ног пассажиров в «кают-компания» (случайно обесточить какую-нибудь цепь или просто отломать одну из рукояток можно на раз). Еще хотелось бы видеть центральный стеклоочиститель в дополнение к паре боковых на широченном панорамном «лобовике»,



но это уже, по большому счету, мелочи.

При внушительных закрытых объемах кормовой кокпит отнюдь не назовешь недомерком. Для начала, он очень глубокий (у входа в каюту предусмотрительно отформованы удобные ступеньки), и чувствуешь себя под защитой высоких фальшбортов уверенно и безопасно. Про полное спокойствие за детей и говорить нечего. Боковые сиденья откидываются вниз, отчего эта просторная и абсолютно плоская платформа становится еще шире. Конечно, на «крейсере выходного дня» эта зона претендует в первую очередь на роль прогулочной палубы, но ряд деталей вроде упомянутых откидных сидений наводит на мысль, что разработчики явно имели в виду и более практическое его использование. Так, на мой взгляд, кормовая планировка 800-го наверняка приглянется рыбакам — в первую очередь троллингистам. (На эту же категорию потребителей, судя по всему, рассчитан и опциональный дублирующий пост управления на кормовой переборке надстройки.)



Если бы не возвышающийся за транцем капот подвесника, не сразу и догадаешься, в какой из лодок находишься. На 800-м со стационарным двигателем центральная секция кормового дивана лишь чисто символически выступает внутрь, повторяя контур невысокого пластикового капота, зато за ней нашлось место для штатной «рамы» под кранцы, благо подмоторного рецесса здесь нет. Купальная платформа на нем — во всю ширину транца, в то время как подвесник вынудил обойтись парой выступающих по бокам от него кринулинов. Словом, различия минимальны, «стационар» на оперативном просторе практически не сказывается.

СПОКОЙСТВИЕ, ТОЛЬКО СПОКОЙСТВИЕ

Широченный объемистый корпус 800-го наводит на мысли о вальяжности его поведения на воде, а широкий нос хоть и обещает хорошую всхожесть на высокую волну в относительно неторопливом режиме, но способность обеспечивать мягкий и быстрый ход при волнении поначалу вызывает некоторые сомнения. Однако приглядимся к носовой части 800-го повнимательнее, причем не сверху, а сбоку и спереди. После этого становится понятно, что впечатление «тупоносости» производит в первую очередь корпус выше скулы, под «крыльями» которой скрывается словно бы совсем другая лодка. Анфас силуэт 800-го вызывает ассоциации с пузатым коньячным бокалом на тонкой ножке. Нос ниже полной скулы и впрямь более чем острый — Хенрик Асквик применил свои излюбленные обводы с «крученой» носовой частью, добавленной к классическому моногедрону.

Казалось бы, такая схема должна обеспечивать мягкий ход лишь при строго ограни-



при этом несколько шумновато, и я сразу вспомнил Хенрика, который при нашем первом с ним совместном выходе философски заметил: «Каютная лодка — это гитара...» Да, при таком обилии обширных плоскостей — ничего странного.

Вальяжность 800-го проявилась и в удивительной способности выходить на глиссирование практически без кормового дифферента, словно катаясь на колесах по невидимым подводным рельсам. Ни на одной из двух лодок я так и не сумел толком распознать момент «горба сопротивления» (да и был ли он вообще, этот горб?), хотя, судя по отрыву потока от транца, лодки уверенно глиссировали уже при мизерных 23–24 км/ч. При этом максимальная скорость с далеко не запрельными по нынешним временам мощностями 220–250 л.с., тем

ченной высотой скулы волне, но прохваты на полной скорости по высоким кильватерным следам от моторной яхты сопровождения показали, что это не так: развал уходящих на плоскость носовых участков днища все же достаточно плавный, вроде «крыла чайки», и подъемная сила при столкновении с высокой волной растет постепенно, смягчая удар плоскостью. Словом, никакого экстрима, что от «семейного крейсера» и требуется. На полуметровой же волне на полном ходу лодку лишь слегка потряхивает, словно автомобиль на неровной дороге. Порой детали надстройки ведут себя

более на таком крупном корпусе, оказалась весьма достойной — обе лодки легко преодолели «знаковый» 30-узловой рубеж, причем особо не обращая внимание на количество пассажиров на борту. Перемещение экипажа по лодке тоже не вызвало стремления немедля хвататься за клавиши управления транцевыми плитами.

На триммер оба 800-х, конечно, реагировали, но как-то без особого огонька. Выставлять Parker «на пяточку» оказалось бессмысленно: в какой-то момент при откидке мотора или колонки росли лишь обороты мотора, а скорость даже снижалась. Лодка



словно намекала: «Не дергайте меня по лобовому поводу — и будет вам в жизни счастье».

На этом спокойном фоне может показаться удивительным, что такого уравновешенного флегматика легко с полного хода вогнать в циркуляцию диаметром от силы в три длины корпуса (хотя, конечно, острые носовые обводы всегда способствуют поворотливости). Неужели наконец-то можно «зажечь»? Но дудки. При исполнении этого впечатляющего маневра 800-й заметно теряет ход, так что каких-то ощутимых перегрузок и дамского визга не ждите. Все это очень напоминает попытки «помести хвостом» на скользкой дороге на солидном семейном седане, где все ваши лихаческие поползновения незамедлительно душит система курсовой устойчивости.

Никакой существенной разницы в поведении лодок со стационарным и подвесным моторами я не отметил. Это же можно сказать и об акустическом комфорте (хотя на малых и средних оборотах тихоня-Verado даже несколько превосходил по этому показателю своего дизельного конкурента). Вариант с подвесным мотором, конечно, гораздо привлекательнее по цене, в большинстве регионов создаст меньше проблем с обслуживанием, да и апгрейд — например, при желании поставить мотор помощнее — осуществить куда проще. Еще можно упомянуть, что по-

вораживающийся туда-сюда капот подвесника, который хорошо виден с места водителя, заметно облегчает маневры на заднем ходу. Однако заглянем в технические результаты теста.

Дизельный Volvo Penta расходовал практически в два раза меньше топлива, чем бензиновый подвесной мотор сравнимой мощности! Конечно, более высокую цену дизеля не «отбить» за счет сэкономленного топлива и за несколько лет, но не будем забывать, что на полностью заправленном баке вы сможете пройти почти вдвое большее расстояние. А Parker 800 Weekend — все-таки «крейсер», пусть и выходного дня... Кстати, результаты дальности хода приведены в расчете на 230-литровый стандартный бак, хотя конструкция лодки позволяет установить дополнительную топливную емкость, увеличив общий запас топлива до 440 л.

РЕЗЮМЕ

Эта лодка напоминает идеального семьянина — щедрого и гостеприимного, со спокойным, дружелюбным и предсказуемым характером, любителя детей и не особого любителя авантюры, но умеющего в случае чего постоять за себя и своих близких. И если уж не самого семьянина, то, по крайней мере, его «дом-полную-чашу», способный в блаженные выход-

ные переместиться в какой-нибудь удаленный от городской суеты живописный уголок на воде. ❖



PARKER
POLAND

Компания «Норд Бот» —

эсклюзивный представитель Parker Poland в России, Украине и Белоруссии
+7 (812) 952-7950
info@nordboat.ru
www.nordboat.ru

РЕЗУЛЬТАТЫ ИСПЫТАНИЙ

Parker 800 Weekend с подвесным мотором Mercury Verado 250
Нагрузка — 4 чел. плюс 120 л топлива, ГВ — алюминиевый трехлопастной Меркури шагом 17 дюймов, скорость ветра — 3–4 м/с, высота волны — 0,3–0,4 м, темп. воздуха — +23 °С, темп. воды — +17 °С, акватория — Финский залив в районе форта Тотлебен, Санкт-Петербург

Об/мин	Скорость		Расход топл., л/ч	Дальность хода	
	узлы	км/ч		мили	км
600	2,1	3,8	1,7	—	—
1000	4,1	7,6	4,1	—	—
1500	5,6	10,3	6,1	210	388
2000	6,9	12,8	9,6	166	307
2500	7,9	14,7	15,4	119	220
3000	9,5	17,6	22,6	97	179
3500	12,3	22,8	28,9	98	181
4000	17,6	32,6	36,4	111	206
4500	22,1	40,8	43,6	116	215
5000	25,0	46,3	52,7	109	202
5500	30,1	55,6	71,0	97	180
6000	34,3	63,4	97,7	81	149



Parker 800 Weekend	
Длина, м:	
корпуса.....	7,90
габаритная.....	8,47
Ширина, м.....	2,90
Осадка, м.....	0,49
Килеватость, град.:	
на транце.....	18
в носу.....	35
Сухой вес, кг.....	2200
Запас топлива, л.....	230
Запас воды, л.....	78
Пассажироместимость, чел.....	8
Мощность двигателя, л.с.....	150–250