



МОРЕХОД ПОВЫШЕННОЙ ПРЕСТИЖНОСТИ

ДАНИИЛ АЛЕКСЕЕВ

В семействе быстрых мореходных катеров пополнение: анонсированный полтора года назад новый бренд Arctic в феврале был представлен публике на бот-шоу в Хельсинки, а теперь наконец выставил на тест серийный образец меньшей, 25-футовой модели Arctic 25 Commuter. Скорость вывода Arctic на рынок по современным меркам невелика, но причина есть — и она уважительная. Как отмечалось, новый интернациональный бренд ведет родословную от хорошо известной европейцам-северянам норвежской марки Askeladden.

Arctic 25 Commuter появился тогда, когда словенское дизайн-бюро Seaway творчески переработало проектную документацию по катеру Askeladden 8 Commuter с учетом современных технологий и материалов, а польская верфь Comag Inc. воплотила проект в пластике, стекле и металле. На преодоление «детских болезней», которыми обычно стра-

дает всякий новый продукт, тем более такой сложный и с такой уважаемой наследственностью, ушло время, и предусмотренные проектом характеристики были наконец получены. Настало время оценить их на воде Ладоги (никак не меньше), ведь катеру присвоена категория открытого моря «В», для которой разрешена волна до 4 метров высотой. Найти такую даже в беспокойное питерское лето

было нереально, но вот встретить там типовую «полметра-метр», как специфицируют ее в метеоисводках, очень запросто.

Даже рассматривая 25-й на картинке, трудно догадаться, что его архитектура следует традиции северных мореходных круизеров с компоновкой pilothouse. Ее характеризует наличие сплошной открытой палубы и несколько ужатой по размерам рубки «остров-

ного» типа с легким доступом из нее через сдвижные двери к бортам и в кокпит.

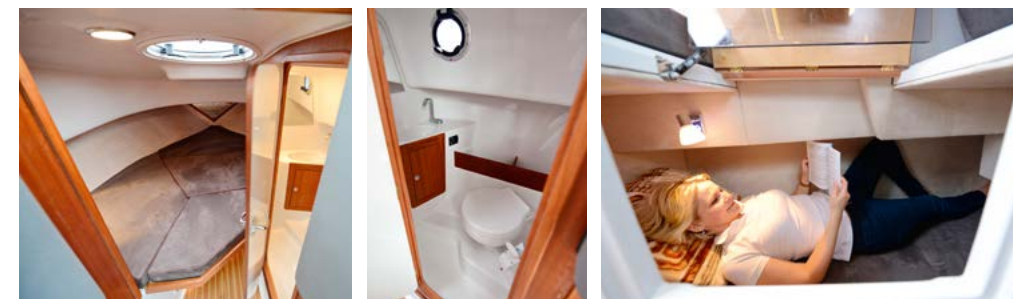
Бортовые проходы с нескользящим настилом из искусственного тика хотя и хорошо защищены высоким фальшбортом и не менее высоким релингом из полированной нержавеющей стали, все же узковаты — разве что целенаправленно пробраться в нос или корму. Развернуться в них уже непросто — только попятиться назад, если что-то нарушило планы. Однако для 8-метрового судна это допустимо. Рубка скомпонована без излишеств, по-деловому: пара регулируемых кресел на тумбах, мягкий П-образный диван в кормовой части, трансформируемый в спальное место. Камбузный блок перед штурманским креслом накрыт сдвижной крышкой. По желанию заказчика в этом месте можно разместить ящик для хранения карт или телевизор, а камбузный блок перенести на левый борт, за спину пассажира.

Удобство входа в рубку с трех сторон очевидно: легкий доступ к уткам и кранцам при швартовке или быстрый проход к баку или кокпиту при волнении. Кабинка гальюна под водительской панелью узковата, но при этом вполне функциональна и оборудована душем и открывающимся на палубу иллюминатором. Эксперты-испытатели имели шанс опробовать ее даже на ходу, правда, на волне для этого пришлось снижать ход до водоизмещающего, и это небольшая цена за возможность пользоваться удобством, не совмещенным со спальней каютой, как это часто практикуется даже на престижных судах подобного размера.

Салон оклеен бархатистой зашивкой, декорирован деревянными планками (сорт выбирает заказчик), обустроен металлическими поручнями. Кресла до предела раздвинуты к бортам для экономии места, поэтому водительское оказалось несколько смещен-

ным относительно оси штурвала. Заметно ли это? Кто рулит двумя руками, возможно, почувствует неудобство. Руля одной рукой, тем более стоя на ногах для отыгрывания волны (компоновка водительского места с подъемной подушкой кресла допускает самые разные положения рулевого в пределах досягаемости штурвала), никакого диссонанса не чувствуешь. Опционально можно заказать профессиональные кресла с амортизацией.

Вся передняя панель по-современному покрыта матовой небликующей краской, приборов контроля множество, и они логично распределены по зонам: под правой рукой кнопки якорной лебедки, подруливающее устройство и транцевые плиты, под левой — тумблеры огня, стеклоочистителей и помп, над головой — индикаторы цистерн. Потолочная консоль широкая и дает большие возможности для установки приборов или мультимедиа.



РЕЗУЛЬТАТЫ ИСПЫТАНИЙ Arctic 25 Commuter

Об/мин	Скорость		Расход топл., л/ч	Дальность хода	
	узлы	км/ч		мили	км
600	3,7	6,8	1,2	—	—
1000	5,8	10,7	2,9	—	—
1500	7,6	14,1	8,8	501	927
2000	9,5	17,6	22,4	246	455
2500	18,5	34,2	29,5	364	673
3000	27,6	51,1	36,6	437	809
3500	34,1	63,1	52,5	377	697
3850	38,0	70,3	66,5	331	613

Нагрузка — 2 чел. плюс 160 л топлива, силовая установка — турбодизель MerCruiser 4.2 QSD (350 л.с.) с угловой колонкой Bravo III, температура воздуха +22 °С, температура воды +17 °С, скорость ветра 5–7 м/с, высота волны 0,5–0,8 м, акватория — Ладожское озеро в р-не г. Приозерск, Ленинградская обл.

тимедийных систем. Картплоттер Simrad светится ярко даже под прямым солнцем, показывает все, что требует безопасная навигация, дублируя многие стрелочные индикаторы, и вы вправе выбрать любую конфигурацию отображения данных. Есть даже радар и автопилот! Жаль, что розетка-прикуриватель на 12 В всего одна — просятся как минимум еще две, напротив всех сидений. Ведь мобильные телефоны теперь есть у каждого. Однако если заказать береговое питание (в тестовой лодке отсутствовало) 220 В, розетки будут у каждого светильника и в салоне.

Катера такого класса редко строятся «на склад». Обычно тестовые образцы уже явля-

ются клиентскими и несут некоторые индивидуальные черты в списке установленного оборудования — это одна из важных особенностей Arctic.

Вот и этот 25-й, в отличие от исходного проекта, вместо багажных отсеков под сиденьями левого борта получил дополнительное спальное место такого типа, какой яхтсмены именуют «гробик». Вход в него прикрыт неширокой двустворчатой крышкой, и чтобы успешно влезть внутрь, требуется некоторая гибкость в теле и отсутствие клаустрофобии. По этой причине дополнительное спальное место лучше подойдет ребенку либо проштатившему матросу. Как бы то ни было, места внутри вполне

хватает, есть светильник и вентиляционная решетка.

Еще одна нетипичность — упомянутый стол в салоне, который установлен не на штативе, как следовало по проекту, а по-фински — на струбцине, скользя из походного положения у подволока на рабочую высоту вдоль полированного пиллерса. «Крылья» стола складные, он к тому же поворачивается на оси, и можно так подобрать его положение, чтобы рассесться вокруг можно было с комфортом. Тем не менее, как мы уже упомянули, это все радости для стоянки. На ходу мощный стальной пиллерс проявил себя совсем в другом качестве, и довольно ценном.

Ладога редко бывает спокойной. Западный ветер поднял волну до 0,8 м, и мы исходили ее во всех направлениях и со всеми возможными скоростями. Надо сказать, Arctic 25 Commuter — довольно тяжелый относительно своих размеров катер, благодаря чему дискомфорт от волнения на борту минимален — лодка попросту «давит» мелкую волну. На совесть отформованный корпус с развитым набором, обширное остекление от Eгtes, мощная звукоизолирующая моторного отсека, в котором ровно урчал 350-сильный дизель MerCruiser, запас топлива в полкубометра (560 л) дали водоизмещение за четыре тонны. И даже несмотря на достойную энергооборуженность, позволившую налегке раз-

вить максимальную скорость без малого 40 узлов, переходный режим у катера получился ярко выраженным, с задиранием носа и мощной попутной волной. Транцевые плиты необходимо применять по полной программе, опуская при разгоне до упора!

Замеры показали, что во всем диапазоне рабочих оборотов до 3800 об/мин есть не слишком широкий промежуток 2800–3300 об/мин, в котором путевой расход топлива оптимален, примерно постоянен и составляет менее 2 л/милю. Ему соответствует крейсерская скорость в пределах 22–25 узлов, ее мы и старались держать на волне.

На попутных курсах можно было идти на 25–27 узлах, ударяя днищем в склон каждой третьей волны и рассекая брызги широким носом. Мерная качка воспринимается нормально, единственное неудобство — солнце ярко сияло сквозь верхний люк, то и дело отражаясь в наклонном ветровом стекле. Требуется установки на люк затемняющей шторки. Боковая волна шла вообще на ура: лодку не валяло, не забрызгивало и можно было спокойно открыть подветренную дверь для вентиляции.

«Встречка», понятно, воспринималась потяжелее. Пошли брызги через крышу, пришлось задрать все двери и люки (никаких нареканий относительно протечек в уплотнениях) и уменьшить ход до минимальной скорости глиссирования (17–20 узлов). В носу кидало, самым комфортным местом в салоне оказались кормовые рундуки, а самой надежной опорой при перемещении по нему стал тот самый пиллерс стола. Штормовать, ухватившись рукой за верхний поручень, можно какое-то время, но позу требуется менять, и более удобный альтернативный поручень, чем этот клиентский «шест», придумать трудно.



РЕЗЮМЕ

Arctic 25 Commuter логично встает в ряд морских «внедорожников» финского, польского и американского производства — катеров с аналогичной «полупрофессиональной» компоновкой, которые прижились на крупных водоемах Северо-Запада. Довольно высокая для польского происхождения цена в районе 100 000 евро (зависит от выбора двигателя и прочих опций) оправдана добротностью конструкцией и изначальной люксовостью норвежского проекта. Выдающейся обитаемости у этого относительно небольшого и чистокровного морехода искать не следует, его предназначение в другом: обеспечить экипажу гарантированно безопасную доставку в порт-убежище, если вас в пути внезапно застала непогода. Будьте спокойны: Arctic 25 с этой задачей справится отлично. Лодка позволяет уверенно идти открытым морем, маневрировать в стесненных гаванях, многие дни жить на борту экипажем в 2–4 человека. ❄



ARCTIC

000 «Норд Бот» —

продажа яхт, сервис

Санкт-Петербург, Южная дорога, 4, к. 1,

яхт-клуб «Крестовский»

+7 (921) 953-42-37

www.arctic-boats.com

Arctic 25 Commuter	
Длина, м	8,55
Ширина, м	2,90
Водоизмещение порожнем, т	3,80
Пассажироместимость, чел.	8
Запас топлива, л	320 + 240
Запас воды, л	105
Объем септика, л	50
Мощность двигателя, л.с.	260–370