ПРИКЛЮЧЕНИЯ И МЕДОВЫЙ МЕСЯЦ

АНТОН СОРОКИН

История верфи Nordkapp напоминает классический европейский роман: тут есть солидное поместье, сменившее владельца; неторопливое развитие добротного сюжета и совершенно неожиданный его поворот, после которого события начинают разворачиваться стремительно, но все же не нарушая традиций.

Само название предприятия — значимый для Норвегии символ. У мыса Нордкап встречаются Атлантический и Северный Ледовитый океаны. Сразу встает вопрос: насколько отвечают требованиям севера открытые катера, на которых специализируется предприятие? Владельцы и разработчики верфи полагают, что вопрос практичности не первостепенен: важны сами ощущения, связанные с символом. Иначе говоря, первым делом — эмоции, как и в любой хорошей книге. Правда, качество постройки все равно должно быть на высшем уровне и соответствовать ожиданиям. Судостроительная компания Nordkapp оправдывает их с 1966 года, неизменно оставаясь верной своей философии: катера от 5 до 8,5 м, привлекающие надежностью, мореходностью и добротным дизайном.

Впрочем, в 1992 года, когда верфь приобрел Ронни Антонсен, который моложе самой компании, он сразу затеял в этом «поместье» обновление. Нужно отдать ему должное: он не стал производить глубокую перестройку, но освежил солидное «здание» и заново отделал «фасад». В этом ему помог признанный дизайнер Эспен Торуп, известный, в частности, такими проектами, как полное обновление двух модельных рядов финской компании Bella Boats. И если судить по заметно возросшим продажам продукции, покупатели признали, что лодки Nordkapp действительно вышли на новый уровень как по своим потребительским качествам, так и по дизайну. Все это не могли оставить без внимания специалисты: в 2014 году Nordkapp 605 Enduro получила приз European Powerboat of the Year в категории лодок до 25 футов.

Nordkapp Enduro Ranger 705	
Длина, м	7,05
Ширина, м	2,30
Сухой вес, кг	1580
Запас топлива, л	200
Мощность ПМ, л.с.	110–250
Пассажировместимость, чел.	7

Традиции — это прекрасно, однако есть и новомодные тренды, поэтому с недавних пор в модельном ряду верфи появились первые лодки с алюминиевыми корпусами (по сути, модификации существующих моделей Avant и Enduro, поскольку проверенный стеклопластиковый «верх» с узнаваемым дизайном остался прежним). Но не все так просто: полностью повторить в металле стеклопластиковые обводы практически невозможно, и специалистам верфи пришлось постараться, дабы сохранить фирменные признаки лодок Nordkapp: легкий выход на глиссирование, хорошую устойчивость на курсе на высоких скоростях и способность мягко преодолевать высокую крутую волну.

Успех первых Ranger на базе Avant 605 и Enduro 605 воодушевил компанию не останавливаться на достигнутом. На требования потребителей, распробовавших все прелести алюминиевого корпуса и все чаще выдвигающих пожелание получить такую лодку большей вместимости, в самом конце нынешнего года верфь откликнулась моделью Enduro Ranger 705.

Особого внимания достойно ее оснащение. Практически все, что большинство верфей предлагает лишь в качестве опции, здесь уже входит в стандартную комплектацию. Причем не только такие банальные вещи, как 12-вольтовые розетки, непромокаемые чехлы для сидений, крюк для крепления воднолыжного фала или «купальный» трап. В «стандарте» есть даже светодиодная подсветка кокпита! Ну и где еще встретишь идущий в комплекте с лодкой «аварийный чемоданчик» с аптечкой, сигнальными ракетами, специальными инструментами, ножом, защитными перчатками и другими полезными вещами? (Кстати, подобным набором оснащаются все без исключения лодки Nordkapp.)

Что же касается дизайна, то он явно продолжает традицию моделей-предшественниц, заодно демонстрируя удачность сращения двух разных по концепции материалов: острые линии корпусного металла элегантно сглажены переливами пластика.

Лодка заявлена как семиместная, но в реальности здесь можно рассадить куда больше народу: четверо на заднем диване, двое — у судоводительской консоли, а уж в носовой части, на G-образном сиденье, можно и тех самых семерых разместить.

О том, что едва ли не под каждым сиденьем расположены рундуки, кажется, и говорить не стоит. Сразу привлекают внимание аккуратно встроенные в борта ниши для кранцев. Все вместе производит впечатление идеальной стилистической выдержанности.

Иначе выглядит топовая на сегодня модель марки — Noblesse 790. Оговорка про «сегодня» не случайна: верфь ведет работу над катером Enduro Sport 805, но данных о нем пока нет. Впрочем, Noblesse 790 вполне справляется с ролью флагмана. Само название этой линейки указывает на ее привилегированное положение, поскольку noblesse переводится как «аристократия, дворянство» (помните noblesse oblige — «положение обязывает»?).

Тут-то в нашем «классическом романе» и происходит «сногсшибательный поворот». Дело в том, что для разработки флагманской модели владелец верфи приглашает нового разработчика — Барда Экера. А это персонаж незаурядный: он и основатель дизайн-бюро Eker Design AS, и владелец собственной верфи, выпускающей скоростные катера Hydrolift, и совладелец завода суперкаров Koenigsegg, и, наконец, титулованный офшорный гонщик. Словом, человек-скорость. И неудивительно, что обводы катера изначально проектировались в расчете на высокие скоростные показатели, а планка максимально разрешенной мощности весьма внушительна для 8-метрового корпуса — 400 л.с. С 300-сильным двухтактным Evinrude E-Tec G2 наши коллеги из одного норвежского журнала разогнали эту лодку (все-таки изначально круизную, а не гоночную) до внушающих уважение 52,5 узла, высказав предположение, что с топовой мощностью вполне реально преодолеть и знаковый 60-узловой рубеж. И если в гидродинамическом плане модель совершила существенный рывок по сравнению с предшественницей Noblesse 760, то философия жилой зоны осталась прежней. Правда, дизайнеры в очередной раз продемонстрировали чудеса. Всего фут добавленной длины, а сколько освободившегося пространства! Первая мысль при беглом же знакомстве: сюда можно загрузить весьма приличный гостиничный номер. Поэтому осмотр начнем с каюты, вход в которую традиционно располагается слева от рулевой колонки.

Nordkapp Noblesse 790	
Длина, м	8,11
Ширина, м	2,50
Сухой вес, кг	1950
Запас топлива, л	300
Мощность ПМ, л.с.	200–400
Пассажировместимость, чел.	8

Небольшой «коридорчик» у лестницы формируется слева весьма вместительным шкафом. В глубине просматривается обширный V-образный диван, который трансформируется в огромную кровать, на которой только медовый месяц проводить.

Света достаточно: два дельтовидных окна в носовой части вполне соразмерны помещению. Высота потолка в каюте 176 см.

Когда среднюю закладную часть спального места требуется снять совсем, чтобы превратить его в удобный для сидения диван, часто возникает вопрос: куда ее девать? Разработчики Noblesse нашли блестящее решение: по-походному эта деталь устанавливается вертикально вплотную к носовой переборке каюты, превращаясь в органичную часть внутреннего интерьера.

Еще одна хитрость проектировщиков: туалет встроен в стену справа от входа. Невозможно в такой размерности? Отчего же, вполне возможно, если сделать упрятанный за дверью санузел выдвигающимся. Удачная

идея. Устанавливать его непосредственно в каюте, символически прикрыв крышкой или мягким сиденьем, как это часто делается на лодках схожих размерений, — не совсем комильфо, все-таки noblesse oblige!

И еще одна приятная особенность, на сей раз — стола в кормовом кокпите: его можно установить не только целиком, но и в половинном варианте, что высвобождает пространство для перемещений экипажа. Рукомойник (он же — мойка для посуды) расположен в кокпите рядом со входом в каюту. Рядом с ним по левому борту можно организовать и кухню, тем более что имеется место для установки холодильника (это одна из опций). Ну а душ, входящий в базовое оснащение, — в кормовой части.

Еще одна приятная деталь в каюте — удачно размещенные колонки, создающие плотное объемное звучание. Другие элементы единой акустической системы элегантно вписаны в борта кокпита, а общее управление ею можно производить с iPad.

Над каютой, разумеется, достаточно места для «солярия». Мягкое покрытие для него поставляется опционально, поскольку в основной санпад легко трансформируются сиденья и лежанки в кокпите. Подъем на носовую часть палубы осуществляется сквозь откидывающуюся часть ветрового стекла, к которой ведут весьма удобные многофункциональные ступени. Так, в одну из них встроен подстаканник, удобно расположенный прямо под левой рукой судоводителя.

Во всем кокпите каждая деталь полезна и оправдана. Приборная панель компактна, но щедро оснащена дисплеями навигационной системы с возможностью установки дополнительного оборудования. Кресло шкипера трансформируется. Остальные сиденья — тоже. Между ними устанавливается стол, который также может раскладываться по частям или служить опорой для санпада. Кормовой диван разделен проходом, ведущим на кормовую платформу. Там удобно и купаться (тем более что есть лестница, ведущая в воду), да и для рыбалки подходит. И на «закуску» — те же фирменные «излишества» вроде светодиодной подсветки в каюте и на платформе. Палуба опционально может быть устлана тиком.

Определенно, тут можно жить. И не просто жить, а отправляться на Noblesse 790 в свадебное путешествие. А что, вполне подходящий финал для добротного романа!

Jonacor marine

Санкт-Петербург, Песочная наб., 18
Тел. +7 (812) 702-47-70
Факс +7 (812) 702-47-79
e-mail: info@jonacor-marine.ru
www.jonacor-marine.ru