



Little Toot

В 1974 году Америку потряс нефтяной кризис. Продажи автомобилей катастрофически падали, а уж производство моторных лодок и вовсе вошло в состояние клинической смерти. Но для кого война, а для кого мать родна. Джерри Хастед, президент компании Blue Water Boats из штата Вашингтон, что выпускала 38-футовые кэчи «Ингрид» по норвежским мотивам, разработанным когда-то Колином Арчером, задумался о возможности производства достаточно мореходной и комфортабельной моторной лодки с очень малым расходом топлива. Постепенно возникла концепция судна.

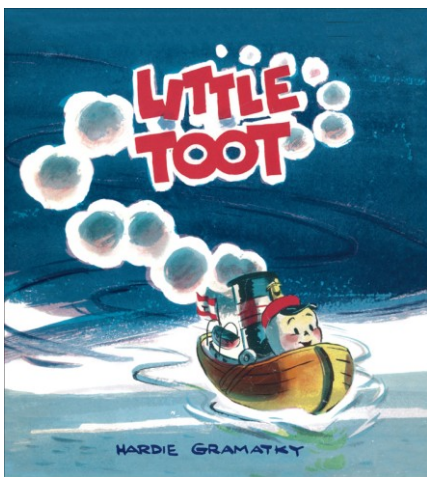
Приемлемую мореходность и максимальный внутренний объем при минимальных размерах обеспечивала лишь компоновка традиционных буксиров. Но в этой компоновке содержался еще и сильный маркетинговый ход. С одной стороны, владелец маленькой лодки с внешностью могучего буксира чувствовал себя настоящим мореманом. С другой стороны, поскольку в решении о приобретении семейной лодки веское слово имеет женщина, Хастед с успехом использовал персонажа из культовой детской книжки художника и писателя Hardie Gramatky «Little Toot», переведенную на многие языки и разошедшуюся по миру миллионными тиражами. В 1939 году Харди, глядя на снующие по Ист-Ривер суда, придумал одушевленный озорной буксирчик, назвав книгу о его приключениях «Маленький гудок» и снабдив собственными иллюстрациями, за что удостоил-

ся звания классика американской детской литературы. К слову, аналогичный персонаж нам знаком по советскому мультфильму «Катерок». Ни одна женщина, которой читали эту книжку в детстве, и которую она читала своим детям, не смогла бы отказать мужу на предложение: «Дорогая, давай купим новую лодку. Знаешь, такой милый Little Toot».

В результате творческих мук и упорного труда Джерри Хастеда и его друга, конструктора Линна Сенура, родилось небольшое судно длиной 26 футов в стиле буксиров 30-х годов. Уверенный в успехе предприятия Хастед, его брат Джим, и страстный любитель лодок, предприниматель Гейл Дэвис в 1979 году учредили Nordic Tugs Inc. С названием долго не мудрили. Здесь сказалась привержен-

ность Хастеда к северным, норвежским традициям судостроения, олицетворяющим мореходность и надежность, ну а Tugs - буксиры появились само собой, поскольку облик лодки уже сформировался. Лодку под номером 1 нарекли несерьезным именем BeeVee, но если вспомнить образ Little Toot, то все становится понятно. На Международном Бот-шоу Сиэтла 1980 года Nordic Tug 26 произвел настоящий фурор. За неделю было принято 54 заказа! Серийный выпуск буксирчиков с традиционным для Америки стеклопластиковым корпусом наладил на площадях Blue Water Boats, ради чего пришлось свернуть производство парусных яхт. Nordic Tug 26 делали и в рыболовном варианте без задней каюты, и с одной лишь правой дверью в рулевой рубке, и с различной планировкой кают.

Конструкторы верфи тем временем занимались новыми разработками. В 1985 со стапелей сошел первый Nordic Tug 32, увеличенная копия первенца компании и на сегодняшний день их построили чуть больше 300 штук. С 1997 года построено 110 кораблей, а иначе это судно уже не назовешь, Nordic Tug 42. В 1998 году нишу между NT-32 и NT-42 занял Nordic Tug 37 (построено более 200 лодок). Потребитель хотел больше размера, больше комфорта, и бедняга Little Toot оказался чужим на этом празднике жизни. Вместе с началом выпуска 42-го, последний Nordic Tug 26 с порядковым номером 172 покинул ворота компании, которая буквально следовала поговорке «Дальше - больше».



В 2003 году свет увидел Nordic Tug 52 (сегодня он уже называется Nordic Tug 54), а в прошлом году представили Nordic Tug 49. Причем, все «буксиры» от Nordic имеют почти идентичную внешнюю архитектуру, что неискушенный зритель издали и не поймет, какая модель проплывает. Все дело лишь в размерах. Правда, есть и другие фирмы, которые уловив свой стиль, выпускают абсолютно внешне одинаковые яхты различных размеров. К примеру, немецкая верфь Bavaria.

изменений. Лодка вместе с якорным роульсом имеет длину 8 метров и ширину 2,9 метра. Сухой вес буксирчика - 3084 килограмма, а осадка составляет 0,8 метра. Чуть подретуширована внешность. Вместо деревянных дверей появились пластиковые, а резиновые уплотнители окон больше не бросаются в глаза, поскольку закрыты отбортовками обшивки. Немного изменились абрис боковых окон. В автостроении все это называется фейслифтингом.

надстройку можно обойти по палубе, но в районе заднего салона ширина потопчины значительно уменьшается, поэтому пробираться там не очень удобно. Хотя держаться есть за что: по крыше и салона и рулевой рубки проложены мощные релинги. Посему в кокпит лучше попасть через внутренние помещения.

Вход с палубы внутрь Nordic Tug 26 осуществляется через сдвигающиеся вперед двери с удобными трубчатыми ручками-скобами. Поскольку высота дверей меньше высоты рубки под ними расположены откидные поднож-



С начала своей деятельности верфь Nordic Tugs построила более 800 судов, которые приобрели у американцев некий ореол культовости. Издаются журналы, ежегодно на обоих побережьях и на Великих озерах проводятся фестивали «буксиров». Вроде все хорошо, но почитать на лаврах компания не собиралась. Здесь надо отдать должное прозорливости руководства Nordic Tugs в лице президента Джима Кресса, к несчастью, осенью погибшего на собственном мотоцикле. Еще до нынешнего кризиса он принял решение возродить производство Nordic Tug 26, не в последнюю очередь, ориентируясь на европейский рынок, где большие «буксиры» компании никогда не будут пользоваться устойчивым спросом.

В компании споро взялись за работу, благо матрицы пылились на складах, и вот чуть помолодевший старина Nordic Tug 26 под №173 в конце октября прошлого года был спущен на воду. Ни обводы, ни размеры не претерпели никаких

Палубу Nordic Tug 26, покрытую нескользящим покрытием, опоясывает комингс шириной сантиметров семь. На нем крепятся шесть 20-сантиметровых швартовных уток и релинги из дюймовой полированной «нержавейки». При желании всю

ки. Обзор из рулевой рубки (или капитанского мостика, как будет угодно) просто великолепный. Три передних окна с регулируемыми стеклоочистителями и два боковых, щедро остекленные двери и два задних окошка с опускаемыми секциями для вентиляции позволяют надежно контролировать обстановку вокруг судна. Так что боковые иллюминаторы



выполняют скорее декоративную функцию. Высота в рубке - 1,88 метра.

Здесь находятся два высоких рундука-сиденья для капитана и пассажира и пост управления. На нем кроме штурвала и привода ДУ сосредото-



точен длинный ряд включателей, две панели электрических переключателей с предохранителями, и многофункциональный информационный дисплей SmartCraft VesselView (или, как вариант, Volvo Penta EVC Display) отображающий все функции, как двигателя, так и других судовых систем вплоть до скорости. Но управлять из рубки носовым подруливающим устройством Lewmar и электрической якорной лебедкой той же фирмы

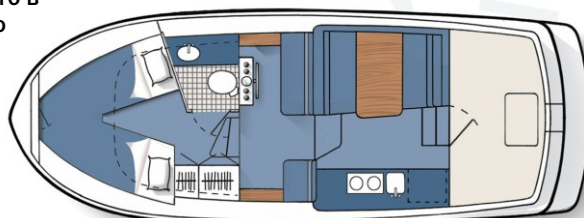


можно будет, лишь заказав их в виде опции. В стандартное оснащение входит зарядное устройство для аккумуляторов, инвертор и компас Ritchie. Остальной «навигацией» владелец может укомплектовать судно самостоятельно в соответствии с запросами и кошельком благо места для установки приборов предостаточно, включая традиционный для Nordic короб над лобовым стеклом. Интересно, что большая часть Nordic Tug 26, эксплуатирующихся в Америке, снабжена радаром, но это скорее для создания пушечного имиджа «буксирчика».

Две подсвечиваемые ступени ведут из рулевой рубки в носовую каюту с оборудованной рундуками V-образной койкой и двумя бра для чтения. Освещение и вентиляция каюты осуществляются через 20-дюймовый потолочный люк и иллюминатор по левому борту. А вот дверь в кубрик не предусмотрена. Видимо при столь миниатюрных габаритах помещений это невозможно, хотя некая приватность в спальня каюте не помешала бы.

Слева от трапа два довольно глубоких запирающихся шкафчика, а справа дверь в галюн. Он в плане расширяется к борту и за счет этого остроумного решения внутри оказывается больше, чем это может показаться снаружи. Зрительному расширению пространства способствует и внутреннее зеркало почти во всю площадь двери. Естественное освещение и вентиляция галюна через тонированный иллюминатор.

В кормовую каюту из рубки спускаешься тоже по трапу с двумя ступенями, оснащенными ночной подсветкой. Высота в кормовом салоне как на «взрослых» яхтах - 1,93 метра, а по подволоку проходят два тиковых релинга, дабы за что было ухватиться во время качки. По правому борту расположено «купе» с объемистыми рундуками, которое раскладывается в двупальную кровать. Напротив него высокий шкаф и камбуз. В стандартное оснащение камбуза входят мойка из «нержавейки», холодильник Nova Kool объемом 68 литров и спиртовая плита Kenyon с двумя конфорками. Установка газовой плиты с инсталляцией всего необходимого оборудования включена в список опций. Столешница покрыта искусственным камнем Wilsonart (цвет выбирает заказчик), дверцы открывающихся и выдвигающихся шкафчиков выполнены из ламинированных шпоном панелей. Чистая вода на камбуз подается из двух баков общим объемом 150 литров, а горячая, также как и в галюн, из входящего в стандартную комплектацию 22-литрового бойлера.



Рулевая рубка и кормовой салон объединены в общее пространство, а визуально их делят лишь разноразмерность да узкие спинки передних диванчиков. Это позволяет создать иллюзию простора при весьма скромном объеме помещений. Легкости и воздушности кормового салона способствуют также большие окна (передние со сдвижными секциями), через которые открывается захватывающий вид на проплывающие мимо красоты как для сидящих за столом, так и для стоящего у плиты кока. Кстати, все окна на судне слегка тонированные.



Но чтобы вода забурлила надо отдать швартовы, вернуться в рулевую рубку и кнопкой завести двигатель установленный в машинном отделении под пайолом. Типично по-американски Nordic Tug 26 обладает хорошей энерговооруженностью. В стандарте он оборудован 110-сильным пятицилиндровым дизелем Volvo Penta D3 с реверс-редуктором Hurth. Кстати, в Европе такому же мотору доверили «таскать» 13-метровый Linsse-40.9 водоизмещением аж 16,5 тонн! Интересно, что для «Нордиков» Volvo Penta поставляет двигатели не традиционного зеленого цвета, а



Заказы на Nordic Tug 26 уже принимаются по цене около \$190.000, что ввиду новизны лодки представляется несколько завышенным. Поясню. Если выстроить график модельного ряда Nordic Tug по длинам в футах 54,49,42,37,32,26, и по стоимости в базовой комплектации, получаются



В кокпит ведет распашная дверь на трех петлях с огромным стеклом и откидывающийся стеклянный люк. В небольшом, примерно 1,2 x 2,3 метра, но уютном кокпите к стенке салона приформован запирающийся рундук, где очень удобно сидеть, любясь бурлящей за кормой водой и убегающей волной.



окрашенные белой эмалью в цвет палубы «буксиров». Для особо патристичных американцев в качестве опции возможна установка двухлитрового дизеля Cummins той же мощности, но уже с трансмиссией ZF25A. Оба редуктора абсолютно идентичны, лишь продаются под разными названиями, и непонятно почему так развели эти бренды по двигателям.

Такие силовые установки позволяют Nordic Tug 26 развивать максимальную скорость 13,5 узлов, чего достаточно для быстрого укрытия в бухте при ухудшении погоды, а кормовой дифферент примерно в 4 градуса, вполне приемлем. Единственная неприятность - в выхлопной патрубок за час вылетает около 19 литров солянки. На крейсерской же скорости в 6,8 узла Nordic Tug 26 идет на ровном киле, расход топлива при этом составляет 4,2 литра в час. Так что полной заправки бака объемом 284 литра хватит на 830 километров спокойного плавания. Плавать же лучше спокойно, поскольку увеличение скорости лишь до 8 узлов, до 8 литров в час увеличивает расход топлива.

пропорционально снижающиеся почти прямые линии. Лишь для самого маленького «буксира», несмотря на простенькую отделку кают и скромную базовую комплектацию в сравнении со «старшими братьями», линия цены резко поднимается вверх. Судя по этим графикам, точка цены модели «26» должна располагаться в районе 130-140 тысяч долларов.

Но обладать такой лодкой стоит! 26-й «буксирчик», в отличие от разных «ринкер-кобальтов», находится в абсолютной гармонии с природой, не возмущает водную гладь, а лишь украшает ее. Да и положительную энергетику добрых и умиленных взглядов, обращенных на него с берега или проплывающих мимо судов, передаст всей своей команде. Не будет ничего удивительного, если капитаны сухогрузов и теплоходов на встречных курсах будут приветствовать Nordic Tug 26 судовым гудком. А в ответ услышат ваш «Little Toot».

Фарит ВАЛИУЛОВ
Фото из архива автора

