

Процесс изготовления корпусов для Нордик Таг стал еще лучше.

Нордик предлагает еще большую независимость на воде.

Статья Мэти Гюрнси.

По крайней мере, один раз мы бываем на борту новой модели Нордик Таг и каждый раз лодки оставляют приятное впечатление. Крепкие, с отличительной внешностью Нордик Таги представляют уникальное семейство судов. Поэтому, когда нам представилась возможность посетить третью по счету 52 футовую траулерную яхту (17 метров) Нордика, мы были более чем счастливы, хотя, лишь недавно осматривали корпус №1. Солнечным осенним днем мы предвкушая знакомство с новым тагом, отправились в Анакортс. Ведь корпус №3 существенно отличается от своего первого предшественника.

Механизм и устройство.

День начался с экскурсии по верфи. Внутри располагались суда на разных ступенях строительства, включая уже четвертый траулер 52, куда как раз устанавливались внутренние переборки. Как и для всех Нордик Тагов 52ой серии, строительство начинается с изготовления двух секций корпуса. Стекловолокно последовательно укладывается слоями назад от шва палубы. Когда две половины соединяются, стекловолоконное покрытие закрывается в местах стыка материалом, создавая одну прочную поверхность. Мы наблюдали, как укладывался слой ткани на левую сторону борта Нордик Тага 37. Что поразило на заводе, так это отсутствие защитной одежды у рабочих. Система вентиляции настолько хороша – воздух меняется каждые несколько минут – что позволяет рабочим работать в джинсах и футболках. Также удалось проследить за процессом вакуумизации, которую Нордик Тагс использует довольно часто при изготовлении самих судов, так и при изготовлении переборок, деталей палубы и хардтопов. Этот процесс позволяет контролировать проникновение смол сквозь ламинат, создавая более прочную поверхность. Это довольно точный процесс, и иногда необходимо отбраковывать некоторые части, сделанные ранее, чтобы отработать процесс. Теперь же рабочие могут снять не проклеенную деталь, установить вакуумное оборудование и впрыснуть смолу, склеивая детали одинаковые по весу, прочности и плотности. В будущем же команда надеется, что сможет использовать этот процесс на самой палубе. В то время как отрабатываются новые технологии, некоторые процессы делаются в ручную, к примеру, деревянные детали. Внутренние детали сами по себе изготавливаются и монтируются по специальным стандартам, при чем бригада по отделке постоянно отслеживает установку деталей из ценных пород.

Отличная проводка.

Удалось так же посмотреть монтаж проводки, изготовленной на долгую и надежную службу. Нордик Таг 52 имеет усовершенствованную систему питания, включающую две панели предохранителей по 12В. Головная панель находится в рубке и контролирует всю жилую цепь судна, в то время как техническая цепь находится в специальном помещении, сразу за моторным отделением. Несколько отлично запитывание от батарей. В отличие от обычных изоляторов на Нордик 52 установлены реле серии Sensing Relay, которая добавляет аккумуляторы в систему энергоснабжения только после их полной зарядки. А индикаторы на штурвале помогают шкиперу определить степень готовности батарей. Реле могут быть включены и вручную, что позволяет параллельно использовать аккумуляторы. Техническое помещение, расположенное в центре судна имеет дополнительно аккумуляторы AGM так же и устройства от постоянного тока, помпы и другие детали. Ещё одно отличие третьего корпуса от предыдущих – на нём дополнительно установлены стабилизаторы Wesmar.

Машинное отделение.

В лазарете на кормовой части судна располагается водонепроницаемая переборка с дверью в машинное отделение. Такая же дверь есть и на противоположном конце отделения, поэтому технический персонал судна вполне может попасть сюда не проходя сквозь салон. У третьего корпуса одинарный двигатель, больше подходящий философии фирмы. Предыдущие модели на которых были установлены по два двигателя достигали 19 узлов, расходуя при этом 50 галлонов (190 литров) в час. Лодка с одиночным двигателем «Катерпиллар С-12» выдает 705 лошадиных сил, достигая 16 узлов, расходуя при этом всего 35 галлонов (132 литра) в час. С однодвигательным вариантом моторизации, обслуживание стало многократно легче. Окрашенные в белый цвет, алюминиевые топливные баки расположились по обоим бортам судна. Весь сервис легко осуществляется с навесных полок.

Вокруг двигателя уложены панели, что создает ровную поверхность для обслуживания двигателя, и оставляет его чистым от различных потеков. Нордик Таг имеет наследственное сходство с рабочими судами, поэтому в целом его машинное отделение принципиально не отличается от оных. В машинном отделении смонтирован одинарный силовой кабель, в то время как на первой модели был двойной, которого бы хватило для питания небольшого города. В это же время 3 лодка имеет усовершенствованный генератор мощностью 17 кВт.

Планировка и устройства.

В то время как форма палубы осталась без изменения, включая расположение переборок, форма рубки немного изменилась. Судя по фотографиям, изменения незначительные, палуба 3 – стандартная модель без флайбриджа. С хорошим обзором и удобством рубки, интересно насколько бы пользовалась популярностью модель с мостиком. Наибольшим переменам в третьей версии подверглась планировка каюты. Один коридор теперь объединяет все каюты, что отделило проход с рубки, сделав последнюю более вместительной и позволило разместить сиденье, которое могло бы стать прекрасным местом для рабочего стола.

Диван в рубке так же стал больше, теперь он имеет U-форму, в отличие от прежней L. Рундуки и тиковые детали подчеркнуты мягким покрытием так же как и диван, обшитый темно синей кожей. Доступ к проводке легко обеспечен, пост управления имеет удачный 15 дюймовый (38 см.) дисплей. Не удивительно было увидеть и отдельный дисплей для двигателя. Хотя мы привыкли уже видеть более укомплектованные суда, однако и эта LCD панель может вполне показать нужную диагностическую информацию. Жилая площадь - в привычном исполнении: это трех -каютная модель. Солидный размер имеет каюта владельца, где высокие потолки, телевизор на электрической консоли, который регулируется с кровати по левому борту.

Обе другие каюты такие же просторные, с большими душевыми комнатами.

Морозильник, стиральная машина – в проходе между кабинетом и каютой владельца. Это помещение примечательно тем, что ее дверь открывается вверх. Каюта гостей имеет двухъярусную кровать, нижняя из которых двойная. Салон в новом Нордик Таге просторнее. В нём установлен сдвигающийся диван по правому борту, который можно опционально заменить на два кресла.

Камбуз по левому борту – превосходный. За одним из тиковых рундуков мы обнаружили посудомоечную машину.

Хороший штрих – двойной холодильник, один расположен на камбузе, второй - в барной секции по правому борту – удачный шаг разделить еду от напитков.

Готов к продаже.

Нордик Таг 52 стал платформой для воплощения многих идей и стал настоящим успехом. Внешний вид и одномоторное исполнение судна традиционны для компании и станут хорошим предложением для владельцев 42 футовых Нордик Тагов. А для новых покупателей Нордик Таг 52 доступен и в двух двигательном варианте моторизации и составит хорошую конкуренцию схожим судам на рынке.

Мнение владельца «Такой корабль – источник позитива. Технологические нововведения вписываются в общий план судна. Интерьер – великолепен, с богатым тиковым покрытием и деталями как у яхты за миллион долларов. Материалы интерьера превзошли наши ожидания.»

По часовой стрелке от потолка -- Как внутри, так и снаружи новый Нордик Таг 52 предлагает много свободного пространства: высокий потолок в каютах, большие окна, что создает просторность, конфигурация рубки и расположение поста управления позволяет гостям поучаствовать в управлении траулером в полном комфорте.