

› **Алексей Даняев.** Фото автора

Маломерные суда – это товар с таким экспортным потенциалом, что для стран с развитым судостроением доходы от их продажи могут составлять значительную часть оборота внешней торговли. В Финляндии каждые два года ассоциация финских судостроителей «Finnboat» проводит «плавшоу» в ихерах среди островов архипелага Турку, и можно только позавидовать, насколько четко и вместе с тем демократично организован показ новых судов представителям международных специализированных изданий из стран Северной Европы.



Достоинейшие среди равных

Основное условие, которое организаторы выдвигают участникам шоу: представляемые модели должны быть освоены в серийном производстве в текущем году, причем непосредственно в Финляндии. Но даже при этом поток новинок приходится делить на группы – до 5 м длиной и свыше того – и проводить по каждой отдельные «покатушки». Значение подобных встреч для специалистов трудно переоценить – здесь в реальных и равных погодных условиях конкурируют между собой по потребительским качествам как моторные, так и парусные суда, которые можно было видеть в лучшем случае только на ковролине выставочных стендов.

В этом году в небольшом городке Науво патриотичные финские судостроители собрали в начале июня 44 новых судна длиной от 5 до 12 м от двух десятков местных судостроительных фирм и представили их разноязыкой журналистской братии из 18 стран Европы, а также США и Японии – всего съехались около 60 придирчивых экспертов. Отведенного времени хватало на проведение 21 тестового пробега между островами архипелага моторных судов и 9 – парусных, так что отгонять все выставленные суда отдельному специалисту было бы просто невозможно. Каждый испытатель волен был выбрать наиболее интересные для своего издания модели и в течение часа проделывать с ними все что душе угодно, разумеется в рамках разумного. Автору пришлось принять нелегкое решение и сосредоточиться на противоположностях – именах, доселе неизвестных и, напротив, тех, кто уже хорошо известен посетителям наших выставок и читателям журналов на морскую тематику.

Из новых имен назовем стеклопластиковые моторные лодки «АМТ» конструктора Аймо Мустанена. Прежде он работал как поставщик для известного финского бренда «Yamagin», но с этого года лодки «АМТ» вышли на рынок самостоятельно. Их отличает высокая продуманность компоновки и добротность дельных вещей и оборудования – по словам самого дизайнера, он ориентировался прежде всего на потребителя чуть выше среднего возраста, требовательного к эргономичности и безопасности своего судна, исполь-

зуемого как надежное транспортное средство, а не символ достатка.

Отметим также новую серию, названную на итальянский манер «Grandezza» от хорошо известной у нас компании «Finn-Marine». Предназначена она в основном на экспорт, отличается «южной», открытой, компоновкой, а отделка интерьеров исполнена не без некоторого шика, что суровым финнам вообще-то несвойственно, но, видимо, время того требует. Одним из перспективных рынков сбыта для своих катеров представители фирмы считают и Россию.

Небезынтересно было попробовать и новый «Silver Dorado», столь необычно выглядевший на прошедшей в феврале «Vene-2006». Надеемся, вскоре читатели увидят в нашем журнале полноценный тест этой модели. Но в данном обзоре остановимся на специфической группе финских катеров, о которых мы рассказывали, например, в № 192 – быстроходных глиссирующих судах, чей внешний облик стилизован под традиционные рыболовные траулеры скандинавских стран. По своим ходовым и, тем более, мореходным качествам они могут дать фору многим более изящным на вид «сестрам» из дорогостоящих столичных марин. Их часто называют «морскими внедорожниками», и хотя подобное определение по сути бессмысленно, все же кое о чем говорит малоподготовленному покупателю. В Науво представилась редкая возможность поуправлять на одной акватории поочередно тремя однотипными катерами этого класса близкой длины (7,6–8,2 м) и почувствовать некоторые их отличия как от судов более привычной нашему глазу архитектуры, так и друг от друга. Напомним, что все «траулеры» выгодно отличаются наличием высокого надводного борта, свободного прохода по всему его периметру, огражденному высоким фальшбортом, и возможностью выхода из рубки через сдвижные боковые двери, что существенно упрощает работу на судне, позволяя управляться с ним в одиночку даже при швартовке и шлюзовании (чему способствует также носовое подруливающее устройство). Кроме того, визуальная отдаленность пассажира от кромки борта на ходу добавляет уверенности в безопасности судна, и без того объективно оцениваемых Северным стандартом на категорию «В» – «открытое море».

«Targa 25.1»



Один из известнейших представителей финских «траулераобразных», чья тридцатилетняя репутация в особых доказательствах не нуждается. Модификация заменила собой прежнюю – «Targa 25 Mk II». Поставляемые преимущественно для служебных целей, эти 7.7-метровые катера имеют очень необычную компоновку. Палубное пространство в носу и корме максимально расширено и приспособлено для размещения пассажиров на банках и рундуках. Под панелью управления в рубке расположена довольно

просторная туалетная кабина, вход в которую открывается нетрадиционно – снаружи, из носового кокпита. Дверь снабжена резиновым уплотнителем, чтобы никакой удар волны не нарушил комфортности одного из самых важных помещений на судне. Скромная площадь рубки достаточна для размещения четырех-пяти человек за выдвигаемым столиком на диване у кормовой стенки и передних поворотных креслах. С подъемом сиденья дивана начинается чудо-трансформация – открывается широкий вход в спальную каюту под

палубой рубки. Роскошной назвать ее нельзя: в ней подстать собственно трудовому назначению судна – установлены две длинные побортные койки на четверых, но благодаря размещению каюты в средней части корпуса выглядит она просторной. Интерьеры выполнены очень аккуратно, с отделкой натуральным тиком, а главное – с множеством мелких практичных деталей, таких как алюминиевые накладки на пороги, тиковые поручни в самых необходимых местах, форточка в кормовой стенке рубки, оформленные водопр-



Основные данные

«Targa 25.1»

Длина габаритная, м	8.25
Ширина корпуса, м	2.88
Осадка, м	0.9
Водоизмещение порожнем, кг	3100
Мощность двигателя, л.с.	200–320
Запас топлива, л	420

токи на палубе. Лобовое стекло панорамное, что встречается нечасто. Наклон штурвала можно настроить на наиболее удобный угол, просто поворачивая весь «чемодан» панели управления. Выносной пост управления оборудован на крыше рубки, находится в котором на полном ходу, кстати, затруднительно – встречный ветер бьет немилосердно.

Катер, оборудованный дизелем «Volvo Penta» в 310 л.с. с угловой колонкой, способен разогнаться до 35 уз (65 км/ч), при этом на полном ходу может выписывать любые фортели независимо от наличия волн – корпус не проявляет ни малейшей склонности к зарываниям, подлетам либо аэрации винта. Шум двигателя при этом, впрочем, довольно силен – до 82 дБ.

Основные данные

«Nord Star 26 Patrol»

Длина габаритная, м	8.4
Ширина корпуса, м	2.8
Осадка, м	0.9
Водоизмещение порожнем, кг	3150
Мощность двигателя, л.с.	200–350
Запас топлива, л	350

Значительно больше тиковых и нержавеющей поручней, а наклон штурвала регулируется прямо в рулевой машинке.

Различия в компоновке никак не сказываются на ходовых качествах – под тем же 310-сильным «Volvo Penta D3» катер выдал законные 35 уз и столь же уверенно преодолел метровую толчею шхерных волн, лишь изредка «отмахиваясь» стеклоочистителями от налетающих на стекла брызг. Шум на полном ходу был заметно ниже – до 80 дБ.

Новый типоразмер в ряду «Северных звезд», логично заполнивший промежуток между 24- и 28-футовыми моделями. При всем внешнем сходстве с «Targa» существенно отличается от нее общим расположением – более комфортным, приближенным к традиционному для прогулочных судов, с носовой каютой на двоих и туалетной кабиной рядом с ней плюс спальное место в рубке. С одной стороны, удаленная от моторного отсека каюта менее

«Nord Star 26 Patrol»



шумна, с другой – ее объемы в носу меньше по сравнению с миделем судна. По этой же причине и носовой кокпит не столь выражен – его занимает кап каюты, есть вынужденная ступенька в широком бортовом проходе. Не стали конструкторы

мудрить и с верхним постом управления. Зато машинное отделение не загромождено «гробами» спальных мест, как на «Targa», и более доступно. Отделка интерьера чуть скромнее, местами применен декоративный пластик под дерево.

Если «Nord Star» благодаря усилиям отечественного дилера периодически появляется на наших выставках и в профильных журналах, то третий представитель финских «морских джипов» – катер «Minor» – все еще находится в поиске выходов на российский рынок, что вполне логично, поскольку 80% выпуска идет на экспорт в страны Скандинавии, Англию и даже Японию. Предложенная вниманию журналистов модель «27 WRS» при всей внешней схожести с двумя



Основные данные

«Minor 27 WRS»

Длина наибольшая, м	8.5
Ширина корпуса, м	2.85
Осадка, м	0.95
Водоизмещение порожнем, кг	2900
Мощность двигателя, л.с.	200–350
Запас топлива, л	330

деталек, наподобие деревянных дверных ручек и фиксаторов, но поручней могло бы быть и больше.

Работы дизеля «Volvo Penta» в 350 л.с. на холостом ходу практически не слышно – в салоне шум 58 дБ, в каюте, как ни странно, чуть выше – 63. Работа мотора комфортна во всем диапазоне оборотов, вплоть до максимальных 3500 об/мин и скорости в 40 уз, при этом шум едва достигает 80 дБ. Выгодно отличает «Minor» от других «джигов» возможность выбора двигателя – поворотная колонка, винт на наклонном валу либо водомет.



предыдущими конкурентами во многом отличалась от них. Как и на «Targa», конструкторы уделили особое внимание простору и свободе прохода по палубе, но при этом спальная каюта расположена в носу, как на «Nord Star». Вследствие этого им пришлось кое-чем пожертвовать: подпол каюты имеет два уровня высоты, санузел оборудован прямо при входе в нее под ступеньками трапа, зато

нашлось место для дополнительной койки в «гробу» под салоном. Диваны его также трансформируются в двойную лежанку во всю ширину рубки, и сам салон не загроможден оборудованием и выглядит просторным. Широкий люк в крыше рубки еще усиливает ощущение просторности. Тиковая отделка интерьера аккуратна и привлекает внимание наличием изящных нестандартных

Резюме

Финские малые суда славятся сбалансированным сочетанием традиций и моды в дизайне, а их строители – добросовестным отношением к прочности и длительности срока службы корпуса. Одновременно несколько верфей строят суда «траулерного» конструктивного типа, и их продукция пользуется активным спросом как у предприятий, так и у мореходов-практиков, предпочитающих надежность и безопасность «морского джипа» внешней эффектности «средиземноморских» моторных яхт. Нашему судовладельцу стоит внимательно присмотреться к

подобным катерам, в равной степени удачно подходящих для работы и для активного отдыха. Их типоразмерные характеристики, ходовые качества и цены близки (ок. 90-100 тыс. евро), а различаются они по компоновке и составу оборудования, что делает их чуть более приспособленными в одном случае к круизным плаваниям семейным экипажем («Nord Star 26»), а в другом – к использованию в качестве быстроходной и мореходной платформы для работы на воде («Targa 25») либо к тому и другому одновременно («Minor»). В любом случае эти достойнейшие среди равных скандинавские трудяги не подведут своего капитана. 🍷

А В И А Ц И О Н Н Ы Е Т Е Х Н О Л О Г И И А В И А Ц И О Н Н Ы Й П О Д Х О Д

Казанский Судостроительный Завод

Разработка и производство изделий из стеклокомпозитов (катеров, лодок, модульных причалов)

т. (843) 512-00-16
516-82-07, 516-82-08
www.kazanboats.ru

катер Легас от 220 000 р.
Эйрслот-6, 4х2, 2м
ПЛМ от 70 до 250 л.с.

катер Легас от 190 000 р.
Эйрслот-6, 4х2, 2м
ПЛМ от 70 до 250 л.с.

Диана 1-01 15 550 р.
тримаран 3х1м

Казанка 5М4 от 150 000 р.
Каютная модификация Казанки 5М4 (возможна продажа комплекта для постройки)

Диана 2-01 от 26 900 р.
тримаран 1,3х4,2м

Понтон 26 910 р.
понтон для модульных причалов 2,7х1,8 м

д о с т а в к а п о Р о с с и и