

Норвежский вариант

Фарит Валиуллов ◆

Казалось бы, в компоновке открытых моторных лодок все давно разложено по полочкам. Классические с носовой палубой, «двухконсольные», «боурайдеры» и т.д. и т.п. Но есть катера, которые никак не укладываются в эти принятые во всем мире рамки, причем выпускаются они в холодной Норвегии.



Катер, который можно считать родоначальником «норвежской компоновки» – Skibsplast 490 HT

Их отличают пост управления и пассажирское кресло, расположенные на миделе, впереди которых по бортам размещены два дивана, а также охватывающее по бокам большую часть кокпита развитое ветровое стекло с форточкой для выхода на короткую палубу и большой кормовой диван. По идее эти лодки ближе всего к хардтопам, у которых «сносло крышу». Действительно, логично –

часто ли владельцам хардтопов случается использовать защитные свойства жесткой крыши своего катера? А ведь возить ее с собой приходится всегда.

Такая «норвежская компоновка» предполагает наиболее близкое общение в путешествующей компании, поскольку все находится в одном кокпите, а по удобству выхода на носовую палубу этим лодкам вообще нет равных. Если встречный ветерок достав-

ляет вам только брызги, а не удовольствие, можно поставить переднюю часть тента, превратив катер в этакий «софттоп». В дождь или на стоянке, естественно, весь кокпит полностью закрывается от непогоды.

Первая подобная лодка появилась в Норвегии в начале 80-х, но история началась гораздо раньше, в 1957 году. Именно тогда, 25-го октября, 19-летний Роальд Скибсруд (Roald Skibsrud) на деревообрабатывающем предприятии своего отца построил первую в стране стеклопластиковую моторную лодку, испытал ее в холодных водах пролива Скагеррак возле города Кристиансанн. Начинание имело такой ошеломительный успех, что увлечение превратилось в успешный биз-



Askeladden C62 Hover использует все преимущества из «норвежской компоновки»

Лежанка в носу C62 Hover – еще не каюта, но уже и не открытый ветрам кокпит «боурайдера»



нес, а в деревне Эвье, что находится в 50 км от моря на берегу не соединяющегося с морем Ордалсфьорда, рядом с деревянной фабрикой появилась верфь Skibsplast (норвежцы производят «шибспласт»). Успех первых лет деятельности превысил все ожидания, и с 1958 по 1964 год было выпущено несколько сотен стильных 4.5-метровых мотолодок Seamaster 15 и гребномоторных яликов Junior 11.

С 1983 года верфь строила модель Skibsplast 490 HT и ее открытый вариант – 490 VS, получившую от хардтопа планировку с большой лежанкой в носу перед рулевой консолью. А еще Skibsplast 490 VS имел откидывающуюся створку ветрового стекла для выхода на палубу. Наверное, именно этот катер, выпускавшийся вплоть до 1995 года, и стоит считать родоначальником «норвежской компоновки».

Сегодня со стапелей верфи в числе семи различных катеров сходит модель Skibsplast 555 VS длиной, естественно, 5,55 м. Ширина лодки – 2,6 м, вес с базовым 75-сильным Optimax – 900 кг, а семь пассажиров размещаются в поворотных креслах, на передней V-образной койке, уходящей под палубу и заднем раскладном диване. Койка с помощью закладных секций превращается в трехспальную, так что переночевать на 5.5-метровом катере могут пять человек.

Интересно, что версия VS на четверть дороже пятиместной «классики» 555 Open, а самый дорогой Skibsplast 555 VS со 135-сильным Mercury Optimax стоит на заводе 48 435 €. С таким мотором в диапазоне 3600–4500 об/мин лодка идет со скоростью 27–35 уз, а максимум, показанный на испытаниях, приблизился к 44 уз. Кстати, модель Skibsplast 555 HT сняли с производства еще в 2009 году. И действительно, зачем даже в Норвегии возить с собой крышу?

Конкурент Skibsplast, верфь Askeladden находится на западе Норвегии в местечке Хагавик среди бесчисленных проливов и фьордов. Мало того, что это крупнейший производитель прогулочных лодок, он еще и старейший. История марки Askeladden началась в далеком 1911 году, и с тех



Серьезный мореход Askeladden 805 Commuter перебрался в категорию «катеров на заказ»

пор было построено 95 тысяч лодок. Прошедший кризис практически положил конец этой славной норвежской care, и Askeladden Boats AS даже объявил о своем банкротстве. Но в стране, где длина береговой линии составляет почти 56 000 км, население не могло остаться без отечественных лодок. Нашлись и инвесторы, и средства. Переведя эффектный морской внедорожник Askeladden 805 Commuter в категорию Custom, пожертвовав практичным крузером Askeladden 705 Voyager и оставив в производственной программе лодки длиной от 4 до 6,5 м, компания смогла выкарабкаться и ныне успешно продает 14 моделей прогулочных судов в 10 странах. Лишь в 2012 году верфь представила относительно крупную серийную модель P80 Weekend, но она намного утилитарней и проще, чем Commuter.

В линейке моделей Askeladden есть лодка C62 Crossover, или Hover, которая как раз имеет интересующую нас «норвежскую компоновку». Здесь конструкторам удалось выжать максимум из преимуществ такого расположения. Благодаря длине 6,1 м задний диван сделали П-образным, днем там за столом могут расположиться все 7 человек экипажа (двое на поворотных крес-



лах), а на ночь могут удобно улечься двое-трое. То, что это неплохой солярий, для Норвегии вряд ли актуально. Еще два спальных места могут быть устроены на носовых диванах, уходящих под палубу, а между ними в носу опционально монтируется выдвижной 30-литровый холодильник. По заказу можно установить и прокачной унитаз с 40-литровым септическим баком, а душ, насос и бак для пресной воды объемом 40 л уже входят в стандартную комплектацию. Под 115-сильным мотором с двумя пассажирами Askeladden C62 Hover развивает максимальную скорость 33 уз, что весьма неплохо для катера весом 950 кг.

Еще один яркий представитель «норвежской компоновки» – Marex 21 Duckie – лодка настолько необычная и с настолько необычной судьбой, что заслуживает более подробного описания.

В 1973 году Эйвин Аальруд (Eyvin



Настоящий скандинав Marex 21 Duckie («Утенок») сочетает трогательность ретро-стиля с высокой энерговооруженностью

Aalrud) основал судостроительную компанию, без излишней скромности назвав ее Marex, что является суммой двух латинских слов Mare и Rex. В переводе с латыни – это слоган компании «King of the Sea» – «Король морей». Верфь построили в городке Февик на юго-восточном побережье Норвегии, где в 80-х выпускали стеклопластиковый семейный туристический катер Marex 21 Flexi. Еще он имел название 21 Snipa – это благодаря типичной для скандинавских лодок вельботной корме, которая ведет свое происхождение от драккаров викингов.

Еще ранее, при своем рождении в середине 70-х, этот катер назывался Fevik 21 и оснащался на выбор одним из двухцилиндровых двигателей – бензиновым 15-сильным Marna MB10A объемом чуть более литра, либо 13-сильным дизельным Volvo Penta MD7A со смешным рабочим объемом 0.774 л. Первый мотор известен также как Volvo Penta MB10A, но он с 1970 по 1977 год выпускался именно норвежским моторостроителем Marna по заказу Volvo Penta. Кстати, собрали их около 6000 штук. Мощности этих моторчиков явно не хватало, чтобы таскать по фьордам 6.5-метровый крейсер с каютой, камбузом на палубе и выгороженным гальюном, поэтому в 1980 году лодки уже оснащались дизелями Yanmar ЗНМ мощностью 27 л.с., что позволило поднять максимальную скорость до 7 уз. Моторы – моторами, но лодка получилась настолько удач-

ной, что продержалась в производстве три десятка лет! Однако в XXI веке водоизмещающие туристские катера стали вымирать как класс, и руководство Marex, вовремя сориентировавшись, на рубеже веков заказало норвежскому дизайнеру Эспену Торупу (Espen Thorup) новую концепцию лодки в успешном корпусе с вельботной кормой и «клинкерными» бортами. В 2001 году прошли ходовые испытания, а на следующий год прогулочный Marex 21 Duckie (Утенок) был отмечен престижной наградой за лучший индустриальный дизайн «Award for Design Excellence» (IDEA), и это при том, что корпусу Duckie стукнуло четверть века!

Лодка сохранила все основные размеры Flexi, расположение двигателя с прямым валом, да и пост управления остался на миделе. Но как поступить с палубой? Здесь Торуп принимает гениальное решение в компоновке прогулочного катера, отодвинув лобовое стекло далеко в нос и разместив впереди два дивана. И вот в кокпите Marex 21 Duckie могут вполне вальяжно разместиться 8 человек (максимальная пассажировместимость лодки), под небольшой передней палубой есть вместительный багажник, а в корме появился эффектный деревянный румпель – и красиво, и для безопасности плюсики. В результате получилась лодка, аналогов которой в мире нет. Ближе всех к концепции Duckie быстроходные голландские Sloer (шлюпки) от верфей Antaris, Interboat, Makma и иже

с ними, но у тех рулевая консоль находится в самой корме и лобового стекла никогда не бывает.

Уже на Marex 21 Flexi под ватерлинией стильная корма превращалась в обычный транец с углом килеватости около 7° (у катеров Fevik были настоящие обводы спира) и тоннелем для винта. А на Duckie еще добавили низкий транец и вытянули назад за корпус сантиметров на 20 для облегчения выхода на глиссирование. Таким приемом пользуются многие верфи, например, испанский Menorquin, где этот «прирост» трансформировался аж в купальную платформу.

И вот тихоходный семейный крейсер превратился в стильную «зажигалку», способную доставить удовольствие веселой компании, прокатив всех с ветерком. Если в самом начале Marex 21 Duckie предлагался с моторами от 28 до 105 л.с., то ныне остались два двигателя Yanmar 4JH-3 мощностью 75 и 125 л.с. В наиболее мощной версии лодка длиной 6.76 м и шириной 2.46 развивает максимальную скорость 26 уз. Вес Duckie составляет 1400 кг, осадка – 0.65 м, а встроенный бак вмещает 115 л солярки. Уже в базовой комплектации лодка неплохо оснащена, а дополнительно ее можно укомплектовать носовым ПУ, холодильником и даже прокачным унитазом под диваном перед рулевой консолью. Эффектно и стильно? Да! Но за удовольствие надо платить, поэтому цены на Marex 21 Duckie, например, в Финляндии начинаются от 63 900 €. **Л**