



Финляндия, как известно, – страна тысячи озер и многих-многих тысяч островов. По длине береговой линии общей сложностью в 39 000 км она даст фору многим морским государствам, потому без всякой натяжки мы причисляем ее наряду с Норвегией и Новой Зеландией к странам с развитым «народным флотом» и с соответствующей высочайшей культурой судовладения.

NAUVO—2008 как фактор доверия



В активе наших северных соседей – и давность судостроительной традиции, и самый строгий северный стандарт безопасности производимых лодок, и эффективно работающий аппарат ассоциации судостроителей-маломерщиков «Finnboat», прилагающий значительные усилия к продвижению национальной продукции на рынки Европы и Америки. Причем, в отличие, скажем, от еще более развитого производства малотоннажных судов в Италии, эта отрасль финской экономики существует при минимальном участии госструктур, что ей – в несомненную заслугу. Надежный фундамент ее стабильного развития

сложен из устойчивого внутреннего спроса на отечественную продукцию и растущего европейского и мирового интереса к хорошо зарекомендовавшим себя финским лодочным брендам, а также успешного продвижения новых торговых марок, разработанных специально на экспорт.

Одним из эффективных инструментов выхода на мировые рынки стали катерно-яхтенные «смотрины» для ограниченного круга журналистов из разных стран мира, традиционно проходящие среди островов и шхер архипелага Науво. В этом году событие, проводимое каждые два года ассоциа-



цией «Finnboat», прошло в «круглый» 20-й раз, и снова, как здесь принято, на высочайшем организационном уровне. Главное условие для предприятий-участников – новизна представляемой модели. Не в пример павильонным и даже «маринным» бот-шоу такой вид презентации, по существу тест-драйва, дает уникальную возможность свести напрямую конструкторов и строителей с экспертами-журналистами, представляющими в данном случае наиболее квалифицированную часть потребительского сообщества. Неприятный обмен мнениями об эргономических, ходовых, мореходных качествах происходит не в абстрактных разговорах на выставочном стенде, а непосредственно за штурвалом тестируемого судна. Особенно привлекает возможность собрать в один тестовый день несколько конкурирующих моделей одного типоразмера и в примерно равных условиях почувствовать различия между ними, их сильные и слабые стороны.

В этом году стоит отметить прежде всего дальнейшее усиление экспортной направленности дизайнера предло-

женных к тестированию судов, даже новых моделей популярных у нас марок от «Buster» и «Silver». Их облик, качество дельных вещей, стиль интерьеров отличают некая нарочитая, почти избыточная аккуратность и изящество. Все они уже «засветились» на бот-шоу в Хельсинки, часть из них видела холодную воду на мартовской презентации моторов «Honda» в Гетеборге, в Науво же они собрались на единой водной арене.

«Buster XXL» с длиной корпуса 6.3 м выступил в обоих исполнениях – открытом и каютном – с индексом «AWC» (All Weather Cruiser – «всепогодный крейсер»). Конечно же, наибольший интерес вызвала каютная модификация судна закрытой компоновки как первый опыт компании «Inha Works». И, хотя вряд ли можно сказать, что легкая прозрачная будочка рубки придала судну импозантности настоящего скандинавского шхерного крейсера, нельзя не отметить ее практичность в северных климатических условиях. Теплый обдув закаленных стекол и наружные стеклоочистители гарантируют ясность обзора с води-

тельского места, их обратный наклон изрядно добавляет внутреннего пространства в рубке, а прозрачная сдвижная дверь со стороны кормы хорошо глушит шум мотора. Работа 150-сильного «Suzuki» нисколько не мешала спокойному разговору на крейсерском ходу. Подъемный люк выхода на носовую палубу, пожалуй, узковат (всего 45 см), и лежанка в самом носу не блещет комфортом. Но, поскольку новая модель – это развитие сугубо практического назначения известной марки, получаемые от установки рубки преимущества наверняка порадуют ее будущих владельцев, решивших переселиться на нее с открытых собратьев по модельному ряду, тем более что цена за такой базовый «апгрейд» вполне адекватна – 5000 евро, или около 20% надбавки. Обе модификации «Buster XXL» вели себя на крутой одно-, двух-балльной волне балтийских шхер примерно одинаково: уверенно и с минимальными усилиями на штурвале держались на любом курсе. Двадцатиградусная килеватость гарантировала умеренность перегрузок на скоростях до 25–27 уз, а жесткость корпуса и вы-



Серьезный мореход «Buster XXL AWC». Необычное решение рулевой консоли: верхняя панель вместе с приборами заваливается в запираемый ящик.



«Пляжный гонщик» «Silver Condor». Мощность 300 л.с. на транце – и вы чувствуете себя как за рулем кабриолета бизнес-класса

сокое качество исполнения и подгонки зашивок – отсутствие грохота и вибраций при ударах.

Извечные конкуренты «Buster» – «Silver Boats Ltd» – также двинулись в сторону красивого досуга, продолжая, тем не менее, позиционировать основную свою продукцию под рыболовное предназначение. Моторка-боурайдер двухлетней давности «Mogeno» была показана в исполнении без мачты-арки, отчего она несколько проиграла в экспрессивности внешнего вида, но сохранила весь набор удобств для рядового пляжного варианта: глубокий кокпит, обилие поручней и подстаканников в нем, а также замечательно легкое и чувствительное электрогидравлическое управление 200-сильным «Mercury Verado». С ним «Сильверы» идут теперь в пакетную продажу в странах Евросоюза. Но новое творе-

ние «Silver» – 7.3-метровая модель «Condor» – превзошла свою предшественницу по всем статьям. В новинке нашла отражение усиленная прогулочная идеология последних лет, благодаря чему владелец получил широкий уставленный мягкими креслами кокпит, обширную лежанку-солярий в носу, а главное – роскошный пост управления, явно позаимствованный у автомобилей бизнес-класса, с массивным правым подлокотником водительского места, объединенным с панелью приборов. Рычаг привода управления 300-сильным «Verado» на нем легко перемещается движением одних пальцев руки, мотор отвечает на подгазовку моментально, мягко и настойчиво ускоряя полутоннажную массу корпуса. Устойчивым поведением на волне «Condor» ничем не уступал соперникам от «Buster», а в силу большей

энерговооруженности и бежал быстрее, показав максимальную скорость 39 уз. Правда, от встречного ветра центральная консоль защищала несколько хуже классического ветрового стекла от борта до борта, несмотря даже на наличие пары откидных «крыльев» по обе стороны от нее.

Отдельный интерес представляет опыт применения финнами на крупных катерах приводов IPS от «Volvo Penta». Их показали в действии конкуренты – «Botnia Marin» и «Linex Boat» на близких по размерам судах «Targa 44» и «Nord Star 40». Первое уже было показано на прошлом водном шоу, но в обычном прямовальном варианте. Оборудованная двумя двигателями по 350 л.с. обновленная «Targa» показала очень спокойный ход по двухбалльной волне, легко достигая 27 уз, при этом в салоне было не шумнее, чем в вагоне



«Targa 44» – мощный мореходный катер, воплощение национальной финской идеологии «sisu»



Приводы IPS от «Volvo Penta» позволяют новому «Nord Star 40» произвольно маневрировать, лишь слегка касаясь небольшой рукоятки-джойстика



электрички. Несмотря на беспокойную погоду, без проблем управлять судном можно было и с верхнего мостика – козырек ветроотбойника работал эффективно, а взобраться наверх по широченной, во всю рубку, лестнице, не составляло труда даже при качке. Но совершенно новые качества были продемонстрированы катером на подходе к причальному бону. Шкипер переключил управление на короткую рукоятку-джойстик, расположенную справа от штурвала, и небольшими наклонными-поворотами ее во все стороны заставил многотонное судно аккуратно выплывать сложную траекторию между уже пришвартованными корпусами с точностью в десяток-другой сантиметров. Двигатели включались непродолжительными толчками, работая даже тише, чем привычное подруливающее устройство. Как сказал шкипер,

научиться пользоваться джойстиком было совсем несложно.

«Nord Star 40», напротив, – совершенно новая модель, расширившая размерный ряд «Linex Boat». На короткой волне в метр высотой, которую раздуло на открытом участке шхеры, судно нового качества обитаемости и мореходности уверенно глиссировало при 15 уз, чего меньший 30-футовый его собрат позволить себе не мог из-за значительных ударов в носовую часть. Благодаря той же системе IPS маневренность была на высоте, но первые поставленные в Россию суда пока оборудованы традиционными кормовыми колонками. Рассказ о новой модели планируется в скором времени на страницах нашего журнала.

Семейство 30-футовых «морских джипов» пополнил новый «Minor 31», причем конструкторы позаботились,

чтобы его конструктивно-компоновочные решения не дублировали аналогичные уже существующих моделей других компаний-производителей. Так, в новом «Миноре» камбузная тумба объединена с передней водительской консолью и раскрывается подобно роялю, с рояльной же формой крышки плитки, а вход в просторную кормовую каюту открывается под салонным диваном по левому борту, благодаря чему компоновка рубки получилась простой и компактной. Скорость с весьма тихо работающим 370-сильным «Volvo Penta D6» достигла 36 уз.

Нельзя не обойти вниманием и финское яхтостроение, чья продукция уходит в подавляющем большинстве на экспорт. Пример – два концептуально противоположных бренда – «Maestro» и «Nauticat». Первый, представленный в Науво яхтой «Maestro 40», мало из-



В мотосейлерах «Nauticat 385» все предусмотрено для максимально комфортного круизного плавания



Гостеприимный хозяин гавани Гуллкурна живет на своем острове с самого рождения

вестен в России, тем не менее имеет дилера в Петербурге. Это типичный гонщик-крейсер, спроектированный будто точно по учебнику скандинавского яхтенного конструктора. Малая масса корпуса, полученная за счет применения вакуумной формовки трехслойных конструкций (а это и обшивка, и переборки, и даже мебель), позволяет судну при умеренном ветре легко набирать 8-узловой ход, а система проводки шкотов – управлять парусами в одиночку. Выйдя в тестовый пробег последней, яхта быстро нагнала лидирующую группу, явно уступив только более крупной «Finn Gulf 46».

«Nauticat», напротив, хорошо известен у нас любителям крейсерских плаваний. Продемонстрированная журналистам модель «Nauticat 385» по своим компоновочным решениям – скорее мотосейлер с двумя постами

управления и высокой рубкой, но с характерными особенностями хорошего морехода: большой осадкой, узкой кормой, замкнутым кокпитом. Штучное качество теплой тиковой отделки интерьера, разнообразие и продуманность оборудования говорят о высочайшем уровне проектирования и исполнения этих судов.

Высокая степень профессионализма и ответственности за конечный результат судостроителей-маломерщиков Финляндии, круг которых довольно тесен – все население страны соизмеримо с населением одного нашего Петербурга, порождает своеобразную атмосферу в этой отрасли. Специалисты различных компаний, которые представляют и обслуживают демонстрируемые на «Naivo-2008» суда, ревниво держат в секрете детали своей технической политики, делясь с журналистами только очевидными положительными ее результатами, очень доброжелательны друг к другу и, если и подшучивают, то беззлобно, на уровне «шпилек». Как сказал один из представителей производителя «морских внедорожников» «Botnia Marin», конкуренция со стороны его соотечественников, конечно, сужает рыночную нишу конкретно для его компании, но одновременно стимулирует общий спрос на суда данного типа. В этом чувствуется характерная для финнов гордость за свою страну, одну из наиболее образованных среди европейских и успешно развивающих национальную экономику. Это – составная

часть и следствие особенностей национального характера, называемой финнами «sisu»: стойкости, выносливости, упорного следования своему пути.

В полной мере эти народные черты удалось ощутить при знакомстве с финским шведом Гунвальдом, который живет на одном из скалистых островков архипелага в крошечной гавани Гуллкурна, куда мы зашли в один из тестовых пробегов. Его хозяин живет на этом клочке гранита все свои 64 года. Летом его кормит ловля балтийского лосося и заходящие сюда на своих лодках многочисленные туристы, зимой жизнь здесь становится, конечно, труднее.

Пока основная группа журналистов согревалась горячим кофе в при-

Надувные лодки ПВХ

Подвесные моторы

формируем дилерскую сеть

т. (495) 661-30-44
www.outbord.ru



В яхте «Maestro 40» успешно сбалансированы качества и круизера, и гонщика



брежном сарайчике-баре по соседству с эллингом для рыболовецкого бота, Гунвальд показал нам три березы, под которыми он родился в далеком 1944-м, крошечный музей бытовой утвари, рассказал об останавливавшемся здесь

когда-то катере президента России и успел пожаловаться на местные власти с их налогами. И было очевидно, что вряд ли он сменит свое место жительства на более комфортное, ведь это его остров и его ответственность пе-

ред теми, кто зайдет в гостеприимную Гуллкруну в этом и следующем сезоне, и через много-много лет после. Таким людям можно доверять, и им самим, и творениям их умелых рук.

А.Д.

**ИНТЕРНЕТ-МАГАЗИН
ОРИГИНАЛЬНЫХ ЗАПЧАСТЕЙ**

Megazip.ru

ЗАПЧАСТИ

(4232) 60-15-15

www.megazip.ru



SUZUKI

YAMAHA

Kawasaki

HONDA

**VOLVO
PENTA**