



«Finnboat Floating Show» — ОТ ОБЫДЕННОСТИ ДО ЭКСКЛЮЗИВА

Алексей Даняев



Флот-шоу новинок финской малотоннажной индустрии, проводимое под Турку для журналистов ведущих профильных изданий Европы и мира каждые два года по инициативе ассоциации «Finnboat» – событие, настолько четко организованное и несокрушимое в своей повторяемости, что о нем, пожалуй, можно говорить уже только сухим аналитическим языком. Вот и на этот раз, отмечая перемены в облике судов популярных у нас брендов, зафиксируем направления, в которых неторопливо развивается финское маломерное судостроение. Тем более, что через какое-то время те же тенденции проявятся так или иначе и у нас – настолько близки к нашим условиям эксплуатации малых судов, и, хочется надеяться, спектр применений в работе и отдыхе.

Обыденность

В отчетах с выставок последних двух лет мы отмечали как примету времени падение покупательского спроса и стремление производителей делать лодки более простые и универсальные, легко поддающиеся модификации под запросы конкретного покупателя. С той же целью происходят разнообразные альянсы лодочников с моторными дилерами, что позволяет с меньшими издержками реализовать оба товара вместе. Какими же новостями порадовало нынешнее шоу?

Стефан Брандт, собрав под знамена «Honda» несколько независимых прежде брендов, заключил договоры о поставке некоторых лодок («Silver», «AMT», «Sea Star») в странах Скандинавии только в комплекте со своими моторами. Показанные ими новинки не выделялись новыми яркими конструктивными решениями и шли в явном мейнстриме в соответствии с запросами внутреннего рынка, однако некоторые улучшения в их эргономике и оборудовании достойны быть отмеченными. Так, обновленный «Silver Shark DC» с совершенно новым мотором «Honda 115» щеголял отделкой пластиковой палубы, вставками модного шарового цвета, тиковым настилом и «виртуальной» панелью приборов, отображаемой на цветном экране. Интересное новое решение – «холодильниковый» принцип удержания откидной хорошо подогнанной форточкой в ветровом стекле с помощью магнитной полосы. Отработанный годами корпус остался тем же, вел себя узнаваемо при максимальных 37 уз хода и сюрпризов не доставил. Похожее ощущение оставил «AMT» с его обновленной центральной консолью: штурвал – слева, а машинка газа-реверса – посередине и не свисает в проход. Аналогичная лодка-конкурент «61 Center Console» от «Yamarin» выглядела более изящно, с претензией на экспортное исполнение. Вот, собственно, и все – просто, практично, довольно дорого, ибо сделано без намерения демпинговать цены. Финны в массе своей слишком патриотичны и к тому же недоверчивы, чтобы с ходу бросаться на более дешевый импорт.

Новая тенденция к «дорогостоящей бюджетности» хорошо прослеживается в новых «Аквадорах» от «Bella Boats», о которых мы впервые упомянули в обзоре февральской «Vene». Модификация каютного «Aquador 25Ce» сохранила репутацию самого маленького из официальных мореходов, имеющих категорию открытого моря «В», но внутри он стал заметно просторнее за счет объединения пространств носовой спальной каюты и салона. Отсутствие выгородки слева от поста управления лишило каюту прежней приватности, зато позволило возможность с комфортом разместить по



Новая модификация «Aquador 25Ce» стала значительно просторнее внутри



«Aquador 22C» – настоящий «карманный крейсер», который внутри кажется больше, чем снаружи



Конструкторы из «Botnia Marin» сделали шаг в сторону сугубо частного потребителя – получилась «Targa 37», удобный и мореходный катер



«Minor 25» – самый легкий на ходу «внедорожник»



Компания «Fiskars» приготовила сюрприз. Знакомьтесь: новая серия «Drive» в корпусе «Buster XL».



левому борту камбузную стойку, за которой можно работать в полный рост, правда, только на стоянке, так же как и пользоваться низенькой спальней каюты под пайолами салона. В общем, типичный семейный крейсер для путешествий быстрыми «перебежками», поскольку штормовать на нем в трехбалльное волнение, которое поднялось в шхерах в один из солнечных дней шоу – удовольствие сомнительное.

Новинка года «Aquador 22С», напротив, оставила приятное впечатление. Это маленький каютный «трансформер», в котором все подчинено задаче вместить все по максимуму, даже ценой некоторых потерь в удобстве использования. Зато есть все, что полагается иметь «взрослому» крейсеру: носовая лежанка на двоих, обеденный стол в салоне, мойка с плитой под креслом водителя, и даже крошечная кабина гальюна,

которая ради сохранения обзорности в рубке сделана низкой, с подъемной крышкой. Под палубой кокпита – сюрприз: маленькая спальня каютка, по-видимому, вполне пригодная для спокойных финских детей. Нельзя не приветствовать решение строителей изготовить верхнюю сторону приборной панели отдельной секцией, из пластика серого цвета и с шероховатой текстурой поверхности – теперь она не будет отсвечивать на солнце в круто заваленном ветровом стекле. Крейсерок оборудован совсем не бюджетным «Mercury Verado» на 250 л.с., благодаря которому носится со скоростью до 40 уз. Директор фирмы Раймо Соннинен сообщил, что очень любит эту лодку; и потому за ее штурвалом провел почти весь тест, настолько редко ему удается выбраться на воду, чтобы порулить в свое удовольствие.



Полностью алюминиевый «Buster Magnum Pro» не боится ни плохой погоды, ни тяжелой работы

Потом, спохватившись, он передал наконец управление журналистам.

Семейство «морских внедорожников» из Кокколы – «Targa», «Minor», «Nord Star» – оплот консервативного подхода к маркетингу. Внешний и интерьерный облик у них остается практически неизменным, обычно добавляются новые модели, в которых немного меняются планировки помещений да постоянно обновляется оборудование. Хотя порой случаются и «революции», но об этом после.

Свежая ветреная погода в один из тестовых дней убедительно доказала: никакие модные архитектурные решения так не соответствуют принципам хорошей морской практики, как традиционные скандинавские катера с их высокими развалистыми в носу корпусами и «островной» конструкцией рубкой. Причем поведение конкурентов равного размера и при равной энерговооруженности отличалось точно в рамках теории: более легкий «Minor» разогнался и бежал быстрее, но и встречал метровую волну по жестче, чем более тяжелая «Targa». При этом ни один предмет в салонах обоих катеров не улетел со своего места, ни капли солоноватой воды не пробилось через уплотнения сдвижных дверей и люков, хотя брызги порой нещадно заливали стекла рубки. Нельзя не отметить некоторую кондовость дельных вещей в салонах обоих брендов, но именно такие и требуются для максимально уверенного, не отягощенного ненужными заботами судна во время штормового хода.

Несмотря на достоинства консервативности как отличительного признака марки, времена требуют от произво-



«Drive 56 Convertible» хорошо подходит для водного отдыха всей семьей



дителя всемерного стимулирования продаж, поэтому даже сугубые «профессионалы» от «Tarга» делают шаги в сторону частного покупателя. Новая «Tarга 37» имеет черты «нормального» прогулочного судна – двуспальные койки в обеих каютах, просторные кабины гальюнов, верхний мостик, оборудованный диванами. Его конкурент «Minor 37», тоже новинка года (кстати, приобретенный самим Стефаном Брандтом), пожалуй, слегка не дотягивал до «Тарги» по чистоте стиля и логичности компоновочных решений – катера меньшего размера удаются им заметно лучше.

Сенсации

Не обошлось и без сенсаций. В феврале посетители Хельсинкской выставки не могли и предположить, что разделение марки «Buster» на стандартную серию, с крашеными корпусами и пластиковыми деталями и профессиональную «Buster Pro», изготавливаемую полностью из алюминия, пойдет намного дальше. В мае владелец бренда компания «Fiskars» подготовила к выпуску совершенно новую третью серию судов, основанную на тех же отработанных алюминиевых корпусах, но – глубокий вдох! – алюмопластиковой конструкции, с палубой из стеклопластика. При этом к технологии «Alufibre», закрепленной за их извечными соперниками «Silver», которые теперь перебрались под «Terhitec OY», новая продукция «Fiskars» будет иметь лишь приблизительное отношение. В новой торговой марке «Drive» (при выкайте к звучанию) конструкторы отказались от бортовых пенонаполненных «призм» и разместили аварийный запас плавучести прямо под палубой. По заверениям представителей фирмы, это несколько не снижает эксплуатационных качеств новой серии. Вместо того чтобы искать дальнейший компромисс между функциональностью и презентабельностью в прежних «Бустерах», они опросили 500 скандинавских владельцев «Buster» на предмет того, как должна выглядеть «лодка мечты» и радикально развели рабочее и прогулочное назначения по разным сериям. Новое поколение «Drive» представили две модели, собранные в 5.6-метровом корпусе «XL»: «Sport Console» и «Convertible».

Первая, несомненно, привлекает наибольшее внимание. Разработанная при участии шведского конструктора Оке Маннерфельта, лодка выглядит как спортивный суперкар. Водительская консоль напоминает вытянутой формой рубку-«walkaround», но в лодке небольшого размера она выполняет роль не спальной каюты, а только вместительного багажного отсека, зато с манерной крышкой, выглядящей один в один как автомобильный капот. Сходство усиливают длинный пузырь цельноштампованного ветрового стекла и левосторонняя посадка водителя с ручкой газа посередине между сидений. Увлечение автодизайном вызвало и ненужный побочный эффект: гнутое наклоненное стекло сильно искажает панораму, а приподнять глаза выше его кромки не дают низкие подрессоренные кресла без откидных подушек. Над проблемой уже работают конструкторы.

Второй вариант под именем «Drive 56 Convertible» более традиционен: по общему расположению – это привычный «боурайдер» со стеклом в ширину корпуса и форточкой посередине. Надо признать, несмотря на не столь явную внешнюю броскость, в нем на ходу все-таки комфортнее, нигде не дует и все просматривается, как надо. Что удивительно, даже один и тот же корпус от «Buster XL» вел себя в двух новых вариантах по-разному: несмотря на увеличенную допустимую мощность для «Drive 56 Convertible» – 115 л.с. против 100 для «Sport Console» – первый бежал при скорости 36 уз более изящно, как бы приплясывая. Гоночный же «суперкар» разогнался только до 33 уз и шел тяжелее, с силой пробивая волну, возможно из-за отличающейся центровки. В Скандинавию оба новичка пойдут укомплектованными только двигателями «Mercury» – таковы условия «пакетного» соглашения с «Brunswick Corporation», а к следующему году ряд прогулочных «Драйвов» должен расширяться.

Всю брутальность марки «Buster» вобрал в себя «Magnum Pro» – полностью сварная версия прежнего «Магнума», но оборудованная просто фантастической рулевой консолью. Высокое плоское стекло и раскрываемые враспор к борту створки на обе стороны не оставляют никаких шансов



Шедевр инновационной политики финских верфей «Marino APV». Назначение судна меняется нажатием клавиш на панели управления.

сквозняку, а небольшой «капюшон» сверху защищает водителя еще и от дождя. Единственно чего стоит опасаться – массивных коробчатых упоров на створках, приходящихся прямо напротив голеней сидюков. Оставшиеся классические «Buster» также обновляются, и тоже в сторону упрощения и большей «металлизации».

Эксклюзив

Напоследок скажем о нескольких экспонатах, резко выпадающих из общих тенденций; что доказывает лишний раз – тяга к эксперименту финнам свойственна, ведь никто не знает, куда потянется мода в последующие годы.

Журналистам удалось увидеть на ходу новый «Marino APV», впервые анонсированный еще в прошлом году. Этот 27-футовый катер представляет собой полную переработку прежней модели «Marino Cobra», сделанную нарочито в стиле новых минималистических веяний и усиленную хай-тексовым оборудованием Ertес норвежского производства.

Сервисные электроприводы в панелях рубки нажатием кнопок на панели управления способны за секунды превратить закрытую каюту в полуоткрытый хардтоп и даже в практически раскрытый солнцу средиземноморский кокпит: задняя ее стенка уходит под кормовую палубу, бортовые широкие двери и верхний люк также сдвигаются. Рулевой сидит на тумбе, которую можно двигать вперед-назад, превращая ее то в салонный диван, то в барную стойку. Вообще в судне воплощено множество интересных компоновочных решений, в числе которых и «частичные» бортовые проходы от дверей на нос, и мягкий привальник, и двухстворчатый цепной ящик, и кормовые кнехты, спрятанные в специальные рундуки с ключами. Дополнительные к носовой каюте спальные «гробы», впрочем, довольно неудобны – этот катер очевидно задумывался преимущественно на двух любителей оригинального стиля водного досуга.

Еще один «неформат» – также замеченный в феврале «Yamarin BR600», отличающийся от собратьев по бренду

«Nord Star 31» обзавелся электроприводом и стал абсолютно дружелюбным окружающей среде



VOLVO PENTA

КОЛОНКА АКВАМАТИК



Специально разработана для
двигателей Volvo Penta

Volvo Penta Aquamatic это:

- самый высокий КПД
- «космические» сплавы
- отсутствие дыма
- низкий уровень шума
- уникальные винты
-
- и многое другое

**ПРИВЫКАЙТЕ К
ХОРОШЕМУ**

**ЗАКАЖИТЕ КАТЕР
С ДВИГАТЕЛЕМ
VOLVO PENTA!**



**VOLVO PENTA AQUAMATIC
ОБЯЗАТЕЛЬСТВО ПЕРЕД ПРИРОДОЙ**

VOLVO PENTA

www.volvopenta.ru



«Yamarin 600BR» в состоянии за секунды разогнаться «до сотни», радуя сердце настоящего гонщика-любителя

остро-гоночным дизайном и нарочитой простотой оборудования, скорее всего, в расчете на молодого владельца. Предчувствия оправдались: как рассказал штатный водитель Дэви (штурвал он никому не доверил, и правильно), лодка эта была разработана еще в начале 90-х отцом знаменитого гонщика «Формулы-1» Сэми Селио и ждала своего времени. С этого года она присоединилась к ряду «Yamarin», но выпускается на отдельном производстве по заказу. Эта лодка и вправду необычна – под 150-сильной «Yamaha» она достигает скорости «под сотню» (52 уз.), а на испытаниях с 225 л.с. разогналась и до 65 уз, что свидетельствует о хорошей гидродинамике легкого гоночного корпуса. Характерно, что сертифицирован он не под жесткий «Северный стандарт» VTT, а под более мягкие требования IMS. Зато и стоит довольно гуманно для малосерийной продукции – «только» 19 600 евро.

Наконец, обещанная «революция». Следуя общей моде на экологичный транспорт, разработчики катеров «Nord Star» вслед за передовиками из «Brunswick» выпустили экспериментальную модель на базе «Nord Star 31 Patrol» с гибридной двигательной установкой. Собственно, здесь финны-строители из «Linex Boat» перехитрили всех: катер оборудован не «настоящим» гибридным приводом с электромотором на основном валу, а только внедренным в машинное отделение



вспомогательным электромотором, работающим на собственный гребной винт со складывающимися лопастями. Впрочем, это несколько не упростило инженерную задачу, поскольку кроме собственно мотора гибридная система включает батарею высокотехнологичных аккумуляторов на 600 А·ч при 24 В и средства ее подзарядки от полукваттваттных солнечных элементов на крыше рубки и от берегового источника. С полностью заряженными батареями катер может идти в течение двух часов полным ходом в 4 уз либо до 10 часов экономическим, в 2 уз, и это всего лишь за дополнительные 20 000 евро. Как назло, в самый лучший тестовый день с ветром и волной что-то дало сбой, и протестировать катер нам так и не удалось. Но на то он и эксклюзив – нетиповые технические решения требуют повышенного внимания. Все-таки финское малое судостроение сильно той самой «недешевой бюджетностью», когда неповторимость заказанной лодки обеспечена хорошо надежными решениями, отработанными за десятилетия стабильной работы небольших производственных компаний.