



«ХО» – координаты будущего

Алексей Даняев ♦ Эти лодки с выразительной, нестандартной внешностью и стильными интерьерами появились, что называется, «у нас на глазах». Лет 7–8 назад на выставке UIVA в Хельсинки мы впервые обратили внимание на алюминиевые моторные суда под маркой «ХО», которые выпускала мало кому известная компания HO Boats из города Ветели на западе Финляндии.

Тогда компания еще даже не вошла в ассоциацию судостроителей Finnboat, но уже ярко о себе заявила, показав не только две модели, но и особенности технологии, которые были применены при постройке этих, несомненно, инновационных судов.

Подготовка европейского рынка была проведена по всем правилам и без обмана. При первой же презентации «ХО» на хельсинкской выставке Vene новинка была показана не только «лицом», но и «изнанкой»: на стенде в частично собранном корпусе можно было разглядеть все конструктивные особенности, которые неопровержимо доказывали принципиальную новизну технических решений, воплощен-

ных конструкторами Сакари Матила (Sakari Mattila) и Яном-Эриком Витала (Jan-Erik Viitala).

Во-первых, это днище с экстремально высокой килеватостью у большинства корпусов – 24°. Как известно специалистам, килеватость выше 30° у глиссирующих корпусов не имеет смысла: динамической подъемной силы не хватит, чтобы достаточно поднять корпус из воды, и как ни разгоняй его – вместо глиссирующего он останется «водопроизводящим», излишне энергозатратным. Килеватость у «ХО» высока, вблизи верхних пределов практической применимости, но не запредельно, и его высокое значение принято совершенно сознательно.

Основные данные катеров «ХО»

	270 RS Cabin	240 RS Cabin	240 RS I/O	240 RS	220 S	200 S
Длина наибольшая, м	8.60	7.50	7.50	7.50	6.75	6.30
Ширина, м	2.60	2.30	2.30	2.30	2.30	2.20
Осадка, м	0.95	0.90	0.90	0.90	0.90	0.75
Килеват. на транце, град.	24	24	24	24	24	22
Масса корпуса, кг	2860*	1340	1600**	1250	1100	850
Рекомендуем. мощн., л.с.	260–370	150–300	150–300	150–300	100–175	90–150
Запас топлива, л	340	230	230	230	230	150
Пассажировместим. чел.	8–10	8	8	8	6	5

* с двигателем Volvo Penta D4 300DPH, ** с двигателем Yanmar 6BY2-260Z

Конструкторы задумали спозиционировать «ХО» как судно для любой погоды, ценное дисциплинированными европейцами так же, как внедорожник ценится на российских просторах. Владелец дачного участка, изрядно удаленного от мегаполиса, должен иметь возможность быстро вернуться после отдыха к своим делам при любых погодных условиях, не дожидаясь окончания штормового ненастья. Чтобы уверенно справиться с волной, пускай и ценой несколько более высокой требуемой энерговооруженности, чем у обычных умеренно-килеватых лодок, и необходима сверхвысокая килеватость днища.

Во-вторых, в конструкции алюминиевых «ХО» наряду со сваркой применено совершенно нетипичное для металлов склеивание. Всякий, кто видел сварные алюминиевые борта, наверняка замечал проступающие сквозь их обшивку очертания поперечного и продольного набора корпуса – если, конечно, не были приняты контрмеры вроде предварительного гофрирования листов либо их последующей отделки силами малярного участка. Новаторы «ХО» для исключения сварочных деформаций борта применили красивое решение: они варят лист обшивки только по контуру стыка, а вся прилегающая к ребрам набора поверхность листа не приваривается к ним, а приклеивается полимеризующимся клеем-герметиком. Клей при высокой проч-



Интерьеры со вкусом построены на контрасте глянцевых и матовых поверхностей. Обзор в рубке – круговой

ности на порядки эластичнее металла, поэтому не деформирует обшивку. При этом все модели ряда имеют обшивку днища толщиной 5 мм и борта – 4 мм (материал – высокопрочный сплав 5083), это не самые высокие толщины

из применяемых для таких размеров. Зато развитый продольный и поперечный набор придает корпусу необходимую жесткость и прочность.

В-третьих, над внешним видом «ХО» усердно поработали художники-дизайнеры. Помимо лаконичной формы с модным вертикальным форштевнем они выработали узнаваемый стиль окраски – сочетание черного, белого, шарового, светло-бежевого цветов и натурального полированного металла, а также минималистические светлые интерьеры с оборудованием, имеющим ясные четкие формы и контрастные фактуры поверхностей.

Соединение черт новизны образовало интересный, не встречавшийся прежде в финском малом судостроении продукт. За короткое время компания подготовила к серийному выпуску четыре базовые модели корпусов, разработанные в рамках единой концепции «всепогодного перехватчика» – длиной 6.30, 6.75, 7.50, 8.60 м под



Младшая модель ряда ХО 200 S – самая подвижная и живая на ходу

двигатели мощностью 90–300 л.с. В настоящее время лодки производятся на двух заводах в Финляндии: там же в Ветели, а также в Паймио под Турку. Корпуса собирают в Ахтяри – известном центре алюминиевого судостроения с высококвалифицированными кадрами и мощным специализированным оборудованием. Модельный ряд включает как открытые, так и рубочные компоновки. В конструкции



Стенд «ХО» на московской выставке был одним из самых стильных



Два варианта 7,5-метрового корпуса – с открытой и рубочной компоновками

применено давно известное сочетание алюминиевого днища со стеклопластиковой палубой, но почти в любой модели найдется такая особенная нестандартная деталь, которая подтвердит своим исполнением то самое стремление разработчиков придать неповторимость всей серии «ХО».

Самый малый ХО 200 S с центральной консолью управления под 150-сильным мотором ведет себя настолько спортивно и динамично, что для большей уверенности экипажа его пассажирские сиденья имеют специальную форму – совмещающую посадку «верхом» с обычной диванной спинкой. Так получается надежнее зафиксироваться в кокпите. На довольно существенной для 6-метровой лодки волне в 50 см высотой этот «ХО» может носиться в полный газ, развивая ход в почти 40 уз (74 км/ч) и поднимая тучи брызг. Благодаря высокой килеватости удары о волну выходят плавными, растянутыми, хотя и размашистыми. Держись крепче! Ветер в лицо дует крепко, и по сторонам консоли в



проходе пристроены две створки, которые закрывают кокпит от встречных порывов и брызг.

Открытые ХО 220 S и 240 RS очень похожи по компоновке. Это типичные «боурайдеры» с развитым ветровым стеклом и устанавливаемым над основным кокпитом тентом. Отличаясь почти на 0,8 м по длине, они охватывают в одном конструктивном типе весь диапазон подвесных моторов верхнего ряда – от 100–175 л.с. у меньшей «220-й» и до 150–300 л.с. у большей «240-й». Пассажировместимость тоже отличается – 6 и 8 человек соответственно. Кроме того, увеличенная

модель идет и со стационарным двигателем. Отдельного внимания заслуживает конструкция передней двери, закрывающей проход в консоли. Она не поворачивается на петлях, как это делают все, а уходит вбок на мощной параллелограммной подвеске. Такое

решение экономит место в носовом кокпите, придает подвижной конструкции жесткость и основательность.

Несмотря на то, что скорость с увеличением размеров и мощностей также растет, классики летнего отдыха 220 S и 240 RS ведут себя более солидно, чем младший брат 200 S. Заставить их перелетать с волны на волну с оголенным винтом заметно труднее, но и пребывание на борту у них более комфортное, даже в предельных (для категории С) условиях с двухметровой штормовой волной.

Но наиболее комфортны на ходу рубочные модели «ХО». Широкое па-



Эксклюзивность проявляется и в деталях. Необычно изогнутая газовая пружина доводчика и параллелограммный механизм подвески дверцы

норманное стекло рубки, установленное вертикально (так меньше забрызгиваемость) обеспечивает превосходный обзор, а высота в рубке – «в полный рост», 1.82–1.85 м (в зависимости от модели). 240 RS Cabin под 250-сильным «Эвинрудом» с винтом в 19 дюймов шагом разгоняется до 41 уз (почти 76 км/ч), потребляя максимум около 80 л бензина в час. Повороты с полного хода проходит даже не дрогнув, только чуть «кивнув» на пересеченной наискось волне да разбросав ее брызгами по сторонам. Снизив скорость до 30 уз, можно понизить расход топлива до 50 л/ч, что, в общем, тоже немало, но ведь задача вернуться домой через моря любой ценой того стоит, не так ли? Эта модель – XO 240 RS Cabin,

кстати, была названа «лодкой года» по версии английского журнала *Motor Boat* в прошлом году – мы писали об этом в прошлом номере «КиЯ».

Флагман ряда XO 270 RS Cabin – это уже настоящий «крейсер». Несмотря на все то же «дачно-шхерное» предназначение, у него помимо носового кокпита, удобного для выхода на необорудованный берег, есть еще небольшая спальная каюта, а также возможность превратить в спальное место обеденный уголок на левом борту. Дизель Volvo Penta D4 в 300 л.с. хотя и не придает ходу такой динамики, как двухтактные Evinrude E-Tec, зато позволяет экономить топливо. При крейсерской скорости 29 уз (54 км/ч) расход составляет всего около 24 л/ч, что раза в два ниже, чем у бензиновых

«зажигалок». Разумеется, все преимущества высокой килеватости в сочетании с пониженным центром тяжести у этой модели в наличии.

– Почему ваши лодки называются «ХО»? – спросили мы у совладельца фирмы Яна-Эрика Виталы. – Неужели это то, что приходит на ум в первую очередь?

– Да, – смеется тот, – это действительно обозначение степени выдержки коньяка; нам хотелось отразить в названии высший класс нашей продукции, ее непревзойденные качества.

Качества «ХО» оценены и в России. Представителем стала компания Range Marine, и ее стенд на московской выставке был одним из самых запоминающихся. **✎**

XO 270 RS Cabin – это уже настоящий «крейсер» с дизельным стационаром



RANGE Marine – эксклюзивный дистрибьютор на территории РФ
Москва, Ленинградское шоссе, д. 39, стр. 7
Тел.: +7 (495) 973 72 45