



В ОТРЫВЕ ОТ ПОВСЕДНЕВНОСТИ

АРТЁМ ЛИСОЧКИН

Уже с самого первого взгляда произведения компании XO Boats способны вызвать либо полный восторг, либо откровенное неприятие. Но одно можно сказать практически со стопроцентной уверенностью: равнодушным эти лодки никого не оставят. А именно такую цель наверняка и преследовала молодая финская верфь, дизайнеры которой смело отбросили в сторону множество пусть и проверенных, но избитых и примелькавшихся решений.

Конечно, творчество — дело тонкое, но это вполне прагматичный и рыночный подход к делу. Выделяющийся из общей массы товар всегда найдет своего покупателя, и скорее всего среди тех, кто тоже хочет выделиться. Правда, лодки — это вам не дизайнерские побрякушки и даже не одежда: оригинальную внешность приходится сочетать со множеством чисто практических требований, которым надо соответствовать хотя бы минимально. Хотя, претендуя на исключительность, нельзя быть посредственным ни в чем (в нашем случае имею в виду прежде всего ходовые качества). На воде стремление к единству формы и содержания, пожалуй, оценивается как нигде более въедливо. Если, например, во внешнем облике явственно просматриваются мощь и даже угроза — извольте соответствовать. Такая лодка и на ходу должна быть способна на большее, чем ее более «спокойные» собратья традиционного вида.

Насколько хорошо это получилось у компании XO, мы и решили проверить, выбрав в качестве первого «подопытного» XO 240 RS Cabin — хоть и не флагмана, но все же одного из наиболее ярких и «показательных» пред-

ставителей в модельном ряду финской верфи. Так что не взыщите — тест получился в первую очередь «драйверским».

НЕ РОСКОШЬ, А СРЕДСТВО ПЕРЕДВИЖЕНИЯ

Складывается впечатление, что многие наши соотечественники, рассуждая о назначении лодки (рыбалка, естественно, на одном из первых мест!), почему-то упускают из виду, что это еще и просто транспортное средство, а термин «разъездной катер» ассоциируют в основном со всякими портовыми службами и прочей профессиональной деятельностью. Между тем, в Европе лодка очень часто исполняет те же функции, что и автомобиль. Прежде всего, это относится к нашим северным соседям-скандинавам. В паутине шхер-фьордов с тысячами островов и островков разбросаны многочисленные летние домики (которые тут частенько именуют чисто русским словом «дача»), добраться до которых по суше если и можно, то дальним круглым путем, нередко теряя время на ожидание парома. И лодка — это порой единственный выход для тех, кто предпочитает провести выходные дни вдали от городской суеты.

Но вода — не асфальт. Условия, несмотря

на обилие узкостей, более чем морские, так что ветер и волна способны внести в планы путешествующих из точки «А» в точку «Б» очень серьезные коррективы. Да и вообще погода отнюдь не средиземноморская — холод, особенно в сочетании с дождем, настоятельно требует наличия закрытой «кабины». Кроме того, дача есть дача. Помимо запаса продуктов и напитков, туда время от времени требуется доставлять и нечто более существенное и громоздкое, например, стройматериалы.

Так вот, XO 240 RS Cabin по своей изначальной концепции — это типичный скандинавский commuter, транспортное средство «средней дальности» для местных маршрутов. Если продолжить параллель с автомобилями, то это скорее не семейный седан, а нечто вроде пикапа с грузовым кузовом, роль которого исполняет открытый носовой кокпит. Конечно, на XO в этом «кузове» вполне можно расположиться и на ходу, но все же основное его назначение — явно не «пассажирское», тем более что ради увеличения «грузового» пространства этот отсек имеет асимметричную компоновку: продольное сиденье-рундук расположено здесь только по левому борту. Кстати, очень понравилось, что после освобождения мощных замков-защелок крышки его



РЕЗУЛЬТАТЫ ИСПЫТАНИЙ
ХО 240 RS Cabin

Нагрузка — 1 чел. плюс 160 л топлива, транцевые плиты полностью подняты, ПМ — двухтактный Evinrude 300 E-Тес, ГВ — стальной трехлопастной Evinrude шагом 19 дюймов, скорость ветра — 2–3 м/с, высота волны — 0,1–0,3 м, темп. воздуха — +26 °С, темп. воды — +20 °С, акватория — Невская губа Финского залива, Санкт-Петербург

Об/ мин	Скорость		Расход топл., л/ч	Дальность хода	
	узлы	км/ч		мили	км
500	2,1	3,9	0,7	690	1277
1000	4,4	8,1	2,6	389	720
1500	6,2	11,5	5,7	250	463
2000	7,8	14,4	13,9	129	239
2500	12,4	22,9	27,1	105	195
3000	17,1	31,6	27,7	142	263
3500	22,6	41,8	32,6	159	295
4000	26,6	49,2	43,4	141	261
4500	32,2	59,6	60,1	123	228
5000	36,3	67,2	84,0	99	184
5500	39,2	72,5	100,0	90	167
5800	41,2	76,2	100,8	94	174

багажников послушно поднимаются сами собой, поскольку снабжены газонаполненными стойками.

Основной обитаемой зоной является «скандинавский» закрытый салон. Как ни странно, при кажущемся обилии свободного пространства в подобных помещениях схожих по размеру лодок нередко обнаруживается дефицит сидячих мест, однако здесь стационарные сиденья рассчитаны на пятерых, да плюс еще осталось место для столика. Впрочем, платой за простор под крышей становится отсутствие привычного кормового кокпита. За прозрачной задней переборкой надстройки 240-го — лишь нечто вроде небольшой открытой палубы со складной «скамеечкой», за спинкой которой удачно разместился трубчатый держатель для кранцев, а по бокам — сверкающие нержавеющей «калитки», ведущие на огромные кормовые кринолины куда большей площади, нежели собственно палуба.

Приоритет закрытого пространства во все не вызывает клаустрофобии — благодаря большой площади кругового остекления залитый светом салон напоминает аквариум (надо сказать, вертикальные лобовые стекла, вроде бы чисто «дизайнерские», тоже добавляют «воздуха», в отличие от нависающих над водителем обтекаемых

наклонных). В жару для продувки открываются обе двери (причем в носу предусмотрена возможность откинуть лишь прозрачный «верх», оставив основную фигурную дверь закрытой), да плюс над головами водителя и пассажира на переднем сиденье — два огромных люка. Привстав с водительского кресла, можно высунуть голову наружу, не вытягивая шею, что бывает полезно при ограниченной видимости даже при наличии полноценных стеклоочистителей на панорамных стеклах; при этом в центральном проходе, расположенном существенно ниже, стоишь во весь рост, не подпирая головой потолок.

Если сухопутному пикапу на бездорожье необходим полный привод, то подобной лодке — достаточно мореходные килеватые обводы, не вытряхивающие душу при глиссировании по беспокой-

ной воде. «Среднестатистическая» килеватость корпуса у таких судов обычно составляет порядка 16–19°, но разработчики ХО не стали мелочиться, избрав 24-градусный максимум, характерный в том числе и для гоночных катеров открытого моря. Вдобавок корпус по-спортивному довольно узкий (L/B = 3,3). Конечно, чем больше килеватость и меньше ширина, тем большая мощность требуется для достижения той или иной скорости, но за способность комфортно подерживать ее на беспокойной воде надо платить... В общем, 300-сильный Evinrude на транце предоставленной на тест лодки отнюдь не показался запредельным, хотя в качестве допустимого минимума производитель указывает и ровно вдвое меньшую мощность.

Впрочем, подобные обводы — скорее не основа, а следствие. Как уже говорилось, «дизайн обязывает». Кто бы что ни увидел в псевдоархаичных линиях ХО 240 RS Cabin, в которых необычно контрастируют стремительная поджарость и тяжеловесные вертикали, — старинный крейсер или футуристическую моторную яхту вроде известной Wally, но опрошенные солидарны в одном: лодка — явный агрессор и вояка. Именно с таким настроением я и направил острый нос 240-го в кильватерный след перегру-



женной «болеельщиками» лодки сопровождения, в качестве которой мы предусмотрительно задействовали Nord Star 31 — аппарат тоже весьма шустрый и далеко не мирных кровей.

ИСКУССТВО ОБГОНА

Финский залив одарил нас жарким солнцем и едва заметным ветерком, но для знакомой акватории между Питером и Кронштадтом в выходной день это ровно ничего не значило. Водители небольших моторок явно испытывали большие затруднения, регулярно наталкиваясь на крутые валы, а то и стоячие водяные «холмы», образованные многочисленными моторными яхтами, которые заметно потеснили на фарватере снующие туда-сюда рейсовые «Метеоры». Вот вам еще один пример вмешательства цивилизации в природные условия!

Нашей паре все это было, мягко говоря, «по барабану». Скорость порядка 35–37 узлов (около 70 км/ч) ни разу не снижалась, и



чистую воду мы искали только с той целью, чтобы не мешать своими экспериментами прочим участникам движения. Уже по пути к избранной точке, расположенной в стороне от оживленной трассы, я успел проникнуться хищным азартом. Мне хотелось не просто обгонять тихоходов, но и демонстрировать, как 240-й это может делать! В принципе, вполне жизненная ситуация: есть у нас акватории, в определенные дни откровенно перегруженные, на которых при движении полным



ходом постоянно приходится учитывать и «искусственную» волну, которая зачастую коварнее естественной.

Конечно, на подобных скоростях попадание на «вейк» от большой моторной яхты, особенно если она идет в переходном режиме, для 7,5-метрового корпуса в любом случае сопровождается полными вылетами в воздух. Другое дело, как лодка себя при этом ведет.

Уже после первого такого обгона я почувствовал нечто вроде разочарования. И где же экстрим? Судя по характерному взреву мотора, я только что полностью оторвался от воды, да так, что винт на секунду схватил воздух. Но мой собственный вестибулярный аппарат оповещал, что, скорее всего, мы довольно плавно перевалили какую-то пологую «кочку»: ни подтормаживания, ни удара, ни каких-то ощутимых перегрузок... Портативная рация, засунутая в мелковатый для нее подстаканник на приборной панели, и не думала вылететь на пол и разбиться вдребез- ➤



ги. Вскоре я намеренно стал выбирать наиболее крутые гребни, расходящиеся от транцев крупных посудин, стараясь держаться подальше лишь от небольших лодок «нашего» с 240-м размера, которые в большинстве своем преодолевали созданные старшими собратями водяные препятствия «шепотом» и, заливаемые брызгами, нещадно «кивали» носами.

Пожалуй, основной из причин, по которой я сам, а позже и подсевшие ко мне пассажиры не воспринимали подобное преодоление волны как нечто из ряда вон выходящее, был практически неизменный дифферент. Подавляющее большинство лодок, особенно с полными носовыми обводами, в момент прыжка нещадно вздергивают нос, с углом «тангажа» около 40–45° шлепаются в воду кончиком кормы и, получив таким образом пинок снизу под транец, опять резко втыкаются в нее — на сей раз носом. Однако узкий и острый нос 240-го по просту прорезал волну, не вызывая заметного изменения изначального ходового дифферента, а днище в момент приводнения соприкасалось с водой под оптимальным для мягкой посадки углом, словно поплавков гидросамолета. (Как все это происходит, хорошо видно на видеосъемке теста, доступной по QR-коду.)

Единственное, при подобных обгонах обязательно стоит сохранять хотя бы минимальный угол между гребнем волны и корпусом: попытка параллельно «притереться» к крутому валу или «оседлать» его на высокой скорости может быть чревата чрезмерным креном и залипанием скулой — это неизбежная плата за небольшую относительную ширину вкупе с высокой килеватостью, которые и позволяют проделывать все перечисленное выше. Впрочем, это справедливо только по отношению к «вейку», образующему узкие и глубокие водяные «канавы» — движение вдоль гребней естественной волны, более полой, не создает ровно никаких проблем.

Однако «полеты во сне и наяву», как бы ни были они увлекательны, все же лишь острый соус к основному блюду. Снимая в спокойной обстановке на относительно тихой воде данные для стандартного протокола технических результатов, я с удивлением обнаружил, что склонность к постоянству дифферента эта узкая и килеватая (при этом и относительно длинная) лодка проявляет и при выходе на глиссирование — засечь этот момент можно



разве что по началу отрыва потока от транца, а глиссирует 240-й уже при мизерных 2600–2700 об/мин и всего лишь 23–24 км/ч!

При этом «раскрутку» с места (полный газ, руль на борту) 240-й исполнять отказался — винт сразу же подхватывал воздух. Впрочем, никакой практической ценности этот чисто испытательский маневр не имеет, а позволяет лишь оценить возможные крены. Однако лодка отнюдь не против «заглянуть самой себе в транец», только для этого нужна скорость! Поскольку в «обычном» крутом развороте с полного хода XO стоял как влитой, я попробовал «резанный» вариант, одновременно сбросив газ перед решительной перекладкой штурвала. Слегка клонув носом, 240-й на скорости более 70 км/ч послушно вписался в циркуляцию, сравнимую по радиусу с неудавшейся «раскруткой», причем винт уверенно держал упор! Пожалуй, это был единственный случай за все время теста, когда я почувствовал реальную перегрузку, буквально прилепившую меня к внутренней стенке салона.

РЕЗЮМЕ

Вернусь к приведенной уже параллели с автомобилями-пикапами, за рулем которых уже и не встретишь фермера или лесоруба. Сейчас этот класс машин — скорее стиль и мода, в создании которых особенно преуспел американский рынок с его гипертрофированно мускулистыми «траками» вроде Dodge RAM 1500, Ford F-150 или Toyota Tundra. Наш испытуемый — примерно из той же оперы, только на воде. Да, теоретически задача у него вроде бы та же, что и у трудяги-пикапа, — доставить людей и груз из одной точки в другую. Однако способность произвести впечатление на



окружающих явно перевешивает все практические доводы. И, как показал редакционный тест, XO 240 RS Cabin умеет притягивать взгляды не одной только своей необычной внешностью. ❖❖❖

XO 240 RS Cabin	
Длина, м.....	7,5
Ширина, м.....	2,3
Осадка, м.....	0,9
Килеватость на транце, град.....	24
Сухой вес, т.....	1,34
Запас топлива, л.....	230
Пассажировместимость, чел.....	8
Мощность ПМ, л.с.....	150–300
Категория СЕ.....	«С»

Range Marine — эксклюзивный дистрибьютор Москва, Ленинградское шоссе, д. 39, стр. 7, Royal Yacht Club
Тел. +7 (495) 973-72-45
www.xo-boats.ru, info@xo-boats.ru

XO
BOATS



Революция стиля
Эволюция комфорта
Удовольствие от вождения

Foto Kari Wilen



Range Marine — эксклюзивный дистрибьютор Москва, Ленинградское шоссе, д. 39, стр. 7, Royal Yacht Club
Тел. +7 (495) 973-72-45
info@xo-boats.ru, www.xo-boats.ru