



ЗА ПРЕДЕЛАМИ ОРДИНАРА

АРТЁМ ЛИСОЧКИН
 ФОТО ЕКАТЕРИНЫ КРАСНОШЛЫКОВОЙ

Записывая адрес, по которому меня дождался флагман финской верфи XO Boats, я не особо-то и удивился. Пара причалов скромной на вид марины расположилась прямо под стенами красно-кирпичного квартала, окружающего Успенский собор — в самом что ни на есть историческом центре Хельсинки. Буквально в двух шагах — знаменитая Дровяная гавань со старинными парусниками, Сенатская площадь, Президентский дворец и оживленный портовый рынок, тихая Александеринкату и шумная Эспланада, одним словом, полный набор символов финской столицы, хорошо знакомых любому туристу. Можно только гадать, во сколько обходится стоянка в таком пафосном месте, однако, как известно, кое-что бывает и подороже денег. К лодкам XO это относится в самой полной мере, тем более что я наконец выяснил, что же эта таинственная аббревиатура означает.

ВИДЕО





Выдал мне тайну лично генеральный директор XO Boats Хенрик Телен (очевидно, сделать это во время наших предыдущих встреч ему помешала излишняя скромность). Отрадно было узнать, что кое-какие намеки вроде расставленных некогда по выставочным образцам лодок бутылок Hennessy XO (Extra Old) удалось тогда понять правильно — «X» действительно означает «экстра»... Ладно, не буду томить читателей, ларчик открывается просто: сокращение расшифровывается как Extra Ordinary. Впрочем, можно было бы и не загадывать хитроумных ребусов — стремление разработчиков к экстраординарности (а в чем-то даже и экстравагантности) и так более

чем бросается в глаза. Мы уже высказывали мнение, что внешность лодок XO может сразу вызвать либо полный восторг, либо столь же полное неприятие, но равнодушию здесь уж точно не будет места. Кстати, когда я сказал Хенрику, что по-русски название бренда можно прочесть и как изумленное междометие «Хо!», он с самым серьезным видом ответил, что именно на такую реакцию публики они и рассчитывали.

РАЗМЕР ИМЕЕТ ЗНАЧЕНИЕ

Как и прошедшая редакционные испытания вице-флагманская модель XO 240 RS Cabin (отчет читайте в предыдущем номере), 27-футовый флагман молодой финской верфи формально относится к весьма распространен-

ной в Скандинавии категории commuter boats — согласно полузабытой уже отечественной терминологии, разъездных лодок, несущих в первую очередь транспортные функции. Чаще всего используются они, если опять-таки говорить обычным русским языком, для поездок на дачи, которые в этих краях в основном расположены у воды, причем именно по воде туда удобнее всего и добираться, учитывая запутанность шхер и обилие обитаемых островов и островков.

Проводя параллель с автомобилями, мы тогда сравнили 240-й с пикапом — роль открытого грузового кузова здесь играет носовой кокпит, «пассажирские» функции которого при наличии просторного тепло-го салона можно рассматривать лишь как второстепенные. Правда, слово «формально» было употреблено не зря. При сравнении с пикапом имелись в виду отнюдь не «рабочие лошадки» лесорубов или фермеров, а те свер-



кающие лаком и хромом гипертрофированно мускулистые «траки», которые более уместно смотрятся не возле сельского амбара, а на парковке элитного яхт-клуба или дорогого ресторана. Можно сколько угодно рассуждать о пользе больших размеров и запредельном запасе мощности с практической точки зрения, но не будем кривить душой: основная задача подобной техники — производить впечатление на окружающих.

Внешне 240-й и 270-й очень похожи — практически одинаковая компоновка и характерный дизайн, построенный на вертикалях, четко свидетельствуют об их семейной принадлежности, а издалека, пожалуй, эти лодки вполне можно и перепутать. Однако вблизи, на стоянке у причала, сразу обнаруживается, что XO 270 RS Cabin не просто за-

метно крупнее — увеличение размеров существенно сказалось и на внутреннем наполнении лодки.

Для начала, мотор здесь уже не подвесной, а стационарный. Верфь традиционно сотрудничает с Volvo Penta, и для флагмана предлагается довольно широкий набор вольвовских дизелей мощностью от 270 до 350 л.с. (мне досталась 300-сильная «золотая серединка»). Вариант, конечно, не из дешевых, но у дизельного стационара хватает своих плюсов, не все из которых лежат исключительно в практической плоскости — особенно применительно к XO, где упрятанный внутрь корпуса мотор позволяет придать облику лодки окончательную завершенность. Про топливную экономичность и, соответственно, больший запас хода по сравнению с бензиновыми подвесными моторами, наверное, все и так знают, так что лучше упомяну про другую, не столь широко известную возможность стационарного двигателя, оказавшуюся в день теста довольно весомой.

В осеннем Хельсинки было довольно прохладно, но в «кабине» 270-го оказалось столь же тепло, как в салоне автомобиля, который я только что оставил на стоянке марины. При этом автономный отопитель не включали, да и вообще в ряде случаев на этой опции можно сэкономить. Оказывается, здесь есть своя мощная «печка», которая по автомобильному принципу забирает тепло у системы охлаждения двигателя (пара шлангов с вентилями выходит прямо из блока мотора, из второго контура, по которому циркулирует антифриз). Пожалуй, использовать ее можно даже во время длительных стоянок (на холостых оборотах «четверка» от Volvo Penta особо не донимает шумом и вибрацией), но для лодок подобного назначения все же важнее обеспечить температурный комфорт в салоне именно на ходу — равно как и предохранить от запотевания лобовое стекло, с чем опоясывающие его нижнюю кромку многочисленные дефлекторы справляются «на ура».

Закрытый салон заметно просторнее, чем на вице-флагмане. На мягких сиденьях легко размещается весь «па-

спортный» экипаж из восьми человек, а если потесниться, то и еще парочка седоков войдет. Кроме того, увеличенный объем позволил реализовать ряд новых компоновочных решений, в том числе и довольно нестандартных. Предположим, трансформирующуюся в двухместную кровать «кают-компанию» со столиком по левому борту мы уже не раз видели. А вот превращающийся в спальное место единственный, но большой рундук носового кокпита — это уже что-то новенькое! Основной вход в этот «отсек двойного назначения» — через прикрывающийся мягкой шторкой проем в объемистой водительской консоли, но, если опасаетесь клаустрофобии, просто не >>>

**РЕЗУЛЬТАТЫ ИСПЫТАНИЙ
XO 270 RS Cabin**

Нагрузка — 2 чел. плюс 210 л топлива, транцевые плиты полностью подняты, силовая установка — турбодизель Volvo Penta D4 300 с угловой колонкой DuoProp, скорость ветра — 0–1 м/с, высота волны — 0,0–0,1 м, темп. воздуха — +7 °С, темп. воды — +6 °С, акватория — Балтийское море в районе крепости Суоменлинна, Хельсинки, Финляндия.

Об/мин	Скорость	
	узлы	км/ч
700	5,0	9,3
1000	6,2	11,5
1500	8,6	15,9
2000	16,9	31,3
2500	25,7	47,5
3000	32,2	59,6
3500	38,4	71,0





защелкивайте наружные замки «багажных» крышек в носовом кокпите: открыв их над головой, можно подышать свежим воздухом и поглазеть на звезды.

Столь же большая «пассажирская» консоль слева, закрывающаяся полноценной жесткой дверью, представляет собой более чем вместительный шкаф. По моим прикидкам, превратит эту кабинку в галюн вряд ли получится — разве что в расчете на детей, но упрятать сюда с глаз долой тот же переносной биотуалет вполне можно.

При всем обилии больших и маленьких закрывающихся рундуков очень понравилось простое, но стильное решение: ограждение из хромированных труб под продольным сиденьем по правому борту, примерно как на гостиничных тележках для крупного багажа — сумки и чемоданы на виду, и при этом никуда не денутся при качке или резких поворотах. Впрочем, на месте этого сиденья возможна опциональная установка камбузного блока с плиткой, мойкой и ящичками для кухонной утвари (холодильник-«кубик» встраивается в тумбу под водительским креслом).

На фоне впечатляющих обитаемых объемов уже как-то и не задумываешься о назначении огромной открытой кормовой палубы, огороженной лишь чисто символически и украшенной только небольшой скамейкой с держателями для кранцев (пожалуй, это единственный несколько спорный момент



в компоновке 270-го). Впрочем, такая безразмерная купальная платформа, на которой найдется место и для пары «солнечных» лежаков, в теплую погоду наверняка будет востребована многими, особенно учитывая внушительную пассажировместимость лодки. Удобна она будет и для эпизодической рыбалки, тем более что отсутствие кормового ограждения и небольшая высота над ватерлинией позволяют подбирать добычу из воды прямо руками. Правда, любителей троллинга должен предупредить, что вольвовский дизель даже в режиме «холостые на передаче» тащит лодку с почти вдвое большей скоростью, чем требуется для такого способа ловли.

МАССА, ПОМНОЖЕННАЯ НА КИЛЕВАТОСТЬ

Из-за того, что при включении хода 270-й довольно резво устремляется вперед, в узких проходах между причалами приходилось время от времени «осаживать» лодку, переводя машину на нейтраль. Впрочем, никаких неудобств это не доставляет: даже при движении по инерции лодка уверенно управляется, а маневренность, невзирая на длинный, относительно узкий и килеватый корпус, очень достойная — имеющейся носовой подрулкой не пришлось воспользоваться ни разу.

Уже подкатив к береговой заправке, я вдруг сообразил, что не знаю, на каком борту расположена заправочная горловина. Оказалось, что на обоих, так что выписывать у стенки кренделя или далеко тянуть шланг не пришлось. Будь здесь штатный заправщик, а не самообслуживание, вполне можно было бы сходить вышить кофейку, тем более что колонка перекачивала топливо с поистине финской флегматичностью: бак у 270-го — на 300 литров с гаком!

В акватории исторического центра Хельсинки, естественно, действует ограничение

скорости. В неторопливом водоизмещающем режиме XO 270 RS Cabin, как и его «младший брат», порадовал завидной устойчивостью на курсе, не вынуждая постоянно вертеть «баранку» (увы, излишняя рыскливость на малых скоростях — вполне обычное дело для многих килеватых скоростных корпусов). И точно так же, когда знак ограничения остался за кормой и я перевел рукоятку газа на полные обороты, момент выхода на глиссирование

остался практически незамеченным, хотя я ожидал, что вес расположенного в самой корме мощного дизеля здесь как-то себя проявит. Кстати, корпуса вице-флагманской и флагманской моделей, если не считать разницы основных размерений, практически идентичны — касается это и по-тоному высокому относительному удлинению (L/B = 3,3), и распределения килеватости с «офшорным» максимумом на транце (24°), отсюда и схожее их поведение на воде, в частности, в ходе довольно острых маневров на полном ходу. Однако разница все же есть.

Борьба за вес в малом судостроении — это, так сказать, палка о двух концах. С одной стороны, легкая лодка позволяет двигаться быстрее. С другой, на волне она более подвержена подлегам и прыжкам даже при большой килеватости днища. Дополнительная масса на беспокойной волне только в плюс — что и доказал XO 270 RS Cabin.

Правда, условия для оценки мореходности были весьма далеки от идеала — даже за Суоменлинной, в открытом море, вода оказалась гладкой, как в пруду. После опыта с более легким 240-м и моторной яхтой Nord Star 34 нынешнюю фотолодку, Paragon 27, я в качестве «волногенератора» всерьез и не рассматривал, как ни старался ее водитель развести волну повыше и покруче. Флагман от XO просто прорезал ее, как нож масло — никаких



острых ощущений. Чтобы заставить 270-й хотя бы символически выскочить из воды, пришлось прибегнуть к ряду чисто профессиональных приемов, но и тут мне не всегда было ясно, получился «прыжок» или нет — на скорости около 70 км/ч лодка всякий раз словно плавно переваливала через какую-то довольно пологую кочку, хотя крутые валы, на которые я нацеливал ее нос, обещали совсем иные ощущения.

Наряду с высокой килеватостью тут явно вносила свой вклад и увеличенная масса более крупной лодки со стационарным мотором, да плюс, несомненно, сказывалась еще одна особенность, уже подмеченная на 240-м: в момент преодоления даже очень крутой волны корпус продолжает сохранять оптимальный дифферент и вновь соприкасается с водой под таким же углом, что поплавок гидросамолета при идеальной посадке.

Короче говоря, все эти попытки устроить цирк на воде я вскоре благополучно бросил и попросту наслаждался послушной мощной лодкой, ясным деньком и приятной беседой. Кстати, даже на самом полном ходу в салоне 270-го на удивление тихо (легкая вибрация и небольшие резонансные шумы проявляют-

ся лишь в не особо-то «ходовом» диапазоне 1500–1700 об/мин). Переговариваться можно вполне вполголоса, как в автомобиле, а один из моих телефонных собеседников, которому я сообщил по мобиле, что я за штурвалом и в данный момент на скорости около 40 узлов прохожу мимо знаменитой красной подлodka на Суоменлинне, по-моему, мне просто не поверил.

РЕЗЮМЕ

Все, что было сказано в свое время в адрес вице-флагманской модели, в полной мере справедливо и в отношении XO 270 RS Cabin. Правда, с практической точки зрения это уже не только развлекательный компьютер с отменными ходовыми и мореходными качествами — возможность организовать спальные места, большой топливный бак и мощный, но экономичный дизель частично переводят его и в категорию «крейсеров выходного дня». Но все же и это по-прежнему не самое главное. Просто давайте еще разок вспомним, как расшифровывается нанесенная на его борту аббревиатура. Лодками в Хельсинки вроде бы никого не удивишь, но любопытные взгляды, которые я то и дело ловил с набережных,

причалов и экскурсионных пароходиков, волей-неволей вынудили меня сделать по историческому центру пару лишних кружков — хотя зоны ограничения скорости, честно говоря, отнюдь не моя стихия. ❖

XO 270 RS Cabin

Длина, м	8,60
Ширина, м	2,60
Осадка, м	0,95
Килеватость на транце, град.	24
Сухой вес, кг	2860
Запас топлива, л	315
Пассажировместимость, чел.	10
Кол-во спальных мест	1 + 2
Мощность двигателя, л.с.	260–370
Категория CE	«C»

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