

ТРОЕ В ОДНОЙ УПРЯЖКЕ

АРТЁМ ЛИСОЧКИН
ФОТО КАРИ ВИЛЕНА И МАРТИНА КОРТЕЛЛА

Как это ни странно, но впервые по-настоящему познакомился я с породой хаски не где-нибудь в снегах Сибири или на Аляске, а высоко в горах на севере Италии. Там они таскали за собой по крутым горным тропам любителей пеших прогулок, привязанных к ним специальными лямками (довольно странный вид спорта, на мой взгляд). В горы я тогда благоразумно не полез, а остался в лагере, чтобы пообщаться с не занятыми на тот момент собаками.



Сразу стало ясно, что в стае имеется довольно строгая иерархия, нарушителя которой могут ждать дисциплинарные меры вплоть до чувствительного укуса. Однако в присутствии человека, по отношению к которому эти чудесные твари испытывают буквально щенячий восторг, ситуация заметно меняется. В роли вожака начинаете выступать вы сами (даже если хаски видят вас впервые), и теперь только вы вправе казнить или миловать. Стоит вам просто погладить одну из собак, как вокруг

начинается форменная давка. И когда какой-нибудь из хаски вдруг удаётся отгеснить «старшего по званию», чтобы сунуть нос вам под мышку, тот не пытается задать ей трепку, а просто садится рядом с демонстративно обиженным видом.

Недожиданная для не особого-то крупного зверя сила, невероятная выносливость и неприхотливость, а также граничащие с обожествлением преданность и дружелюбие по отношению к человеку — вот, пожалуй, основные черты этой знаменитой породы.

И если слово «хаски» используется в качестве торговой марки какого-либо транспортного средства, это предусматривает и определенную ответственность: названный этим горворящим именем продукт должен в той или иной мере соответствовать всем перечисленным качествам, иначе задуманный эффект окажется прямо противоположным.

Алюминий продолжает планомерное наступление на лодочный рынок, что еще раз подтвердила в преддверии нынешнего сезона выставка Vene/Bat в Хельсинки. Сразу

несколько европейских фирм, до сих пор занимавшихся исключительно стеклопластиком, представили широкой публике не просто единичные модели, а целые модельные ряды лодок с алюминиевыми корпусами. Наибольший интерес вызвала у меня тогда новая серия Husky от хорошо известной у нас компании Finn-Marin (скоро объясню, почему), и во время международного тестового мероприятия под названием Finnboat Floating Show наконец-то удалось опробовать все три лодки на воде. >>>





РЕЗУЛЬТАТЫ ИСПЫТАНИЙ
Finnmaster Husky R8

Об/ мин	Скорость		Расход топл., л/ч	Дальность хода	
	узлы	км/ч		мили	км
600	2,6	4,8	2,4	—	—
1000	4,9	9,1	5,3	—	—
1500	6,5	12,0	8,2	170	314
2000	8,3	15,4	14,3	124	230
2500	13,7	25,3	21,1	139	257
3000	20,8	38,5	25,6	174	322
3500	28,1	52,0	32,6	184	341
4000	32,7	60,5	45,4	154	285
4500	37,6	69,6	63,5	127	234
5000	41,8	77,3	82,4	109	201
5500	47,3	87,5	98,9	102	189
5600	47,9	88,6	99,4	103	191

Нагрузка — 3 чел. плюс 170 л топлива, ПМ — Yamaha F300 (300 л.с.), ГВ — стальной трехлопастной Yamaha диаметром 15 и шагом 20 дюймов, температура воздуха +22 °С, температура воды +15 °С, скорость ветра 6–8 м/с, высота волны 0,4–0,6 м, акватория — Архипелаговое море Балтийского моря, Финляндия.

Алюминиевое производство — дело для Finn-Marin абсолютно новое, и тот факт, что компания не стала ограничиваться одной лодкой «на пробу», а сразу поставила на поток целую серию, объединенную общей концепцией, говорил о ее полной уверенности в успехе. Проведенные тесты показали, что для подобной уверенности действительно были все основания.

Для начала возьмем саму по себе упомянутую концепцию, достаточно оригинальную и легко узнаваемую. Алюминиево-пластиковых лодок сейчас пруд пруди, и как-то выделиться на общем фоне не так просто. Однако дизайнерско-конструкторскому бюро Finn-Marin это все-таки удалось.

На первый взгляд, все, как принято сейчас выражаться, в общем тренде: и сам



по себе алюминиевый корпус, и улучшающая эстетику и комфорт стеклопластиковая «палубная» секция, и модный ныне силуэт с близким к вертикали форштевнем... Однако рассмотрим новинки, объединенные целым рядом общих дизайнерских и конструкторских решений, более внимательно.

Модная «тупоносость» обнаруживается здесь не только при виде сбоку, но и в плане: то, что представляется поначалу классическим форштевнем, на деле являет собой нечто вроде небольшого носового транца трапецевидной формы, благодаря чему носовая «палуба» образует довольно широкую просторную площадку. Вот уже первое существенное отличие от большинства одноклассников. Дизайн дизайном, но налицо и чисто практические преимущества такой схемы: прежде всего, явно большее удобство входа-выхода при наиболее распространенном способе стоянки носом в берег (тем более что благодаря алюминиевому корпусу теперь это легко проделать и у каменистого пляжа, и просто у пологой гранитной скалы).

Подобная планировка носовой части хороша и сама по себе, но разработчики блестяще распорядились увеличившейся площадью. «Палуба» здесь двойная; откинув вбок носовую крышку (первый слой), на всех трех протестированных лодках я обнаружил под ней складные трапики, которые можно использовать как на стоянке, так и на воде во время купания — в дополнение к кормовым. Тем более что и на самом маленьком R6, и на самом крупном R8 носовая площадка оснащена удобными релингами, позволяющими воспользоваться «лесенками» и у берега, и на воде без всяких акробатических трюков (опыт показывает, что любой «купальный» трапик без дополнительного поручня — это, по сути, ничто). Впрочем, складные трапы — это опция, для которой просто заранее заготовлено место, но и без них «двухслойная» схема заметно облегчает вход-выход у берега



за счет более низкого расположения основной ступеньки, а свободное пространство можно использовать в качестве дополнительного рундука.

Не создаст проблем и вход в лодку с гражданского причала, с кормы — благодаря широким, образующим удобные ступеньки транцевым криволиниям и, главное, тому, что на всех трех лодках по бокам от основной подушки кормового дивана оставлены достаточно широкие «островки», на которые без опаски, ничего не снимая и не отстегивая, можно наступить ногой.

Но на главную «фишку» я даже поначалу не обратил внимания (хотя и почувствовал нечто непривычное, оказавшись на борту первой из лодок). Пайол-то в кокпите тоже алюминиевый! Стеклопластиковая секция играет здесь в основном декоративную роль, прикрывая лишь планшири и внутренние борта кокпита. Короче говоря, если вы вдруг уроните внутрь какой-нибудь массивный металлический предмет (например, якорь) или протащите по пайолу тяжелую цепь, то рифленому алюминиевому настилу это ничем не грозит. В стеклопластиковом же кокпите (тем более что это отдельная от металлического корпуса деталь) поступать таким образом горячо не рекомендуется: гелькоут требует куда более бережного обращения... В общем, все три Husky, представляющиеся на первый взгляд классическими композитными лодками, на деле оказались «более металлическими», чем большинство одноклассников. Схема весьма редкая, и с ходу могу назвать от силы пару примеров ее серийного применения.

Несмотря на существенные различия в размерах, компоновка всех трех Husky практически одинакова. Построена она на привычных бортовых консолях с установленными за ними основными креслами водителя и пассажира; пространство между консолями традиционно перекрывается откидной



центральной секцией ветрового стекла и прозрачной «калиткой». Кстати, выгравированный на ней крупный логотип Husky успешно выполняет еще и чисто практические функции: сколько народу на моей памяти с руганью валилось с ног, попросту не заметив прозрачную дверцу! Ну не писать же на ней крупными буквами: «Осторожно, стекло!», как это делается в некоторых супермаркетах?

Все три лодки комплектуются полноценными ходовыми тентами, присутствия которых на борту в открытом варианте ничего не выдает: тент по-кабриолетному убирается в закрывающийся длинной фигурной крышкой локер за спинкой заднего сиденья, а на R7 и R8 прячутся в положении «по-походному» и его боковые стойки — под матерчатými клапанами на кнопках.

По мере увеличения длины и ширины корпуса от R6 к R8 носовой и кормовой отсеки наполняются дополнительными сиденьями (играющими, естественно, и роль сухих рундуков). На самой компактной R6 в дополнение к основным креслам перед консолями в корме имеется трехместный диван, а носовой кокпит — чисто «хозяйственный», без сидений. На R7 кормовое сиденье становится П-образным с возможностью установки столика, за которым можно расположиться всем экипажем (передние сиденья, конечно »



**РЕЗУЛЬТАТЫ ИСПЫТАНИЙ
Finnmaster Husky R7**

Об/ мин	Скорость		Расход топл., л/ч	Дальность хода	
	узлы	км/ч		мили	км
600	2,6	4,8	1,5	—	—
1000	3,8	7,0	2,6	—	—
1500	5,8	10,7	5,1	108	200
2000	7,2	13,3	9,2	74	138
2500	9,2	17,0	12,5	70	129
3000	16,0	29,6	16,4	93	171
3500	23,2	42,9	21,4	103	191
4000	27,6	51,1	27,8	94	174
4500	32,3	59,8	36,1	85	157
5000	36,6	67,7	53,6	65	120
5500	40,1	74,2	65,6	58	107
6000	44,4	82,1	75,0	56	104

Нагрузка — 2 чел. плюс 80 л топлива, ПМ — Yamaha F200 (200 л.с.), ГВ — стальной трехлопастной Yamaha диаметром 14,25 и шагом 18 дюймов, температура воздуха +22 °С, температура воды +15 °С, скорость ветра 6–8 м/с, высота волны 0,4–0,6 м, акватория — Архипелаговое море Балтийского моря, Финляндия.

же, поворотные); носовой кокпит хоть и пообъемистее, но по-прежнему без сидений, стационарно установлены здесь только такие же, как на R6, держатели для кранцев. Ну а самый большой R8 можно уже без всяких натяжек отнести к категории bowrider: в носу появляется собственный диванчик (хотя и асимметричный, охватывающий только левый борт и широкую переднюю «ступеньку»), а П-образный диван в корме увеличивается в длину настолько, что способен превращаться при помощи опциональных закладных подушек в полноценный «солярий». И при всех этих различиях троица Husky, стоящая у причала, производит твердое впечатление единого целого. Владелец маленького R6, оказавшись рядом с флагманом серии, вряд ли испытает комплекс неполноценности.

Такое же чувство возникает и после того как посидишь за штурвалом всех трех лодок (я специально подогнал расписание тестовых заездов протяженностью по 10–12 миль таким образом, чтобы последовательно испытать их друг за другом, от самой маленькой до самой большой, не смазывая впечатления посторонней техникой). Судя по поведению лодок на воде, концепция обводов здесь тоже практически одна и та же



вых заездов протяженностью по 10–12 миль таким образом, чтобы последовательно испытать их друг за другом, от самой маленькой до самой большой, не смазывая впечатления посторонней техникой). Судя по поведению лодок на воде, концепция обводов здесь тоже практически одна и та же



(разве что килеватость R6 на градус меньше, чем у его старших «собратьев»). У всех трех — как раз то, что и ждешь от хорошей компактной лодки: ровный, без ярко выраженного «горба», выход на глиссирование и устойчивый ход даже «на пятке», когда мотор приподнят триммером бук-



вально до начала кавитации гребного винта. Кстати, все Husky особо не требуют частого обращения к кнопкам триммера, хотя реакция на них ощутима и предсказуема; в частности, достаточно легко подобрать оптимальный дифферент, позволяющий без сброса газа валить более полуметра даже на компактном R6.

Ни на одном из трех тестовых отрезков тихой воды мне не встретилось, что выявило еще одно качество, объединяющее лодки новой серии: несмотря на свою металлическую сущность, все они оказались на удивление тихими, из-за штурвала больше слышишь шипение и шлепки воды, чем какие-то звуки преодолевающего волну алюминиевого корпуса.

Общим оказалось и «личное отношение» всех трех лодок к скоростному маневрированию, где все свелось к абсолютно послушному и достаточно спокойному, без гоночного «перчика»,»

**РЕЗУЛЬТАТЫ ИСПЫТАНИЙ
Finnmaster Husky R6**

Об/ мин	Скорость		Расход топл., л/ч	Дальность хода	
	узлы	км/ч		мили	км
650	2,1	3,9	1,1	—	—
1000	3,2	5,9	1,9	—	—
1500	4,6	8,5	3,4	129	238
2000	6,2	11,5	5,3	111	206
2500	7,2	13,3	8,3	82	152
3000	9,1	16,8	12,9	67	124
3500	16,4	30,3	14,0	111	206
4000	22,6	41,8	16,7	129	238
4500	26,8	49,6	20,1	127	234
5000	29,8	55,1	29,9	95	175
5500	34,3	63,5	37,1	88	162
6000	37,7	69,7	40,9	88	162
6300	38,2	70,7	42,4	86	158

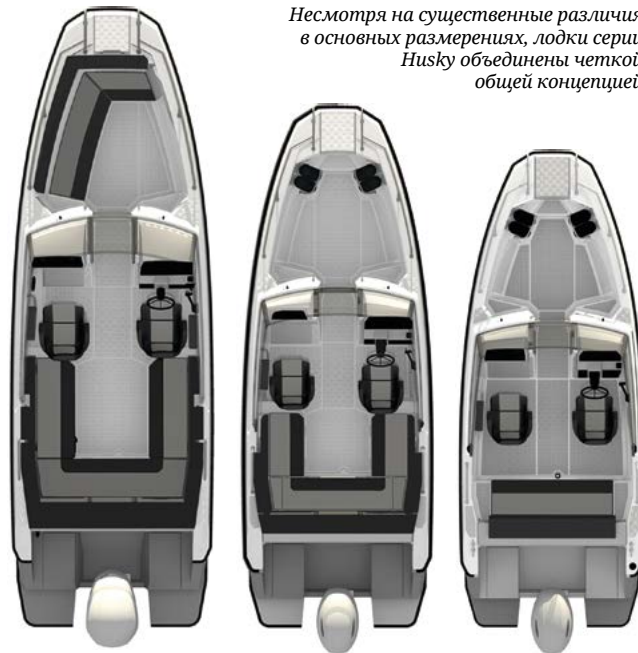
Нагрузка — 3 чел. плюс 90 л топлива, ПМ — Yamaha F130 (130 л.с.), ГВ — стальной трехлопастной Yamaha диаметром 13,8 и шагом 16 дюймов, температура воздуха +22 °С, температура воды +15 °С, скорость ветра 6–8 м/с, высота волны 0,4–0,6 м, акватория — Архипелаговое море Балтийского моря, Финляндия.



исполнению заданных команд. Накосачить за штурвалом даже при полном отсутствии опыта и сопутствующем переизбытке амбиций вряд ли выйдет: лодки великодушно прощают грубые ошибки в пилотировании, а порой и просто не позволяют их совершить. Кстати, у меня создалось впечатление, что и передаточное отношение рулевого управления здесь специально подобрано так, чтобы при желании выполнить по-спортивному резкий разворот пришлось изрядно покрутить «баранку» (при маневрировании в узкостях и при швартовках такого ощущения уже не возникает). Короче говоря, подобно настоящим хаски, лодки заточены хоть и на быстрое, но надежное и уверенное перемещение в пространстве, а не на погоню за петляющим зайцем.

И вообще эти лодки, несмотря на довольно внушительные показатели скорости на экране навигатора, вызвали у меня не-

кое умиротворяюще-расслабляющее чувство: мол, не напрягайся, не гони волны, все под контролем, скоро будешь на месте, хозяин! Подкатывая на самом большом R8 к очередному гостеприимному причалу на маршруте, завершающему мое первое знакомство с



Несмотря на существенные различия в основных размерах, лодки серии Husky объединены четкой общей концепцией

симпатичной тройцей, я вдруг обнаружил, что в дополнение к помигивающей оранжевыми светодиодами системе автоматического управления транцевыми плитами (пожалуй, действительно нужная вещь, поскольку 300-сильный подвесник создает изрядный кренящий момент) на приборной панели имеется еще и рычажок подруливающего устройства. Ничего себе, может, эта лодка еще и сама меня на берег высадит, чтобы руки-ноги не трудить?

РЕЗЮМЕ

Название новой серии, пожалуй, в самую точку: здесь вам и сила при довольно умеренных размерах (на мощности финны с некоторых пор опять не экономят, причем и гидродинамику корпусов рассчитывают соответственно), и выносливость с неприхотливостью (повышенный интерес к алюминию в мировом малом судостроении как раз этими его свойствами во многом и объясняется), и добродушный, спокойный и предсказуемый нрав. Ну и, конечно, внешность, которая сама по себе тянет к симпатичным голубоглазым собакам даже тех, кто не знает, что человека они никогда не укусят. ❖

Finnmaster	Husky R8	Husky R7	Husky R6
Длина, м	7,84	6,61	6,02
Ширина, м	2,49	2,36	2,31
Килеватость на транце, град.	19	19	18
Сухой вес, кг	1365	1055	890
Запас топлива, л	214	95	95
Пассажировместимость, чел.	9	8	7
Мощность ПМ, л.с.	225–300	130–200	100–130
Категория СЕ	«С»	«С»	«С»



Эксклюзивный дистрибьютор в России
 Москва | +7 (985) 995-43-33
 Санкт-Петербург | +7 (919) 995-43-33
 Тверская обл., Завидово | +7 (916) 995-43-33
 salon@grandmarine.ru
 www.grandmarine.ru



Эксклюзивный дистрибьютор в России
 Москва | +7 (985) 995-43-33
 Санкт-Петербург | +7 (919) 995-43-33
 Тверская область, Завидово | +7 (916) 995-43-33
 salon@grandmarine.ru
 www.grandmarine.ru

