

но с наступлением осенних и зимих холодов «лодочная» жизнь здесь не замирает. Для закаленных финнов межсезонье не помеха даже для тестов: была бы вода, а ледок по берегам и даже снежные заряды вполне можно пережить. А для производителей маломерного флота зима — это вообще едва ли не самая жаркая пора в году. Большинство верфей работают «на полных оборотах», спеша выполнить дилерские заказы к предстоящей навигации, ственное любопытство (которое со мной наа летом, в пору массовых отпусков, ощутимо

Главной целью очередной поездки в эти знакомые места был тест нового флагмана компании Linex-Boat — «морского внедорожника» Nord Star 47 SCY (отчет об испытаниях читайте на с. 24), однако просто грех было не воспользоваться случаем и не посетить еще одно давно знакомое предприятие — компанию Finn-Marin, больше известную у нас по брендам Finnmaster и Grandezza. Причина для 💎 проекта, учитывающего особенности не тольвизита имелась более чем весомая.

Как быстро летит время! Казалось бы, совсем недавно, иллюстрируя одну из главных тенденций в области прогулочного судостроения — продолжающийся рост интереса к алюминию, мы в качестве одного из ее наиболее ярких проявлений привели как раз эту финскую компанию, представившую в начале года на традиционном бот-шоу Vene/Bat в Хельсинки совершенно новую модельную линейку Husky. Разработанные «с нуля» сразу три размерные модели с непривычными

инляндия хоть и северная страна, для бренда Finnmaster алюминиевыми корпусами, четко объединенные довольно оригинальной дизайнерской концепцией, вызвали тогда немалый интерес и у публики, и у специалистов. Вскоре после первого знакомства в одном из выставочных павильонов Vene/ Båt, с наступлением навигации, мне довелось опробовать всю троицу на воде (результаты теста опубликованы в № 3/2016 и доступны в том числе и нашем веб-сайте).

Чтобы окончательно удовлетворить собверняка разделяют многие наши читатели), оставалось только посмотреть, как эти лодки делаются. Ведь не секрет, что сварка из алюминия по сравнению с формовкой стеклопластикового корпуса в матрице технологически сложнее и предъявляет более высокие требования к квалификации всех участников процесса — от конструкторов до сварщиков. Успех дела зависит от всех этапов без исключения: начиная с грамотно разработанного ко самого листового металла, но и применяемых технологий, и заканчивая собственно процессом сборки прецизионно раскроенных заготовок. Между тем, дело это было для Finn-Marin совершенно новое...

Любую лодку мы обычно оцениваем прежде всего по ее внешнему виду. Еще на выставке в Хельсинки я обратил внимание на идеально гладкие борта Husky — первое, на что обычно ложится взгляд (и, увы, первое, на чем способны проявиться какие-либо «косяки»). Осмотрев за долгие годы работы

ЖАРКАЯ ЗИМА НА БОТНИЧЕСКОМ ПОБЕРЕЖЬЕ

АРТЁМ ЛИСОЧКИН

Этот город (а по нашим меркам скорее городок) — отнюдь не мегаполис, что не мешает ему относиться к числу крупнейших промышленных и портовых центров Финляндии. А в чем он и вовсе вполне может претендовать на роль столицы, так это в области малого судостроения. В Кокколе и ее окрестностях сосредоточено сразу несколько крупных верфей, строящих прогулочные суда, торговые марки которых хорошо известны далеко за пределами Суоми. Словом, бывать там доводится часто, и не только благодаря располагающей к лодочным тестам близости Ботнического залива, на побережье которого каждая верфь имеет свой «фирменный» причал.



FINN-MARIN



и снаружи, и изнутри буквально сотни металлических корпусов, могу сказать одно: да, от искусства сварщиков зависит многое (недаром такие специалисты во всех странах буквально на вес золота), но все же и они не всесильны. Более правильная тактика — заранее свести к минимуму возможность пережогов и коробления металла еще на стадии проектирования. У каждого конструктора свои секреты. Многие фирмы предпочитают не показывать «изнанку», дабы ноу-хау не переняли конкуренты. Другие, наоборот, выставляют ее напоказ, демонстрируя основные технологические принципы на картинках в рекламных буклетах и даже вживую на ботшоу — в виде разрезов настоящих корпусных и прочих деталей.

На главной производственной площадке Finn-Marin я отнюдь не почувствовал себя промышленным шпионом. Бывать здесь доводилось и прежде, но впервые, перед тем как войти в первый из цехов, мне и сопровождающему меня менеджеру по продажам Finn-Marin Мартину Кортеллу пришлось надеть яркие жилеты с крупной надписью «Посетитель» на спине. С техникой безопасности в компании всегда было все в порядке, я это к тому, что припасенных на вешалке в прихожей жилетов хватило бы на целый автобус экскурсантов. Действительно, по предварительной договоренности посетить производство может любой потенциальный покупатель. Не особо-то распространенная практика, по крайней мере в Европе, и тем более у нас, в России. Массовые экскурсии по судостроительным цехам до сих пор видел только за океаном...

Другой непривычной частью знакомой обстановки, где некогда безраздельно царил исключительно стеклопластик, стали, конечно, блестящие алюминиевые корпуса, в ко-

торые удалось без всяких помех заглянуть и даже запечатлеть их устройство на фото.

Вот вам и объяснение идеально гладких бортов: в основе конструкции Husky — исключительно продольный набор (не считая разве что трех поперечных бимсов), и скомпонован он так, что подавляющее большинство сварных швов пролегает по кромкам алюминиевых листов, не затрагивая их плоскости. Прежде всего это касается бортов, идеальную форму которых уверенно, словно в раме, держат по краям килеватое днище, усиленное парой мощных коробчатых стрингеров, форштевень, транец и, наконец, верхний фланец для крепления стеклопластиковой «палубной» секции, тоже выступающей в роли си-

Главный секрет идеально гладких бортов Husky — продольная система набора и сварка исключительно по кромкам алюминиевых заготовок. Но больше всего восхитила «плавающая» схема крепления бортовых стрингеров, крепко прижатых к борту алюминиевыми лентами-растяжками

лового элемента. Но больше всего восхитила «подвесная» конструкция бортовых стрингеров из алюминиевого профиля, прижатых к бортовому листу изнутри алюминиевыми лентами. Сварка — опять-таки только по краям, так что созидающая, но могущая стать и разрушительной электрическая дуга и здесь ни разу не касалась сияющей алюминиевой поверхности.

Заодно стало ясно, почему верфь без опасений выставляет устройство Husky напоказ. Принцип-то более или менее понятен, но вот попробуй такое повтори, особенно в массовом производстве! А производство лодок новой линейки действительно массовое, о чем красноречиво свидетельствовало обилие алюминиевых корпусов как в цехах, так и на товарном дворе верфи. Прохлаждаться на свежем воздухе упакованной в транспортировочную пленку готовой продукции предстояло недолго: лодок выпускается ровно столько, сколько заказали многочисленные дилеры, так что львиная доля судов в разной степени готовности была уже по сути продана. Еще одно подтверждение тому, что в своих тестовых оценках я не ошибся и что с новой линейкой Finn-Marin действительно «попала в цвет» — результаты «голосования кошельком» обычно относятся к числу наиболее убедительных...

Кстати, хотя проект и технология производства Husky целиком и полностью разработаны специалистами Finn-Marin, а сварка первых корпусов осуществлялась в одном из цехов, в которых я побывал, при переходе к действительно массовому выпуску работа с алюминием была возложена на компаниюсубподрядчика (ее название не разглашается). Единственное, мне сообщили, что компа-







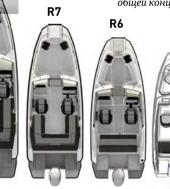








складной трап



ния — финская (финны, в отличие от шведов с норвежцами, вообще не спешат передавать такие работы в Польшу или Прибалтику). Сам же по себе субподряд, порученный проверен-

Опознать принадлежность новой малютки R5 к семейству Husky можно и без

надписей на борту, особенно если обратить внимание на оригинальную носовую площадку с откидывающейся крышкой, под которой может быть установлен

ному исполнителю, здесь в порядке вещей, один из наиболее известных примеров такого сотрудничества — фирма АМТ, которая долгое время специализировалась на производстве лодок сразу нескольких именитых брендов

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

Finnmaster **Husky R8 Husky R7** Husky R6 Husky R5 7,55 6,61 Длина, м 6.02 5,46 2,46 2,36 2.31 2,10 Ширина, м Килеватость на транце, град. 19 19 18 1365 1055 890 535 Сухой вес, кг 214 95 95 Запас топлива, л 9 8 7 6 Пассажировместимость, чел. 225-300 100-130 50-70 Мощность ПМ, л.с. 130-200 «C» Категория СЕ «C» «C»

(что особо не афишировалось) и лишь относительно недавно перешла к выпуску судов под собственной торговой маркой.

Изготовление стеклопластиковых «палубных» секций, их стыковка с готовыми алюминиевыми корпусами и насыщение лодок всевозможным оборудованием по-прежнему осуществляются на тех же производственных площадях в Кокколе. Протискиваясь между плотно стоящими алюминиевыми «полуфабрикатами», я обратил внимание, что несколько из них выделяются своими меньшими размерами. Оказывается, даже за то короткое время, что прошло с момента появления новой линейки, я успел отстать от жизни: в семействе Husky недавно случилось прибавление. К испытанной уже троице R6, R7 и R8 присоединилась и малютка-«пятерка».

Я уже отмечал, что все лодки линейки объединяет общая и хорошо узнаваемая дизайнерская концепция, позволяющая безошибочно определить «семейную принадлежность» любой из моделей независимо от размера. Компактная новинка, несколько напоминающая планировкой кокпита самую маленькую до недавних пор «шестерку», тоже не является исключением, обладая всеми признаками новой лодочной «породы», в том числе, конечно, и таким едва ли не основным фирменным признаком Husky, как широкая площадка в носу, прикрытая пластиковой крышкой. Эта площадка, напомню, может применяться либо для установки откидного трапика (используемого не только для купания, но и при стоянке носом в берег), либо просто в качестве низко расположенной ступеньки.

HUSKYR85

«А вот это как раз для тебя лодка!» — шутливо ткнул меня в бок Мартин, хорошо знакомый с моим стилем езды и однажды даже попробовавший свои силы в качестве фотографа во время одного из редакционных тестов. Изменения понемногу затрагивают и уже существующие модели Husky: на базе наиболее крупной R8 специалисты создали ее тюнингованную версию R8S, отличающуюся от прототипа прежде всего небольшим хардтопом на ажурных трубчатых стойках (здесь его именуют T-Top).

Помимо защиты от солнца (или, на стоянке, от дождя), эта конструкция рассчитана также на установку радара, дополнительных звуковых сигналов и прочего подобного оборудования. Появилась здесь и «тарга» поменьше, в корме, предназначенная для крепления воднолыжного фала и буксировки всевозможных водных «игрушек». Борта «люксовой» новинки снабжены виниловым покрытием с броскими надписями, на пайолы может быть уложен либо натуральный,



Тюнинг базовой Husky R8 породил новую флагманскую модель R8S. Помимо хардтопа и буксировочной дуги, более броского внешнего оформления и улучшенного комфорта на борту, планка максимально разрешенной мощности поднята с 300 до 350 л.с.

либо искусственный тик, а обивка сидений смотрится явно богаче (причем передние кресла со множеством регулировок — амортизированные). Оба кокпита снабжены эффектной ночной подсветкой. Релинги, как и трубчатые стойки хардтопа, теперь черные и не столь скользят под рукой, как обычные (кстати, и те же кранцы будут держаться на них не в пример надежней). Однако намек Мартина сводился к тому, что у новой модификации приподняли и планку максимально разрешенной мощности — от 300 до 350 л.с., и большинство потребителей, остановивших свой выбор на этой лодке, заказывают ее как раз с «топовым» мотором.

Впрочем, успех Husky вовсе не привел к забвению привычного и хорошо отработанного стеклопластикового производства. Обнаружилась совершеннейшая новинка и здесь, причем абсолютно случайно. При виде пары строящихся корпусов с характерными «витринными» стеклами носовой каюты в бортах я поначалу решил, что передо мной знакомые Finnmaster T7 или T8 (отчет об испытаниях «восьмерки» читайте в № 4/2015). Однако, обойдя оба корпуса



Finnmaster Husky R8S	
Длина, м	7,55
Ширина, м	2,46
Килеватость на транце, град.	19
Сухой вес, кг	1365
Пассажировместимость, чел.	9
Мощность ПМ, л.с.	225-350
Категория СЕ	«C»

с другой стороны, я обнаружил, что они явно рассчитаны на установку стационарных моторов... Выяснилось, что передо мной новые Grandezza 25S (ошибка была вполне простительной, поскольку лодки этой марки до сих пор строились на другой производственной площадке и сюда попали в первую очередь благодаря своим компактным размерам).

Честно говоря, протестировав едва ли не все модели с этим звучным именем (интересующий отчет можно выбрать из списка в разделе «Тесты» нашего сайта), я всегда полагал, что бренд этот — чисто «яхтенный». Да, есть в модельной линейке и яхты во главе с Grandezza 40 Fly, но Мартин меня поправил: главное, что отличает Finnmaster от Grandezza, — это тип силовой установки (подвесные или стационарные двигатели соответственно).

Вроде бы не так давно мне доводилось тестировать Grandezza серии «S» вполне яхтенной категории (длиной 27 и 33 фута), главной особенностью которых была открытая планировка — из тех, что в некоторых странах именуют «кабриолет». Создание этих версий на базе первоначальных модификаций с хардтопом было тогда инспирировано норвежскими дилерами Finn-Marin (по собственному опыту могу сказать, что в Норвегии на такие «солнечные» лодки всегда устойчивая мода), но вот в Финляндии, судя по всему, они не особо «пошли». Так что Grandezza 27S и 33S





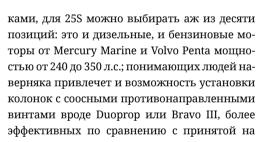
Grandezza 25S	
Длина, м	7,56
Ширина, м	2,59
Осадка, м	1,00
Сухой вес, кг	2200
Пассажировместимость, чел.	10
Кол-во спальных мест	2
Запас топлива, л	192
Запас воды, л	39
Объем септика, л	47
Мощность двигателя, л.с.	240-350
Категория СЕ	«C»

пока что сняты с производства, а вот компактный 25-футовый «кабриолет» (по сути, привычный cuddy cabin), судя по первым продажам, оказался куда более востребован.

По своим основным размерениям лодка располагается примерно посередине между Finnmaster T7 и Т8, но о «внутренней конкуренции» речи не идет. «Стационар» — это солидно, а Grandezza — это солидно вдвойне, все-таки лодка с яхтенной родословной и более высокого уровня по части отделки и комфорта. Соответственно, и покупатели Finnmaster и Grandezza, несмотря на схожие размеры лодок, относятся к совершенно разным категориям. Список двигателей, кстати, не менее велик, чем у Finnmaster с подвесни-



Несмотря на схожие размерения и в чем-то — внешность, по сравнению с Finnmaster T7 и T8 новая Grandezza 27S — лодка все же совершенно иного уровня. И дело даже не в стационарном двигателе. «Яхтенная» родословная обязывает...



Созданные на базе модификаций с хардтопами открытые версии моторных яхт Grandezza 27S и 33S у финнов, в отличие от норвежцев, почему-то не особо «пошли». А вот более компактная Grandezza 25S, близкая скорее к Finnmaster серии «Т», вполне пришлась ко двору



подвесных моторах одновинтовой схемой и практически лишенных бокового увода и кренящего момента, что при таких мощностях одномоторной установки может стать чисто практическим и довольно весомым аргументом.

Одним словом, главную из верфей Finn-Marin я посетил не зря, причем узнать удалось даже больше, чем изначально планировалось. На очереди — новый закономерный «виток» знакомства с перечисленными новинками: с наступлением навигации обязательно опробую их на воде и традиционно отчитаюсь о результатах на страницах журнала.







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

50 | КАПИТАН-КЛУБ <mark>|</mark> №5-6(98)′2016