

ИНТЕРВЬЮМВУ

Мир парусов и моторных яхт: мнения и комментарии профессионалов



МАКСИМ МАРЧЕНКО, компания Range Marine: «Ни одна модель Nord Star Patrol не боится штормового моря».

Большее двух лет компания Range Marine представляет на российском рынке продукцию финской верфи Linex Boat. О назначении и особенностях лодок Nord Star Patrol рассказывает Максим Марченко, генеральный директор Range Marine.

К какому типу относятся лодки Nord Star Patrol, для каких акваторий и кому они предназначены?

Ни одна модель Nord Star не боится моря. Это надежные лодки с минимумом ограничений. Основные регионы их «обитания» — Финляндия, Швеция, Норвегия, Гренландия. В таких местах, как, например, Ботнический залив, безветренной погоды почти не бывает и часто штормит. Поэтому во главу угла проекта каждой модели Nord Star поставлена мореходность, а строят эти лодки по-скандинавски крепко. На первый взгляд, лодка сугубо утилитарная: на такой либо на рыбалку, либо решить какие-то

хозяйственные задачи — никакого праздника. Я долго не мог понять, почему эти лодки популярны во Франции — не только на атлантическом побережье, но и на Средиземноморье. Но, к примеру, Лионский залив — побережье от Марселя на запад — очень ветреные места. Обычные глиссирующие лодки там не ходят — только парусные яхты, либо крупные моторные, либо такие, как Nord Star. Наверное, барышню этой лодкой удивить сложно — к ресторану красиво не подъедешь, зато она проста, надежна, легко маневрирует, как большой гидроцикл. Сдача лодки в эксплуатацию занимает ровно столько времени, сколько нужно для снятия транспортировочного чехла и спуска на воду. Ничего не надо доводить, приглашать механиков. Как автомобиль — заправил, завел и поехал.

Иными словами, простота управления и обслуживания?

Простота — не совсем точное слово, скорее дружелюбность. Сложная по устройству, она

интуитивно доступна для понимания, как iPad — с ним управляют даже дети. На воде она многое прощает: неловкость в управлении и при швартовке, погодные ошибки. Всегда есть запас прочности по скорости, мощности, мореходности. Если прихватит, можно быстро и безопасно уйти по еще спокойной воде или по волнам: форма корпуса, в первую очередь носовых обводов, позволяет лодке форсировать волну, сохраняя скорость и управляемость.

Почему у скандинавских верфей модельный ряд меняется реже по сравнению, например, с итальянцами?

Финны — рациональные консерваторы и редко строят большие лодки. При рыночной удаче какого-либо проекта (который, возможно, еще дедушка 100 лет назад задумал) они «выращивают» лодку осторожно. Linex Boat строит аккуратно и поступательно: 34, 37, 40 футов... Новинки появляются нечасто, но живут долго и реально востребованы. Глиссирующие модели крупных верфей, выпущенные, скажем, в 2005 году и снятые с производства, на вторичном рынке уже не привлекают.

У Linex Boat большинству моделей уже по 10 лет, и они неизменно пользуются спросом.

Расскажите, пожалуйста, немного о Linex Boat.

Верфь расположена не на море, а... в лесу. Новые корпуса неподалеку от города Вааса даже не показывает навигатор, но местные жители отлично знают, где это. Место чудное, говорят здесь не по-фински, а по-шведски — Остроботния раньше была шведской территорией. Потом Швеция «ушла», и сегодня эта провинция на берегу Ботнического залива — настоящая судостроительная мекка: здесь с десятков верфей... Сюда можно ездить, как на выставку: тут не просто какие-то цеха в глуши, а целые заводы и лодки, лодки, лодки... Верфь Linex Boat — небольшая семейная компания. Традиции здесь очень сильны: люди работают много и подолгу, лодки любят, общаются просто. И главное — они всегда готовы пойти навстречу твоим пожеланиям, поскольку это может пригодиться в дальнейшем.

Например?

У нас был нестандартный заказ — Nord Star Patrol 40 в качестве лодки сопровождения большой яхты (для размещения охраны, персонала и пр.). Нужно было придумать мягкий привальный брус, чтобы лодка могла при любой погоде подходить к основному судну. Финны — люди инертные, их нужно долго убеждать, объяснять, но уж если берутся — сделают на совесть. Такое можно увидеть разве что у голландцев, но они так строят в основном большие единичные проекты. В результате Linex Boat нашла местное тюнинг-ателье, которое разработало и реализовало это решение. Заодно выдали нам запчасти для текущего ремонта — секции, клей; объяснили, что если в мягком привальнике надобность отпадет, его легко можно будет заменить на стандартный. Кроме того, пришлось переделывать леера: обычно они «развалены» наружу, а для подхода борт к борту нужны вертикальные. На какой еще верфи будут переделывать серийную модель? Обычно отказ сопровождают словом «У нас конвейер, мы сделаем по стандарту, сами переделывайте». На Linex тоже конвейер, но тебя внимательно выслушают и сделают то, что требуется.

Какие еще опции и нестандартные решения можно реализовать?

На другом 40-футовике делали гидравлическую кормовую платформу — она была нужна заказчику для рыбалки и чтобы детям и пожилым родителям было удобно купаться. При таких размерах платформа на гидравлике встречается нечасто, верфь раньше такого не делала, но нарисовали и соорудили. На одной из лодок, заказанной во Владивосток, флайбридж полностью зачехлили, вывели туда отопление. Навигационное оборудование можно вообще ставить любое — просто сообщите верфи свои пожелания. Планировку на небольшой лодке, понятно, не особенно поменять, но по части интерьера и всяких мелочей договориться легко. Что касается инженерии, здесь полная свобода: дополнительные топливные танки, мощные генераторы, вспомогательное оборудование... Моторный отсек на всех моделях большой, с огромными люками и удобным доступом к двигателям.

ВЕРФЬ LINEX BOAT

Эта семейная финская верфь существует уже более 90 лет. Ее основатель Зиверт Линдквист начал в 1920-е годы с постройки деревянных рыбацких лодок. Его сыновья Руди и Свен добавили к «рабочим лошадкам» катера для отдыха и начали использовать стеклопластик в качестве конструкционного материала. Сегодня верфью руководит Олли Линдквист, представитель уже третьего поколения судостроителей. Он не просто владеет предприятием, но принимает самое непосредственное участие в процессе и лично сдает лодки заказчикам. За свою историю верфь построила более 3000 корпусов. Сегодня в модельном ряду компании 9 моделей, включая 3 варианта 24-футовика и гибридную версию 31-футовой модели. Однако Linex Boat производит не только лодки для отдыха, но и суда специального назначения. Благодаря их надежности, скорости и мореходности эти суда используются по всему миру.



На странице справа: Nord Star Patrol 37, развивающий скорость до 40 узлов, создавался для серьезных «оффшорных» переходов, поэтому комфортно чувствует себя в море в 8-балльный шторм при силе ветра более 40 узлов и 4-метровой волне. На нижней палубе — две каюты, причем одна из них оборудована дополнительным третьим спальным местом.



Сложные по устройству, лодки Nord Star интуитивно доступны для понимания

Star 40, 37 и даже меньшие модели имеют запас хода до 1000 км на круизной скорости. А при установке дополнительного топливного танка можно идти до 1200 км, даже используя генератор и не ущемляя себя в комфорте. Еще один сложный регион — Азовское море. Злея моря нет. Считается, что именно здесь впервые укачало Петра I, после того как он прошел всю Балтику. Похожие проблемы на Рыбинском водохранилище. Глубина — метров двенадцать, вправо-влево не свернешь — по колено, вокруг рыбацкие сети, волна разгоняется за 5 минут. И даже в таких условиях лодки Nord Star позволяют не сильно сбавлять ход. Конечно, придется тормознуть, но не до водоизмещающих 7–8 узлов — можно спокойно оставаться на глиссирующем режиме. В Ростовской области часто передвигаются не на машинах, а по реке: как в Финляндии — на лодке друг к другу в гости ездят. Но маленькой лодке не хватит топлива и мореходности, чтобы сходить, например, из Азова в Сочи или Анапу, а большой лодке нужны соответствующие стоянки (дополнительные деньги). Да и запас топлива у глиссирующих яхт на грани: в Анапу они приходят уже пустыми, а на Nord Star можно сходить туда и обратно с запасом. Еще плюс — хорошая обитаемость для целой семьи. Конечно, хорошее дешевым не бывает, и мне часто говорят, что за те же деньги можно купить лодку не 37–40, а целых 50 футов. Но стоимость владения большой лодкой существенно выше. И если вникнуть, то на наших 40 футах в море можно делать то, что люди делают

на 70-футовых яхтах — и по погоде, и по запасу хода. Единственное, чего на Nord Star нет, так это большого салона. Но нужен ли вам салон, привязанный к причалу? Дополнительное преимущество в мелководных акваториях — колонки (ими оснащаются все Nord Star Patrol. — Прим. МВУ). В случае проблем — поднял их, осмотрел и поехал дальше. На практике наши лодки эксплуатируют чуть ли не по всей России: Владивосток, Сахалин, Якутск, Новосибирск, есть в Москве, на Волге и, конечно, в Питере.

Как обстоит дело с сервисом?

На Nord Star ставят двигатели Volvo Penta и Yanmar. Нужно понимать, что покупаешь не двигатель с его характеристиками и особенностями — покупаешь возможность обслуживания. У Volvo Penta максимально широкая сеть, их обслуживают везде. Что касается Yanmar, то это отличные двигатели, с характеристиками, даже превосходящими Volvo (по весу, шумности, мощности), и непонятно, почему в России они пока не так распространены, но, думаю, это вопрос времени. Навигационное оборудование на большинстве яхт типовое — Raymarine, Furuno... То же самое с генераторами — сервисная сеть по всей стране. Что касается электрических систем, то с ними справится любой квалифицированный электрик. Проблемы начинаются, когда неисправность нужно искать, а здесь всегда понятно, какое именно оборудование вышло из строя, и к нему открыт доступ. Чтобы устранить проблему, часто даже не нужны сертифицированные специалисты. По моему опыту, ни продавец, ни клиент не боятся этих лодок, главное — следовать инструкциям.

Какие основные конкурентные преимущества у Nord Star Patrol?

Высокая мореходность при небольших размерах. В этой связке мореходность обычно компенсируется ограниченной скоростью. У Nord Star крейсерская скорость не менее 25 узлов, максимальная — до 40. Нужно всегда помнить, для чего предназначена лодка: если покупаешь большое глиссирующее судно — следи за погодой, ибо при плохом развитии событий ты растеряешь все свои конкурентные преимущества. Лодки могут быть любые, но если мы говорим о мореходности, то для таких размеров ее основные условия — острый нос и «глубокое V». Nord Star — практичная, интуитивно понятная лодка, а благодаря запасу мощности она управляется, как машина. На многих лодках даже в тихую погоду маневры проходят медленно — всегда нужно думать о ветре, волне, других меняющихся обстоятельствах. Мне нравится показывать людям, насколько просто и с какой скоростью Nord Star способен отойти лагом от причала. Достаточно просто переложить руль на борт, включить один двигатель и подрульку — возникает ощущение, что лодка оснащена IPS (кстати, и такое возможно). Я уже говорил про возможности индивидуализации и отношение верфи к клиенту. Хочу еще раз напомнить о прочности корпуса и качестве сборки, что позволяет не тратить много времени на последующие ремонты. Ведь все мы хотим пользоваться лодкой, а не общаться с сервисом. МВУ



Сколько времени занимает постройка лодки?

Не много. На самую большую 40-футовую модель уходит около двух с половиной месяцев. Проблема только в очереди: финны живут по расписанию, у завода есть квота согласно мощностям, и весь производственный цикл расписан по неделям. Зато тебе точно скажут, что лодка будет готова, например, в сентябре. Не будут обещать в июне, а потом переносить сроки. Сначала это непонятно, потом начинаешь осознавать, что качества и спокойствия в этой жизни можно добиться четким исполнением плана. Верфь выпускает в год 100–120 лодок, но на каждую хватает времени, даже при нестандартных решениях. И лодку сдают не так, как на других верфях. Тебе не говорят: «Здесь пока не успели подмести, а вот тут еще положат коврики — вы же понимаете...» У финнов к сроку лодка уже в идеальном состоянии: вымыта, отполирована, как на выставке.

Где в России целесообразно эксплуатировать Nord Star Patrol?

Ну, во-первых, на Балтике. Эти лодки идеальны в акваториях с крутой, острой и битой волной, как на многих наших озерах (даже крупных), реках, водохранилищах. Это и Северо-Запад, и Поволжье, и Байкал... Многие на Байкале думают, что их спасут размеры лодки. Но если у лодки нет должного запаса хода (на Байкале всего две заправки), приходится ходить на пределе. Nord

Вверху: Nord Star Patrol 28 — одна из самых популярных и универсальных моделей, пользуется стабильным спросом с 2004 года. Недавно появилась новая «заряженная» версия этой модели под названием Super Sports: с парой дизельных двигателей Mercury QSD 4,2 лодка разгоняется до 48 узлов.

Слева: На производстве Linex Boat. Педантичность — фирменный стиль работы верфи, а серийное производство не мешает реализовывать индивидуальные пожелания клиентов.

Справа: Nord Star Patrol 40 с мягким привальным брусом, разработанным специально по просьбе заказчика лодки.

