



РЕИНКАРНАЦИЯ ПО-СКАНДИНАВСКИ

АРТЁМ ЛИСОЧКИН
ФОТО АТЛЕ КНУТСЕНА

Ради такого случая в журнале, наверное, стоило бы завести рубрику вроде «Ретро-тест», хоть дело и было уже в нынешнем веке. Для того чтобы вернуться к результатам испытаний более чем десятилетней давности (кстати, полностью они публикуются впервые), есть очень уважительная причина: Askeladden 805 Commuter, оказавшийся некогда настоящей сенсацией норвежского малого судостроения и временно сошедший со сцены лишь по причине чисто экономических и финансовых «штормов», в самом скором времени обретет свое новое воплощение под финской маркой Arctic.

Лодочные пристрастия норвежцев вообще отличаются своеобразной полярностью: наряду с «типичными скандинавами» (старомодные обводы под клинкер, вельботная корма, все пространство наглухо закрыто надстройками) здесь очень популярны и откровенно южные компоновки, причем даже в категории моторных яхт, а негорючим суденышкам классических очертаний противостоят даже не просто спортивные, а уже практически гоночные болиды со скоростями под 60–70 узлов. Водоизмещающая «классика» и скоростной «кабриолет» от одной и той же верфи — тоже вполне нормальное явление. Все это разнообразие наглядно иллюстрировали «тестовые семинары», которые некогда ежегодно проводились ассоциацией малого судостроения Норвегии в курортном городке Арендале, но вот катер профессионально-па-

трульного облика на фоне даже столь разнообразного тестового флота показался многим в некотором роде белой вороной.

Надо сказать, что бума в этой области, подобной нынешнему, тогда не наблюдалось — прогулочные суда «профессиональной» концепции строили исключительно специализирующиеся на них фирмы во главе с известным финским триумвиратом Nord Star – Targa – Minor (ныне Sargo). За Askeladden, выпускающей привычные прогулочные лодки, ничего подобного до тех пор не водилось...

Я сначала особо не проникся оригинальной концепцией — понравился разве что грубый дизайн, а больше всего — тонкий (10 см) надувной привальник, формально роднящий лодку с RIB'ами. Но так получилось, что на жеребьевке первого тестового перехода из Арендала в Лингёр мне выпал как раз Commuter, где моим единственным напарником, занявшим кресло пассажира, стал Георг

Асквик, который на пару с братом Хенриком и владел тогда верфью (предприятие это изначально семейное и основано аж в 1911 году, но позже, уже в кризис, часть акций у братьев перекупил известный концерн Brunswick).

По генеральному курсу между двумя городками не больше тридцати морских миль, причем можно идти как открытым морем,

Arctic 25 Commuter

Длина, м.....	8,21
Ширина, м.....	2,75
Килеватость на транце, град.....	19
Водоизмещение, т.....	3,2
Запас топлива, л.....	315–500
Запас воды, л.....	105
Пассажировместимость, чел.....	9
Кол-во спальных мест.....	2+2
Мощность двигателя, л.с.....	250–400



так и через путаницу островков и фьордов вдоль побережья. Поскольку даже в закрытом фьорде, на берегу которого расположен Арендал, задувало не по-детски, я принялся разыскивать в навигаторе проверенный прошлогодний трек безопасного, но чертовски медленного из-за ограничения скорости и многочисленных узких поворотов прибрежного лабиринта. «Брось ты свои карты! — посоветовал Георг. — Пошли морем!»

Короче говоря, на просторах Скагеррака мы оказались в полном одиночестве — коллеги предпочли более спокойный маршрут. При виде пенных барашков и короткой ветровой волны, накладывающейся на мощный морской накат, что встретили нас на выходе из фьорда, я сначала подумал, что понты понтами, но сейчас нам достанется по полной. Для 8-метровой лодки явно многовато... Однако черт оказался не так страшен, как нам его малевали. По крайней мере, с борта 805-го.

Вместо безумных каракуль прокладки «берегового» пути — ровная, как стрела, прямая на экране картплоттера, можно и впрямь обойтись без всякой карты. А приготовившись отрабатывать каждую волну рукояткой дросселя, я вскоре обнаружил, что на скорости примерно 25 узлов и при более чем уверенном режиме глиссирования ее можно оставить в покое — особых проблем не создавали даже волны-выродки, вздымавшиеся выше «среднестатистических» метра-полтора. Конечно, без внушительных порций воды в скошенные назад, по-траулерному, стекла рубки не обошлось, но когда сектора «дворников» стали белесыми из-за морской соли, Георг просто ткнул пальцем в незамеченную мной кнопку. Омыватель! Стекла вмиг стали чистыми, и вскоре сквозь серую морось проглянули белые домики Лингёра.

У входа в гавань я привычно перевел машину на «стоп», собираясь вывесить кранцы, но Георг только махнул рукой — давай, мол, не задерживайся. Ну да, надувные кранцы у нас еще на заводе вывешены,



по всему периметру! Мягко притерлись к причалу, словно лоцманский катер или патрульный перехватчик, где лишняя возня с веревками тоже не приветствуется, и до появления из шхер всего остального «конвоя» успели исходить крошечный Лингёр вдоль и поперек.

Стоит ли говорить, что даже таких чисто «водительских» впечатлений мне вполне хватило, чтобы получить среди коллег репутацию первейшего фаната необычной лодки? Все, не сговариваясь, оставили мне Askeladden 805 Commuter и на время завершающей «тест-семинар» вертолетной фотосессии...

Отрадно, что ностальгические чувства можно вернуть, не просто пересматривая старые фотографии и технические отчеты. Права на производство этой лодки, прекращенное в свое время из-за экономических неурядиц, недавно приобрела финская компания Arctic, и первый экземпляр возрожденного Commuter (теперь уже с «футувым» индексом «25») на момент подписания этого номера в печать был практически готов к спуску на воду. Так что жду негладанной встречи со старым знакомцем, пусть и в его новом облике. ☺

ARCTIC

РЕЗУЛЬТАТЫ ИСПЫТАНИЙ

Askeladden 805 Commuter (прототип Arctic 25 Commuter)

Нагрузка — 2 чел. плюс 280 л топлива и 100 л воды, силовая установка — MerCruiser D 4.2 D-Tronic (270 л.с.) с угловой колонкой Bravo III, транцевые плиты полностью подняты, температура воздуха +14 °С, температура воды +16 °С, скорость ветра 4–6 м/с, высота волны 0,4–0,6 м, акватория — прол. Галтезунд Северного моря, Арендал, Норвегия, дата — 24 мая 2004 г.

Об/мин	Скорость	
	узлы	км/ч
800	3,3	6,1
1000	5,1	9,5
1500	6,9	12,8
2000	8,5	15,7
2500	15,0	27,7
3000	27,8	51,5
3500	33,6	62,1
3900	38,8	71,8