



# КЛИНОК С ЗОЛОТОЙ НАСЕЧКОЙ

АРТЁМ ЛИСОЧКИН  
ФОТО ИВАНА КУРЗАЕВА И МАКСИМА ЗИМИНА

*Как обычно представляют себе викинга? Грубая кожаная одежда, нечесаная борода, на башке шлем с рогами, в одной руке меч, в другой — мухомор. Короче говоря, из личных вещей — исключительно обмундирование и боеприпасы. Но не столь известно, что даже эта суровая публика была отнюдь не чужда прекрасного: затейливые ювелирные «фенечки», драгоценные камни в рукоятках мечей и секир, золотая и серебряная насечка на боевой стали... Такого вот викинга-эстета и напомнил мне Anytec 860 SPD, предоставленный на тест в максимально возможной комплектации.*



шрами ручище викинга (кстати, у северных воинов подобная «ювелирка» заменяла ордена за отвагу).

К музыке викинги тоже относились положительно. Причем, судя по дошедшим до нас образцам музыкальных произведений, исполнять их под сурдинку было не принято. Чем громче, тем лучше (послушайте хотя бы

**В**икинги припомнились не только потому, что верфь Anytec расположена в Швеции. Скорее, подобные ассоциации вызывает сама концепция ее лодок, которую можно обозначить как «брутально-утилитарную». Во-первых, строятся они исключительно из алюминия — никаких стеклопластиковых палуб и даже декоративных вставок. Во-вторых, килеватость корпуса абсолютно у всех моделей — не ниже 20° на транце (в носу и вовсе за 40), что свидетельствует о недюжинных мореходных качествах. И в-третьих, прочный металл и «острые» обводы подкреплены нарочито «боевым» агрессивным дизайном. Однако подобная концепция вовсе не говорит о том, что в ее пределах серийной лодке нельзя придать яркие индивидуальные черты.

**ПО ПРИНЦИПУ КОНТРАСТА**

Anytec не использует стеклопластик, которым на алюминиевых лодках обычно маскируют металл и, в первую очередь, сварные швы. Можно долго рассуждать о плюсах и минусах цельнометаллической и композитной схем, но в случае с Anytec 860 SPD, если говорить об эстетике, маскировать тут нечего. Безупречно выполненные швы лодку только украшают, словно воина — боевые шрамы, контрастно подчеркивая выверенные линии экстерьера и интерьера. Кстати, и во внутренних отсеках, обычно скрытых от постороннего глаза и где, казалось бы, можно особо не наводить марафет, — все та же ровная безупречная сварка, ни единого наплыва или пережога. Действительно мастерская работа!

Однако не секрет, что неокрашенная алюминиевая лодка выглядит несколько мрачновато. Если пластик под запретом, то чем ее «оживить»? Конечно же, благородным тиком! Из-за контраста между холодным металлом и теплым живым деревом тиковое покрытие на открытом 860-м смотрится даже повыигрышней, чем на шикарной яхте, где всякого декора и без того хватает. Оно здесь, словно золотой браслет на покрытой

«Боевую походную» в прекрасной обработке группы In Xtremo! Включив стереосистему всего лишь на треть мощности, я сразу понял, что громкости вполне хватит, чтобы озвучить массовое мероприятие в каком-нибудь прибрежном городке. Стало ясно, почему на лодке целых четыре аккумулятора — как минимум два из них и обслуживают акустику с протянутыми к динамикам и сабвуферам проводами чуть ли не в палец толщиной.

Конечно, перечисленное выше многие сочтут просто дорогостоящим баловством. Но в перечне опционального оборудования, кото-



рым предоставленная на тест лодка была «нафарширована» буквально до отказа, имелись и весьма полезные с практической точки зрения пункты.

Естественно, что столь «упакованная» лодка и мощностью была снабжена по максимуму: два Evinrude E-Tec по 300 л.с. каждый (верфь указывает «вилку» 300–600, то есть вполне должно хватить и половины). Как и положено, моторы оказались «зеркальными»: правый с винтом правого вращения, левый, соответственно, с противоположным. При таких мощностях и соответствующих скоростях это весьма и весьма существенно!

Высокая мощность предъявляет повышенные требования и к рулевому управлению. Обычно в таких случаях ограничиваются обыкновенной «гидравликой», но на «заряженном» 860-м гидравлическая система SeaStar Pro была еще и дополнена усилителем Power Assist, электромоторчик которого откликнулся тихим жужжанием на малейший поворот штурвала. Совсем иные впечатления за рулем, совсем иной контроль за лодкой! Восхитил и пост управления: огромный многофункциональный дисплей (картплоттер/радар/эхолот) плюс спидометр и два цифровых тахометра, на которые можно вывести также любые данные — от температуры двигателя до мгновенного расхода топлива (если вспомнить, какие тут стояли моторы, то последний показатель оказывается далеко не лишним).

Кстати о расходе: топливный бак тоже оказался опциональным, вместимостью 550 литров против 400-литрового в «стандарте» (цифры дальности хода, приведенные в таблице, указаны в расчете на бак увеличенного объема). Впрочем, если перефразировать известное выражение, то чем больше бак, тем дальше бежать до бензоколонки — даже самая бездонная емкость способна «обсохнуть» в самый неподходящий момент. Заглянув в просторный «технический» трюм за спинкой



заднего дивана, где установлены масляные баки, топливные сепараторы, аккумуляторы и помпа Power Assist, я обнаружил свободную плоскую площадку из рифленого алюминия, на которую плотненько встанут четыре стандартные канистры. Очень удачно, тем более что отсек расположен за пределами кокпита.

Да и вообще «складские» объемы тут не в дефиците: три вместительных рундука под подушками кормового дивана, два поменьше — в сиденьях перед консолями. Носовая площадка вместе со ступеньками откидывается наверх, открывая огромный форпик. Плюс к закрытым багажникам — вместительные бортовые ниши и оригинальный бардачок с плоской крышкой, плавно откидывающейся вниз на микролифте, куда, не сгибая в шестнадцатую долю, можно положить даже навигационные карты.

**ЗАТОЧЕННЫЙ НА СКОРОСТЬ**

Вообще-то не так уж часто бывает, чтобы место флагманской занимала открытая лодка при наличии каютных, но в нашем случае это, пожалуй, вполне обоснованно. Anytec 860 SPD хоть и укладывается в общую концепцию верфи, но все же располагается в ее модельном ряду несколько особняком. В отличие от своих более универсальных «собратьев», эта лодка — прежде всего гонщик и спроектирована по всем канонам катеров категории perfogtance, о чем совершенно недвусмысленно свидетельствует хотя бы ее внешность.

Первое, что обращает на себя внимание, — это относительное удлинение корпуса (3,4), близкое к аналогичному показателю на офшорных гоночных катерах. Под стать и килеватость — 23° на транце, переходящие в почти 50-градусную «заточку» в носу. Широкие накладные брызгоотбойники в носу явно несут еще и функцию гидродинамических «крыльев», препятствующих зарыванию острога, как нож, форштевня в высокую волну на высокой скорости. Для полноты картины



не хватало разве что поперечного редана, но, как показал первый же скоростной «прохват», лодка полностью соответствует своему спортивному имиджу и без этого элемента.

На полном ходу — полная стабильность, скрадывающая ощущение скорости, отчего правая рука пару раз машинально поджимала и без того положенные до упора ручки дросселей. Ни намек на всякую дуркотню вроде прогрессирующей винтообразной раскочки, которой нередко грешат перегруженные мощностью «обычные» лодки — и это при том, что при движении вниз по течению на навигаторе мелькали уже трехзначные цифры! (В таблице приведены усредненные данные двух замеров в противоположных направлениях.) >>>





**РЕЗУЛЬТАТЫ ИСПЫТАНИЙ**

**Anytec 860 SPD**

Нагрузка — 2 чел. плюс 500 л топлива, ходовой тент убран, ПМ — два двухтактных Evinrude 300, ГВ — стальные трехлопастные Vipeg противонаправленного вращения диаметром 14,25 и шагом 22 дюйма, скорость ветра — 0 м/с, высота волны — 0,0–0,1 м, темп. воздуха — +16 °С, темп. воды — +15 °С, акватория — р. Ока в р-не Дзержинска Нижегородской обл.

| Об/<br>мин | Скорость |      | Расход<br>топл.,<br>л/ч | Дальность<br>хода |     |
|------------|----------|------|-------------------------|-------------------|-----|
|            | узлы     | км/ч |                         | мили              | км  |
| 500        | 3,3      | 6,1  | 1,4                     | —                 | —   |
| 1000       | 5,0      | 9,2  | 4,4                     | —                 | —   |
| 1500       | 6,9      | 12,7 | 12,2                    | 311               | 573 |
| 2000       | 8,6      | 16,0 | 33,6                    | 141               | 262 |
| 2500       | 11,4     | 21,1 | 48,4                    | 130               | 240 |
| 3000       | 19,4     | 35,8 | 53,6                    | 199               | 367 |
| 3500       | 27,1     | 50,2 | 64,2                    | 232               | 430 |
| 4000       | 33,4     | 61,8 | 82,0                    | 224               | 415 |
| 4500       | 40,9     | 75,7 | 102,4                   | 220               | 407 |
| 5000       | 45,8     | 84,7 | 128,6                   | 196               | 362 |
| 5500       | 50,4     | 93,3 | 180,0                   | 154               | 285 |
| 6000       | 52,3     | 97,4 | 197,4                   | 146               | 271 |

По-гоночному стабилен 860-й и в крутых поворотах с полного хода, причем боковые перегрузки удачно компенсирует внутренний крен, словно автоматически подстраивающийся под скорость и радиус. Волны от довольно большой лодки сопровождения, даже намеренно «задавленной» в переходный режим, викинг-эстет просто не замечал, и для подлета в воздух ради эффектных кадров пришлось применить ряд чисто профессиональных приемов, о которых я тут рассказывать не стану.

При этом не будем забывать про немалый вес дополнительного оборудования и 500 литров бензина в баке! Одним словом, все скоростные резервы предоставленного на тест комплекта выбрать не удалось, и не только по причине веса. Вернувшись на берег, я вооружился калькулятором и прикинул теоретически достижимую скорость лодки на основе частоты вращения моторов, передаточного отношения эвинрудовского редуктора и шага винтов. Получилось, что если бы винт работал не в воде, а ввинчивался в твердую резьбу, как болт в гайку, скорость составила бы 108,7 км/ч. Кстати, высчитанное проскальзывание гребного винта — всего лишь 10% — еще раз свидетельствует о том, что гидродинамику корпуса разрабатывал человек грамотный.

Короче говоря, увеличение шага винтов с 22 до 24 дюймов может обещать увеличение реальной скорости при тех условиях до 108 км/ч (естественно, при соответствующем уменьшении их диаметра или дискового отношения, чтобы сохранить оптимальные 6000 об/мин). Да, была бы у меня такая лодка, с винтами я бы точно поколдовал!

**РЕЗЮМЕ**

Конечно, боевым мечом тоже можно колоть дрова, но для таких целей лучше приобрести обыкновенный хозяйственный топор. Что бы там ни говорили те, кто старается найти любой лодке как можно больше вариантов применения, Anytec 860 SPD, а уж тем более в «полном фарше» — это в первую очередь предмет культа. Практические соображения отступают на задний план, а вперед выходят исключительно эмоции. Скорость, скорость и еще раз скорость — вот основное назначение 860-го. Возможно, кому-то этого не понять, но мы их за это не осуждаем. ❖

**Anytec 860 SPD**

|                                      |                |
|--------------------------------------|----------------|
| Длина, м.....                        | <b>8,86</b>    |
| Ширина, м.....                       | <b>2,60</b>    |
| Осадка, м.....                       | <b>0,65</b>    |
| Килеватость, град.<br>на транце..... | <b>20</b>      |
| в носу.....                          | <b>48</b>      |
| Сухой вес, кг.....                   | <b>1800</b>    |
| Запас топлива, л<br>стандартный..... | <b>400</b>     |
| опционный.....                       | <b>550</b>     |
| Пассажировместимость, чел.....       | <b>8</b>       |
| Мощность ПМ, л.с.....                | <b>300–600</b> |



Эксклюзивный дистрибьютор в России

**Офисы продаж:**

Яхт-клуб «Алые Паруса», +7 (495) 995-4333  
 Яхт-клуб «Shore House», +7 (985) 995-4333  
 Яхт-клуб «GM Zavidovo», +7 (919) 995-4333  
 salon@grandmarine.ru, www.grandmarine.ru



**MARINO**



Эксклюзивный дистрибьютор в России  
 Яхт-клуб «Алые Паруса» | +7 (495) 995-43-33  
 Яхт-клуб «Crocus City» | +7 (985) 995-43-33  
 Яхт-клуб «Grand Marine Zavidovo» | +7 (919) 995-43-33  
 salon@grandmarine.ru  
 www.grandmarine.ru