



МОЩНЫЙ И ЕЩЕ МОЩНЕЕ

АРТЁМ ЛИСОЧКИН
ФОТО МАГНУСА ОСТМАНА

Конечно, с точки зрения тест-пилота 350-сильный V-образный монстр на транце (предельный для лодки хотя бы из-за того, что более мощных подвесников пока не выпускают) — это самое то. Но, учитывая последние веяния, было бы неплохо также оценить, как будет вести себя лодка и с более скромной силовой установкой. «Да где проблемы? — обрадовался представитель верфи Anytec, почему-то отводя глаза. — Вон такая же с более слабым мотором». — «И сколько там?». — «Триста».

Анитековцы неисправимы. Словно и не маячит где-то на горизонте призрак очередного глобального кризиса, вынуждающий рачительных европейцев строго рассчитывать предстоящие расходы — прежде всего, на топливо. На дюссельдорфском бот-шоу — главном барометре лодочного рынка — немаленькие вроде мотолодки были украшены в основном «шестидесятками» и «сороковками», и даже наши горячие соседи финны, по словам местных дилеров, в последнее время все чаще стали интересоваться минимально допустимой мощностью моторов... Что же тогда говорить о шведах, которым молва приписывает куда большее умение считать собственные деньги?

Хотя, пожалуй, производственная политика шведской верфи — тоже в некотором роде барометр. Значит, не перевелись еще люди, которые ставят собственные приоритеты (в данном случае — скорость) выше всего вне зависимости от прочих внешних условий и безоговорочно готовы за них платить. И я этих людей очень хорошо понимаю. Ведь скорость, а тем более на воде, у многих вызывает нечто вроде наркотической зависимости. Единожды вкусив ее, будешь желать повторения вновь и вновь, причем все в больших и больших дозах.

Конечно, в технических данных лодок Anytec прописана мощностная «вилка», и весьма широкая, например, 300–600 или, применительно к объекту нашего сегодняшнего теста, 150–350 л.с. Однако, по словам представителей верфи, подавляющее большинство покупателей этих лодок предпочитают мощность, близкую к топовой. Действительно, какой смысл покупать специально заточенный на скорость Anytec, если не сумеешь раскрыть все заложенные в него возможности?

ТОЛСТЫЙ МЕТАЛЛ И ТОНКИЕ НАНОТЕХНОЛОГИИ

Первое близкое знакомство с продукцией шведской компании состоялось во время подготовки предыдущего номера журнала — на редакционных испытаниях побывала ее флагманская модель Anytec 860 SPD, вооруженная двумя «трехсотками» от Evinrude. Сегодня перед нами в некотором роде вице-флагман: Anytec 750 SPD несколько компактнее, но по своей концепции практически полностью повторяет старшую модель. Кстати, при всех своих амбициях и неприкрытом «поигрывании мускулами», все же есть область, в

которой Anytec проявляет малообъяснимую скромность: обычно цифровой индекс в наименовании модели отображает ее длину (причем включая кормовые кринолины, купальные площадки, бушприты и т. п.), но соответствующий габарит 750-го на самом деле — больше восьми метров, а 860-го — почти девять.

Упомянутой концепции трудно подобрать какой-то четкий термин, поскольку она объединяет в себе чуть ли не «полярные» качества, которые, впрочем, ничуть не противоречат друг другу. С одной стороны, полностью металлическая (ни единой пластиковой детали!) лодка видится сугубо утилитарной, едва ли не «хозяйственной». Побывавший на редакционных испытаниях флагман в люксовом исполнении и с полным набором всех мыслимых опций, включая тиковую отделку, представлял собой скорее исключение из общего правила — на серийных судах даже пайолы выполнены из рифленого алюминия, а под съемными мягкими подушками сидений носового кокпита обнаруживается «зубастое» нескользящее покрытие. И в то же время в обеих старших моделях явственно прослеживаются черты спортивных катеров категории performance, основное и практически единственное назначение которых — дарить удовольствие от вождения на высокой скорости. Запрягая в одну телегу коня и трепетную лань, конструкторам Anytec, естественно, пришлось пойти на ряд компромиссов.

Однако, как бы ни рядился 750-й в зюйд-вестку и грубые сапоги, уже с первого взгляда становится ясно, какое направление при поисках такого компромисса было приоритетным. Как ни крути, но если нужна скорость, да еще и на беспокойной воде, то корпус — основа основ — должен создаваться по определенным законам.

Первым делом обращает на себя внимание значительное отношение L/B — почти 3,5. Грубо говоря, лодка длинная и довольно узкая — при восьми метрах длины ее создатели, похоже, и не вспоминали про максимально разрешенный для перевозки по дорогам общего пользования 2,55-метровый габарит по шири-





РЕЗУЛЬТАТЫ ИСПЫТАНИЙ

Anytec 750 SPD + Yamaha F350 V8

Нагрузка—1чел.плюс80лтоплива,ГВ—стальной пятилопастной Powertech шагом 21 дюйм, ходовой тент убран, транцевые плиты полностью подняты, температура воздуха — +23 °С, температура воды — +14 °С, скорость ветра — 5–7 м/с, высота волны — 0,3–0,5 м, место испытаний — залив Гардсфьярден Балтийского моря, Нюнесхамн, Швеция

Об/ мин	Скорость		Расход топл., л/ч	Дальность хода	
	узлы	км/ч		мили	км
600	3,5	6,5	3,3	245	453
1000	5,7	10,5	6,1	214	396
1500	7,5	13,9	10,6	163	302
2000	12,4	22,9	18,2	156	289
2500	23,6	43,7	23,5	231	428
3000	29,4	54,4	30,3	223	413
3500	34,6	64,0	37,8	211	389
4000	38,3	70,9	52,6	168	310
4500	43,6	80,7	65,1	154	285
5000	48,2	89,2	88,2	126	233
5500	52,6	97,3	121,8	99	184

не, в который обычно стараются вплотную вписаться конструкторы и куда более коротких лодок. Больше того: дельтавидность корпуса в плане делает «хозяйственный» носовой кокпит еще более узким. Стремительность силуэта подчеркивается и значительным углом нависающего над водой острого форштевня (килеватость в носовой части ни много ни мало 55 градусов!) — в общем, и сверху, и сбоку Anytec 750 еще более напоминает наконецник стрелы или кинжал, чем флагманский 860-й.

Килеватость на транце не запредельна, но довольно внушительна — 20°. Пожалуй, это тоже в некотором роде компромисс, преследующий, помимо способности поддерживать высокую скорость на беспокойной воде, как минимум две основные цели: обеспечение достойной статической остойчивости (лично мог убедиться, что при относительно небольшой ширине лодка на стоянке отнюдь не отличается валкостью, позволяя

безопасно вставать на борт даже вдвоем) и возможность использования моторов умеренной мощности (такую ситуацию хоть и пришлось моделировать, но результат тоже оказался положительным).

Короче говоря, при всем своем внешнем аскетизме и утилитарности это в первую очередь «гонщик», «лодка для водителя». И хотя, наряду с модификацией SPD с двумя консолями, есть еще и SP с центральной двухместной консолью, оперативным простором на борту при всех своих восьми метрах длины 750-й особо похвастать не может. Правда, не стану утверждать, что для тех же рыболовов на одном лишь этом показателе свет клином сошелся. Наверняка для кого-то важнее возможность в рекордные сроки добраться до удаленного уловистого места и столь же быстро вернуться обратно, не особо переживая к тому же из-за погодных сюрпризов, от которых, в конце концов, можно попросту «убежать».

Да, видали мы кокпиты и попросторнее, но в остальном лодка действительно вполне утилитарна. В частности, количество и объем рундуков для поклажи удовлетворят даже самого взыскательного «практика». Подход к незнакомому берегу, оцетинившемуся камнями, — отнюдь не проблема. Да и внутри не боишься чего-либо поломать, поцарапать или запачкать (как выглядят пайолы после трофейной морской или озерной рыбалки, думается, рассказывать не стоит). Чтобы навести на борту порядок, достаточно выплеснуть в кокпит пару ведер воды. Кстати, проделав это, я понял, что и парасотен литров забортной влаги, занесенной шальной штормовой волной, здесь долго не задержится — такие кормовые шпигаты самоотлива, в которые запросто можно просунуть кулак, я встречал доселе только



на профессиональных спасательных катерах открытого моря.

Что же касается второй лодки со «слабым» мотором... Ладно, если сбросить со счетов увеличенный вес и больший расход топлива, мощный мотор вполне можно превратить в «умеренный», попросту снизив обороты. Но дополнительный экземпляр все равно оказался кстати, хотя проведенное сравнение уклонилось в несколько неожиданную для меня область. Места у гостевого причала забитой до отказа марины нам выделили по принципу «в тесноте, да не в обиде», так что регулярно приходилось швартоваться вторым бортом. И, оглядев оба 750-х, поставленных бок о бок, я сразу заметил разницу.

Поначалу я заподозрил, что одна из лодок просто провела больше времени на воде (что, в общем-то, вполне соответствовало действительности). Алюминий, даже «морской», не стопроцентно застрахован от влияния соленой воды и приобретает со временем тусклый сероватый цвет. Однако вторая лод-



ка выглядела не просто абсолютно новой — блеск металлических поверхностей наводил на мысли либо о полировке, либо о каком-то покрытии вроде бесцветного лака. Но ведь лак — это ненадолго... Вместо ответа представитель Anytec Магнус Остман (взявший на себя на время теста и роль фотографа) ткнул пальцем в наклейку с загадочной маркировкой «М 400».

Не исключено, что приставка «нано» у многих наших соотечественников способна вызвать скептическую усмешку (действительно, спекуляций на эту тему хватает). Однако производственники относятся к нанотехнологиям вполне серьезно, тем более когда полученный результат можно наблюдать воочию. В отличие от краски или лака, защитное покрытие «М 400», разработанное по заказу Anytec шведской компанией Imada, взаимодействует с алюминием на молекулярном уровне (последний выступает при этом в роли катализатора), проникая даже в микроскопические царапины и образуя тончайшую стеклообразную пленку.

По своей сути процесс сродни образованию естественного оксидного слоя на поверхности химически активного алюминия, предохраняющего его от дальнейшего окисления, только вот пленка, образуемая «М 400», практически нейтральна к воздействию окружающей среды и надежно защищает металл от коррозии и осаждения содер-



жащегося в сплаве магния, сохраняя и даже приумножая его первоначальный блеск. Наносится состав на готовую лодку обычной мягкой губкой — примерно как восковая паста на автомобильный кузов, но, по словам специалистов верфи, которые снабдили меня технической документацией инновационного продукта, после завершения химической реакции «встает» практически навечно и регулярного обновления не требует. ➤





РЕЗУЛЬТАТЫ ИСПЫТАНИЙ
Anytec 750 SPD + Yamaha F300

Нагрузка — 2 чел. плюс 90 л топлива, ГВ — стальной трехлопастной диаметром 13 3/8 и шагом 23 дюйма, ходовой тент установлен, транцевые плиты полностью подняты, температура воздуха — +15 °С, температура воды — +14 °С, скорость ветра — 8–10 м/с, высота волны — 0,4–0,7 м, место испытаний — залив Гардсфьярден Балтийского моря, Нюнесхамн, Швеция

Об/ мин	Скорость		Расход топл., л/ч	Дальность хода	
	узлы	км/ч		мили	км
750	2,1	3,9	2,5	194	359
1000	4,3	8,0	4,4	226	418
1500	6,1	11,3	7,4	190	351
2000	8,1	15,0	12,6	148	274
2500	15,1	27,9	20,0	173	321
3000	19,4	35,9	24,3	184	340
3500	24,7	45,7	31,7	179	332
4000	29,6	54,8	41,9	163	301
4500	40,2	74,4	63,3	146	270
5000	46,1	85,3	87,2	122	225
5500	52,4	96,9	99,6	121	224

ВЕТЕР И ВОЛНА, СОЛНЦЕ И ДОЖДЬ

Увы, во время редакционных тестов ряд условий иногда приходится моделировать — свои коррективы вносят и погода, и сама акватория. В частности, оценивать мореходные качества мы нередко вынуждены при помощи «волногенератора», в роли которого выступает большой тяжелый катер сопровождения. Однако на сей раз все происходило естественным образом: фьорд, в котором мы базировались, выходил своим «горлом» прямо в открытую Балтику, умеренный поначалу бриз вскоре сменился настоящим свежим ветром, а изнуряющая жара — промозглой прохладой и проливным дождем.

Несмотря на царство металла, кормовой кокпит 750-го вполне соответствует его спортивному имиджу: впереди — ковшеобразные кресла с хорошей боковой поддержкой и откидными валиками, сзади — даже некое подобие дивана с толстой отдельной спинкой, подвешенной на кормовой релинг. Передние сиденья регулируются, но вот водительская подножка явно рассчитана на баскетболиста: приподняв кресло в удобное положение, лично я до нее ногами не доставал.

Фирменное отличие Anytec — очень высокие лобовые стекла с крупными бортовыми секциями. Даже на полном ходу порой чувствуешь себя, словно в каютной лодке, защита от встречного ветра и редких брызг на особо высокой волне стопроцентная, и в первый солнечный день мне было за рулем попросту жарко. Впрочем, для проветривания можно открыть дверь между консолями. Обычно на ходу так поступать не рекомендуется, но на 750-м она фиксируется мощной защелкой, которую можно освободить только вручную. Высокая приборная панель могла бы показаться простенькой, если бы большую часть ее площади не занимали огромный мультидисплей (картплоттер, радар, эхолот) и ямаховский экранчик поменьше, на который выводится вся информация о работе мотора.

Первая лодка с 350-сильной «восьмеркой» порадовала буквально пушечным разгоном. Помимо предельной мощности, при этом сказались еще два фактора: легкость выхода на глиссирование с чисто символическим кормовым дифферентом (неудивительно при такой длине!) и пятилопастной гребной винт, априори обеспечивающий великолепную приемистость и тягу на

«низах». Правда, максимальная скорость с таким «тягучим» винтом обычно меньше, и нет сомнений, что сакраментальный рубеж в 100 км/ч, к которому я подошел вплотную, с правильно подобранным трехлопастным винтом был бы преодолен без всякого труда.

И что самое отрадное — такую скорость лодка уверенно «держит» даже на волне высотой более полуметра. Небольшие «подкрутки» я отметил только при излишне откинутом моторе, когда использование триммера уже не приносит заметного увеличения скорости. А если же, наоборот, чуть поджать нос с 55-градусной килеватостью к воде, то ход по волне становится заметно более мягким («подлеты» на полной скорости практически полностью прекращаются), а скорость падает всего лишь на 3–4 км/ч.

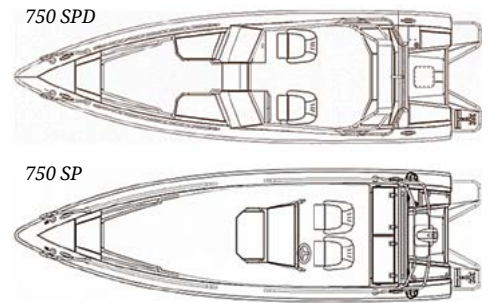
При маневрах, которые принято именовать экстремальными, «крученые» обводы с острой носовой частью обычно требуют осторожности. Например, при резком сбросе газа в повороте такой корпус способен неожиданно развернуться вокруг собственного носа — с соответствующими боковыми перегрузками, чреватými для водителя и пассажиров вылетом за борт. Наш подопытный тоже уходил при этом на меньший радиус, но довольно спокойно и прогнозируемо — наверняка сказывалась его значительная длина.

А вот небольшая ширина проявилась в том, что кнопками управления транцевыми плитами пришлось пользоваться в описанных условиях практически постоянно. Для начала — чтобы компенсировать кренящий момент пятилопастного винта 350-сильного мотора, а потом для небольших корректировок крена под влиянием сильного ветра. Старинное правило — килеватую лодку нужно постоянно держать на ровном киле, тогда волна не страшна даже на скоростях в районе сотки. Лодка для водителя? Да, водитель при деле, но на то он и водитель, а не вагоновожатый в трамвае.

Плиты — в «стандарте», что вполне обоснованно, но в принципе не помешала бы заводская подготовка для установки носового подруливающего устройства, как на флагманском 860-м. Лично я прочувствовал необходимость подобной опции при движении задним ходом по узкому «каналу» между причальными бонами при сильном боковом ветре. Лодка длинная, нависающий над водой острый нос заметно парусит... Дабы избежать навала, пришлось спасаться повышенными оборота-

ми мотора и исполнять маневры с прытью, в большинстве марин обычно не принятой.

На второй лодке с «трехсоткой» были достигнуты примерно те же скоростные показатели, что и с топовым мотором, но при этом она показалась мне несколько более послушной и предсказуемой (скорее всего, сказалось и то, что 300-сильная «шестерка» почти на 100 кг легче своего восьмицилиндрового собрата). А если принять во внимание и почти 20-процентную экономию топлива, то, пожалуй, для большинства такой комплект окажется предпочтительнее.



Anytec 750 SPD	
Длина, м.....	8,08
Ширина, м.....	2,32
Осадка, м.....	0,55
Сухой вес, кг.....	1120
Высота транца, м.....	0,63
Килеватость, град.:	
на транце.....	20
в носу.....	55
Запас топлива, л.....	230
Пассажировместимость, чел.....	6
Мощность ПМ, л.с.....	150–350
Категория СЕ.....	«С»

Кстати, из-за резкой смены погоды на эту лодку пришлось ставить тент (дело нескольких минут). Тут я еще раз вспомнил добрым словом огромное ветровое стекло, изначально представляющее собой заготовку закрытой рубки. Обзор прекрасный, на больших каленых стеклах безостановочно трудятся «дворники», и по-прежнему можно встать во весь рост. Тепло, сухо, а на экране навигатора — все те же цифры, которые у многих людей больше ассоциируются с гладкой автострадой, а не с покрытым белыми барашками морем...

РЕЗЮМЕ

После близкого знакомства с вице-флагманом от Anytec приходим к тому же выводу, что и в случае с флагманской моделью. Любые стремления поставить performance boat на мирные рельсы не скроют истинной сущности 750-го — то, ради чего он создавался. Это скорость и еще раз скорость. И тем, кто захочет поставить ее себе на службу, руководствуясь какими-либо практическими соображениями, придется быть готовым к некоторым компромиссам. ❧



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