ИЗБЕГАЯ КРАЙНОСТЕЙ

АРТЁМ ЛИСОЧКИН
ФОТО МАГНУСА ОСТМАНА

Выбор лодки, особенно в пределах какого-то одного конкретного модельного ряда, нередко напоминает артиллерийскую пристрелку. Перелет… Недолет… Точно в цель! Впрочем, такая параллель довольно приблизительна, поскольку представления о цели у всех разные. Но в случае с лодками Anytec мы намеренно распределили уже опубликованные тестовые отчеты упомянутой «вилкой», представив для начала «полярные крайности». Слишком уж заметно выбиваются произведения этой шведской верфи из общей массы алюминиевых одноклассников.

Так, флагманскую 860-ю модель, первой побывавшую на редакционных испытаниях, при всей ее внешней (а, вернее, декларируемой) утилитарности на деле мы скорее отнесли бы к классу performance, нацеленному исключительно на скорость. Недалеко от нее ушел и вице-флагман с индексом «750», тоже рассчитанный в основном на водительские амбиции, нежели на решение каких-либо сугубо практических задач. Большим оригиналом, хотя и совсем с другой стороны, оказался также малютка 530-й в исполнении SPF — при, казалось бы, полной отработанности и завершенности рыболовных компоновок (в чем, в частности, весьма преуспели те же американцы) шведы все же сумели явить миру нечто совершенно новое и неизбитое, даже если судить хотя бы по внешности.

Одним словом, куда ни кинь — всюду что-то откровенно выбивающееся из общего ряда и, соответственно, «цепляющее глаз» сторонника водно-моторной традиции. А, как ни крути, «лодочники» — народ в массе своей довольно консервативный, да и нынешние времена не особо-то склоняют среднестатистического потребителя к узкой специализации лодки. Можно, конечно, сколько угодно провожать завистливым взглядом уносящегося вдаль «спортсмена» и прикидывать, что за цифры мелькают сейчас на его указателе скорости, можно восторженно перебирать установленные на борту оригинальные рыболовные «фенечки» или примеряться к навороченному амортизированному водительскому креслу, но в душе при этом склоняться к чему-то более универсальному, спокойному и «жизненному». »

РЕЗУЛЬТАТЫ ИСПЫТАНИЙ

Anytec 622 SP

Нагрузка — 1 чел. плюс 70 л топлива, ПМ — четырехтактный Mercury Verado 150, ГВ — стальной трехлопастной 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
750	2,8	5,1	1,3	–	–
1000	4,3	7,9	2,6	–	–
1500	5,8	10,8	4,0	248	459
2000	7,1	13,2	6,9	176	325
2500	9,5	17,6	10,3	157	291
3000	17,7	32,7	11,4	264	488
3500	23,7	43,8	17,1	235	435
4000	29,1	53,9	22,4	221	409
4500	32,6	60,4	28,0	198	367
5000	37,7	69,7	38,3	167	309
5500	42,3	78,2	56,4	127	236

Под «жизненным» вариантом многие понимают не столько аскетическую скромность, сколько отсутствие крайностей: относительно компактный, но при этом достаточно вместительный корпус, обитаемое пространство которого не отдано в угоду «гоночной» гидродинамике; достаточно мощный, но не слишком прожорливый мотор; не чемпионскую, но вполне приличную скорость, позволяющую быстро добраться до намеченного места или «убежать» от надвигающейся непогоды. Наверное, стоит добавить в этот перечень возможность без проблем найти место для стоянки и зимнего хранения, а также транспортировать лодку на трейлере за обычным легковым автомобилем, а не за слоноподобным монстром с полным приводом и табуном лошадей под капотом. Подобная лодка по определению универсальна: скоростные прогулки безо всякой особой цели (как в одиночку, так в довольно большой компании), короткие путешествия выходного дня, поездки на расположенную у воды дачу, эпизодическая рыбалка, водные забавы вроде катания на «бананах» и «ватрушках»...

Сочетается ли со столь умеренными устремлениями брутальный имидж Anytec? Попробуем ответить на этот вопрос выстрелом в «золотую середину» модельного ряда верфи — не зря отчет об испытаниях Anytec 622 SP мы приберегли именно напоследок.

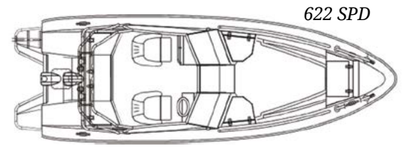
Основные размерения — из наиболее популярных (и «трейлерные» без всяких натяжек), расчетная мощность — тоже. Хотя на тестовом экземпляре стоял 150-сильный Verado, я приблизительно смоделировал ситуацию простым ограничением оборотов мотора до 3500–4000 об/мин (в том числе при стартовом разгоне) и убедился, что лодка должна уверенно чувствовать себя и при указанном в паспорте 90-сильном минимуме. При этом сторонников марки несомненно порадует узнаваемость модели — распознать ее фирменную принадлежность можно без труда что на ходу, что на стоянке, во многом благодаря характерному боковому силуэту и ряду фирменных элементов оборудования.

Как и все его открытые «собратья» по модельному ряду, 622-й выпускается в двух компоновочных вариантах: SP и SPD. Мне досталась модификация SP с широкой центральной консолью, окаймленной с трех сторон высоченным лобовым стеклом, и в прохладную и ветреную погоду я в очередной раз вспомнил добрым словом ее шведских разработчиков. По сути это даже не консоль, а нечто вроде рубки без крыши, и после активного маневрирования «под фотокамеру» мне за рулем вскоре стало попросту жарко.

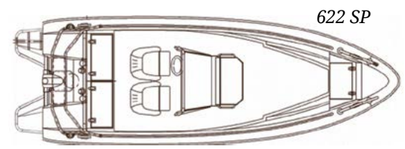
Несмотря на значительную ширину консоли, проходы по бокам достаточно широки: пожалуй, даже наличие «пивного брюшка» не станет помехой на пути в носовой кокпит. К моему удивлению, этот отсек оказался едва ли не просторней, чем на более крупном Anytec 750 SPD! Ларчик открывался просто: по сравнению с «заточенными» исключительно на скорость старшими моделями, дельтовидность корпуса в плане, делающая его похожим на наконечник стрелы, выражена здесь не столь ярко, отчего и чувствуешь себя более вольготно, чем на остроносых флагманах. При этом по сравнению с ними 622-й вовсе не представляет собой разлапистую плоскодонную «баржу» — корпус с несколько большей относительной шириной (L/B = 3 против 3,5 у 860-го и 750-го) и более округлой конфигурацией носовой палубы снизу остался по-анитековски «острым» (20° на транце, 55° в носу), благодаря чему на более чем полуметровой волне вполне можно было оставлять ручку газа отклоненной вперед до упора. Без подлетов в воздух, конечно, дело не обошлось (тем более на кильватерной волне от 860-го, который мы задействовали в качестве фотолодки), но 622-й проделывал это достаточно мягко, чтобы беспокоиться за сохранность позвоночника.

РЕЗЮМЕ

«Жизненный» компромисс между агрессивным имиджем марки и семейными ценностями. Лодка, конечно, по характеру своему явно поспокойнее и похозяйственнее своих старших собратьев, но при этом далеко не флегма! И если на горизонте сгустятся тучи, готова проявить фирменный бойцовский характер: либо уверенно принять бой (благо мореходные качества позволяют), либо достойно уклониться от боя, что наглядно подтверждают результаты скоростных испытаний, достигнутые даже с откровенно «тяжелым» гребным винтом, не позволившим оборотистому Verado докрутить как минимум 700–800 об/мин и выдать всю заложенную в него мощность.



622 SPD



622 SP

Anytec 622 SP

Длина, м	6,76
Ширина, м	2,26
Осадка, м	0,50
Сухой вес, кг	760
Высота транца, м	0,63
Килеватость, град.:	
на транце	20
в носу	55
Запас топлива, л	170
Пассажировместимость, чел.	6
Мощность ПМ, л.с.	90–200
Категория СЕ	«С»

GRAND MARINE

Эксклюзивный дистрибьютор в России, Белоруссии и Казахстане

Яхт-клуб «Алые Паруса», +7 (495) 995-4333
Яхт-клуб «Крокус Сити», +7 (985) 995-4333
Яхт-клуб «GM Zavidovo», +7 (916) 995-4333
Эксклюзивный дистрибьютор +7 (919) 995-4333
salon@grandmarine.ru, www.grandmarine.ru