

50 ТОНН ЧИСТОГО ДРАЙВА

АРТЁМ ЛИСОЧКИН
ФОТО АНДРЕЯ КОРНЕЕВА И ABSOLUTE YACHTS

По своим размерам флагман итальянской верфи Absolute всего пару метров недотягивает до того принятого международными правилами барьера, после которого к слову «яхта» с полным основанием можно добавлять приставку «супер». Расхожее мнение о таких лодках гласит, что владельцу здесь отведена в первую очередь роль пассажира, просто командующего, «куда ехать». Может ли яхта длиной более 20 метров, да еще и флайбриджная, быть в полной мере «драйверской» и доставлять удовольствие от самого процесса вождения? Примеров не так много, и один из них — перед вами.



ВИДЕО



Что из себя представляет генуэзская Marina Aeroporto, явствует из самого ее названия. Достаточно сказать, что на одном из ее волноломов, ограждающих портовую акваторию от открытого моря, располагается взлетно-посадочная полоса международного аэропорта имени Христофора Колумба, так

что можете представить, какой длины этот волнолом. До выходных буев приходится тащиться предписанным 5-узловым ходом почти полторы мили — скучноватое занятие, особенно когда параллельным курсом над ВПП стремительно проносятся авиалайнеры, бизнес-джеты и крошечные частные одномоторники. Даже при минимальных оборотах дизелей Absolute 72 Fly то и дело норовил пре-

висить этот лимит, за соблюдением которого строго следят из контрольной башни при помощи радара, поэтому для полной гарантии я предпочел сразу приглушить его пыл, нажав на кнопку Low Speed и задействовав проскальзывающие муфты в трансмиссии приводов IPS, уменьшающие обороты винтов — очень полезная функция, позволяющая дозировать тягу с филигранной точностью и



Хотя газ я прибавил достаточно плавно, все, кто в данный момент на флайбридже стояли, а не сидели, были вынуждены ухватиться за поручни, спинки сидений, опоры тарги и прочие оказавшиеся под рукой предметы, благо хвататься тут есть за что. Скорость на флайбридже обычно практически не чувствуется, чего не скажешь об ускорении. Через каких-то пару десятков секунд цифры на одном из больших многофункциональных экранов устаканились в пределах 28–29 узлов — ну и дела! Только огибая торчащую в море бункеровочную платформу, я заметил, что в своем стремлении поскорее вырваться на морской простор совершенно забыл включить trim assist, который в момент выхода на глиссирование автоматически выпускает транцевые интерцепторы, ускоряя процесс. В нашем случае такой «ассистент» не понадобился — лодка и не подумала просесть кормой, плавно и быстро разогнавшись с практически неизменным дифферентом.

Правда, в дальнейшем мне все же пришлось пару раз нажать эту волшебную кнопку, чтобы убрать на длинных перегонах небольшой крен, вызванный усилившимся боковым ветром. Классная вещь автоматика: заниматься настройкой крена и дифферента на ходу вручную тоже можно, но лучше не отвлекаться и сосредоточиться собственно на управлении, каковой процесс здесь буквально затягивает.

«Вообще-то у меня спортивная лодка, — жаловался потом местный шкипер Стефано, которого вместе с его Mano-Marine Gran Sport 37 мы подрядили для фотосъемки. —

Думал, в полгаза буду ходить, а тут на полном едва поспевал! Никак не думал, что этот плавающий дворец такой шустрый!»

Поглядывая на несущийся далеко внизу и отплывающийся клочьями морской пены и облаками брызг 12-метровый Gran Sport, который с безмятежной высоты нашего флайбриджа выглядел несолидной крошечной моторкой, я мог только посочувствовать нашим фотомастерам. Обе лодки шли примерно с одинаковой скоростью и по одному и тому же морю, но словно существовали в двух совершенно разных мирах. ➤



РЕЗУЛЬТАТЫ ИСПЫТАНИЙ

Absolute 72 Fly

Нагрузка — 5 чел. плюс 1800 л топлива и 950 л воды, силовая установка — Volvo Penta IPS 200 (2 x 900 л.с.), транцевые плиты полностью подняты, температура воздуха — +19 °С, температура воды — +13 °С, скорость ветра — 3–5 м/с, высота волны — 0,6–0,9 м, место испытаний — Лигурийское море в районе Аренцано и Генуи, Италия.

Об/мин	Скорость		Расход топл., л/ч	Дальность хода	
	узлы	км/ч		мили	км
600	0,0	0,0	5,2	—	—
600	5,2	9,6	7,3	—	—
1000	9,4	17,4	46	715	1323
1500	13,3	24,6	136	342	633
2000	22,5	41,6	251	314	580
2200	28,2	52,2	332	297	550

при желании двигаться с совершенно черепашьей скоростью. Наконец-то нацелив нос лодки в открытое море, я отключил «понижайку» и толкнул рукоятки дросселей от себя. Тут-то 72-й и показал, на что он на самом деле способен.



Центральный салон за огромными зеркальными стеклами светел и воздушен — шкафы-полупереборки лишь условно делят его на «гостиную» и «столовую». Основной пост управления с шикарными кожаными креслами, как и полагается на истинно драйверской лодке, не отделен от основной зоны даже чисто символической перегородкой



Благодаря характерным для Absolute окнам рекордных размеров мастер-каюта выглядит еще просторнее. Даже ванная комната здесь раскинулась практически от борта до борта. И заодно она служит своеобразным «буфером» между апартаментами владельца и машинным отделением



Шикарная носовая VIP-каюта уступает хозяйской разве что размерами. Зеркала, зрительно увеличивающие и без того немалые объемы, на лодке можно обнаружить в самых неожиданных местах — они даже встроены в трапы и создают иллюзию, будто ступеньки висят прямо в воздухе

Если не считать низких серых туч и накрапывающего то и дело дождика, погода в тот день выдалась самая что ни на есть «тестовая». С моря уверенно поддувал неослабеваю-

щий «парусный» ветерок, а ночная перемена погоды оставила после себя почти метровый плавный накат, на который накладывались более короткие ветровые гребни.



На флайбридже 72-го — тишина и покой. Двигателей практически не слышно, шипит лишь рассекаемая корпусом вода. С почти четырехметровой высоты не ощущается и

скорость. Ни толчков, ни ударов, ни эпизодических «торможений» при встрече с особо высокой волной — только легкое умиротворяющее покачивание. Встречного ветра в

лицо — и того нет! Ветровой козырек-спойлер с обратным наклоном расположен вроде бы довольно низко, практически на уровне пояса, но, сидя в кресле, можно не беспокоиться о





Флайбридж, к которому больше подходит термин «верхняя палуба», поражает своими размерами. Здесь тоже обнаружилось приятные сюрпризы. Так, один из квадратных осветительных плафонов на радарной арке оказался душем, так что в жару можно освежиться не только ледяными напитками из бара



состоянии прически и не опасаться подарить головной убор русалкам. Прослушав мои «технические» записи на диктофоне, можно подумать, что делались они в закрытой комнате, хотя обычно мне приходится по несколько раз прокручивать один и тот же фрагмент, чтобы различить свой голос на фоне помех, вызванных задуванием ветра в микрофон.

Внизу — не менее умиротворяющая картина. Покачивание ощущается еще меньше, хотя шум пары 900-сильных моторов чуть заметнее (особенно на кормовой палубе, под которой они расположены), а в носовой каюте можно различить плеск рассекаемых корпусом волн. Кстати, лодка была укомплектована посудой по полной программе, причем в расчете явно на большее число персон, чем предусмотрено в паспорте. Количество роскошных сервизов на борту вполне позволило бы открыть небольшой посудный магазинчик. Поглядев перед выходом на стеклянный шкаф в салоне, набитый хрустальными фужерами в чисто символических, на первый взгляд, держателях, я осторожно поинтересовался у представителей верфи, не стоит ли нам на всякий случай оставить на берегу

хотя бы казенную стеклотару. В ответ мне с улыбкой посоветовали не заморачиваться. И действительно: хоть бы раз что-то звякнуло! И это при том, что, дорвавшись до откры-



той воды, я отнюдь не просто повел лодку из точки «А» в точку «Б» (в нашем случае — из Генуи в сторону живописного приморского городка Аренцано).

Удивительная послушность, отзывчивость и предсказуемость этой быстрой машины так и подстегивали покрутить штурвал (тем более что этого требовали и раскорячившиеся в немислимых позах фотографы на ныряющем в волнах 37-м). Так что я от души повыписывал змейки по его кильватерному следу, совершенно теряющемся на фоне естественной волны, и выполнил несколько подходов-отходов на параллельных курсах на полном ходу, причем совершенно не обращая внимания, под каким углом к курсу катит волна: 50-тонная лодка плавно, быстро и с агтекарской точностью следовала заданному штурвалом курсу. От пассажиров никаких жалоб не поступало, тем более что крен при таких маневрах не вынуждает хвататься за поручни — это был как раз тот случай «кординированного разворота», при котором в накренившемся на 45° самолете стакан с минералкой продолжает спокойно стоять на столике, а содержимое его не выплескивается наружу. Только в самолете для этого нужно грамотно работать штурвалом и педалями, а Absolute 72 Fly проделывает подобный фокус автоматически. Кое-кто из знакомых с моим обычным стилем езды даже потребовал более острых ощущений, но дудки — умная электроника, управляющая IPS, исправно «ду-



Носовая «солнечная» зона вполне может поспорить размерами с флайбриджем какого-нибудь 35-футовика. По бокам от нее расположены вместительные рундуки для кранцев

шит» любые стремления повернуть покруче на большой скорости, сколько ни вращай штурвал, так что всякие случайности полностью исключены.

Хотя, что греха таить, мне в общем-то известно, как эту «защиту от дурака» обмануть, что я и использовал, когда на одном из этапов фотосессии нарезал круги вокруг нашей болтающейся в дрейфе многострадальной фото-

лодки. (Раскрывать профессиональные секреты не буду, дабы не вводить в соблазн прочих пользователей IPS, тем более что желающие могут просто попросить дилеров Volvo Penta на свой страх и риск перенастроить систему безопасности на более «острое» управление.) Но даже при более крутых разворотах и глубоком крене — опять никакого экстрима, лишь пару раз носовую палубу наконец-то слегка оросили брызги с внутреннего наветренного борта.

Все хорошее, увы, быстро заканчивается. По курсу вновь замаячила башня портнядзора со строгими инспекторами. Скорость ровно 5 узлов, кнопка Low Speed светится зеленым огоньком. Особой нужды не было, но >>>



Снабженный электроприводом занавес защищает кормовую палубу не только от солнца и водяной пыли на ходу, но и от любопытных взглядов на стоянке в марине





Кстати, оказавшись на кормовой палубе, под откидывающейся крышкой я обнаружил еще один, третий «парковочный» джойстик со всеми причиндалами, так что при желании вполне мог рулить до причала и оттуда. К слову сказать, лодка весьма охотно реагирует и на классический «раздрай», но когда есть такая система, просто грех ею не воспользоваться. Учитывая 22 метра длины, перед разворотом у причала я поначалу опасался, что на джойстик лодка будет отзываться не особо охотно, поэтому на всякий случай привел в боевую готовность и носовую подрулку. Однако опасения оказались беспочвенными: повинуясь повороту рукоятки, Absolute 72 Fly исправно развернулся аккурат вокруг миделя, словно какой-нибудь привычный 40-футовик.

С обзором при постановке задним ходом в тесную щель между двумя лодками — ника-

ких проблем. Как уже говорилось, управлять джойстиком можно и прямо с кормовой палубы. С флайбриджа тоже все хорошо видно, но в подмогу (равно как и на основном посту управления в салоне) здесь можно задействовать целых три видеокamеры, причем дистанционно управляемые, с изменяемым направлением обзора.

РЕЗЮМЕ

Общепринятая система проводит довольно четкую границу между спортивными и флайбриджными лодками, но в данном случае она, пожалуй, не совсем применима. Несмотря на внушительные размеры и наличие полноценного флайбриджа с баром, мягкими диванами, шезлонгами и прочими радостями вроде встроенного в таргу душа, я бы без всяких сомнений отнес Absolute 72 Fly к спортивному сегменту, к не очень-то многочисленной категории «лодок для водителя». Взгляните хотя бы на шикарные кресла основного поста управления... Поэтому данный тестовый отчет и получился в основном «драйверским», хотя надеюсь, что первое впечатление о шикарной начинке яхты позволят составить приведенные иллюстрации. Кроме того, на этом история не заканчивается. Вместе с 72-м мы протестировали и вице-флагманский Absolute 64 Fly. Обе лодки во многом схожи, так что в следующей публикации постараемся уделить больше внимания и «пассажирским» впечатлениям. Одним словом, продолжение следует. ❖

я все же не удержался и поиграл с еще одной удобной примочкой от Volvo Penta под названием GPS-якорь. Кому не знакома такая ситуация: на подходе к марине вы ложитесь в дрейф, чтобы вывесить кранцы и заготовить швартовные концы, а лодку потихоньку сносит либо на судовой ход, либо к ближайшей мели. Вот и мечешься, как угорелый, с палубы к штурвалу и обратно.

«Притормозив» реверсом у одного из навигационных знаков, я нажал еще одну кнопку под знакомым джойстиком Docking System и спокойно отправился на палубу выбрасывать за борт кранцы, всю дорогу спокойно пролежавшие в закрытых высокими фальшбортами бортовых проходах. Кстати, очень удобно при коротких переходах: все уже привязано и при этом по-морскому скрыто от посторонних взглядов; на длинном маршруте кранцы можно убрать во вместительные рундуки по бокам от носового лежака, чтобы пассажирам не приходилось через них перешагивать. А что же лодка? Лодка осталась на месте, не смотря на ветер. Только легкая вибрация и пенные струи, то тут, то там расходящиеся от корпуса, выдавали, что управляемая GPS электроника всю команду ворочающимися под водой «колонками», автоматически удерживая лодку в заданной точке.



Absolute 72 Fly	
Длина, м.....	21,60
Ширина, м.....	5,60
Осадка, м.....	1,53
Водоизмещение, т.....	49,0
Запас топлива, л.....	3500
Запас воды, л.....	1000
Объем септика, л.....	300
Мощность двигателей, л.с.....	1450-1800
Кол-во спальных мест.....	8 + 2
Пассажировместимость, чел.....	16
Категория CE.....	«B»



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
 info@absolute-yachts.ru
 www.absolute-yachts.ru, www.grandmarine.ru