

ПУЛЯ КРУПНОГО КАЛИБРА

АРТЁМ ЛИСОЧКИН
ФОТО АНДРЕЯ КОРНЕЕВА И ABSOLUTE YACHTS

После теста вице-флагманской модели Absolute генуэзский шкипер Стефано, которого вместе с его стремительной Mapo-Marine 37 мы наняли для фотосъемки, окончательно сник. Затребованная прибавка за перерасход бензина выглядела скорее компенсацией морального ущерба, тем более что мы ехидно посоветовали ему закрасить с глаз долой надпись «Gran Sport» на борту. Если за флагманом, отчет о редакционных испытаниях которого опубликован в предыдущем номере, он еще кое-как поспевал, то 64-й не оставил ему никаких шансов.



ВИДЕО



Конечно, свою роль сыграла и погода — ночной шторм оставил в море метровый накат, на который накладывалась короткая битая волна, разведенная довольно свежим «парусным» ветерком. Однако реакция бывалого морского волка, базирующегося в генуэзской Marina Aeroporto, где стоят в основном до-

вольно крупные яхты вплоть до «супер» и «мега», говорила сама за себя: вписываясь в наше мероприятие, Стефано явно не ожидал, что лодка такого калибра способна оставить его за флагом.

На меня 64-й тоже произвел весьма сильное впечатление, хотя я и был уже «морально подготовлен», предварительно поручив флагманом. Напомню, что Absolute 72 Fly, при

всех его весьма внушительных габаритах, мы тем не менее без колебаний отнесли к «драйверской» категории. С этой точки зрения 64-й можно и вовсе вписать в категорию «спорт», если таковая вообще применима к флайбриджной лодке почти 20-метровой длины. Честно признаюсь, вице-флагман «зацепил» меня сильнее своего старшего «собрата»: при той же отточенной управляемости и ве-



ликолетнем балансе лодка оказалась заметно более динамичной и заводной. Ведь движки-то те же — пара 900-сильных Volvo Penta IPS 1200!

Кстати, об IPS. До сих пор отчетливо могу представить, как ровно десять лет назад после хранимой до последнего момента обстановки строжайшей секретности в Пуэрто-Порталс на Майорке с революционного привода было наконец-то «сорвано покрытие». Помнится, тогда в атмосфере отельного конференц-зала наряду с изумленным восторгом ощущалась и изрядная доля скепсиса. Создателям Inboard Performance System довольно долго пришлось преодолевать инерционность мышления яхтостроителей, и лишь немногие верфи сразу и безоговорочно сделали ставку на высокотехнологичную новинку. Самым активным из этих «пионеров» и оказался Absolute, немедленно внедрявший все усовершенствования



РЕЗУЛЬТАТЫ ИСПЫТАНИЙ

Absolute 64 Fly

Нагрузка — 5 чел. плюс 880 л топлива и 550 л воды, силовая установка — Volvo Penta IPS 1200 (2 × 900 л.с.), транцевые плиты полностью подняты, температура воздуха — +19 °С, температура воды — +13 °С, скорость ветра — 4–6 м/с, высота волны — 0,8–1,0 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	4,9	—	—
600	5,6	10,4	7,2	—	—
1000	9,8	18,1	47	626	1157
1500	14,8	27,4	132	336	622
2000	24,9	46,1	211	354	655
2300	33,8	62,5	324	313	579



Как и на флагмане, просторный флайбридж условно разделен на три зоны (в кормовой части имеется еще открытая площадка для шезлонгов). И здесь тоже есть душ-сюрприз, упрятанный в один из плафонов радарной арки

фактором здесь являются сами приводы, под которые и «затачиваются» обводы — только так можно максимально использо-

вать все преимущества, заложенные в них разработчиками. Беспристрастные цифры свидетельствуют, что это утверждение отнюдь не голословно: высказанный принцип успешно реализуется на практике.

IPS по мере их появления: Docking Station с джойстиком (тоже помню, какую сенсацию произвела первая презентация этой системы в шведском Стенунгсбодене), «GPS-якорь», замедляющие муфты и т. п. Первая в мире лодка с тремя приводами IPS? Опять Absolute! Однако главный фокус не в том, чтобы просто выбросить на помойку классические прямые валы и поставить вместо них поворотные днищевые колонки с тянуцими винтами. Один из специалистов верфи, которую мы посетили на следующий день после теста, озвучил весьма важный постулат: при проектировании корпуса под IPS необходимо полностью абстрагироваться от традиционных представлений и подходов; первичным

В свое время цифровые индексы моделей IPS представились мне чисто рекламным трюком (по замыслу создателей, это число отображает мощность, потребную для достижения тех же результатов на лодке с прямыми валами). Однако покопайтесь в таблицах технических данных и результатов испытаний одноклассников 64-го. У большинства «вальных» лодок схожих размерений в графе «Мощность» как раз и фигурирует та самая цифра, что изображена на 900-сильных мо-



торах с IPS — 1200, причем скорости с парой таких моторов, как правило, укладываются в диапазон 27–29 узлов. Absolute 64 Fly мы разогнали почти до 34 узлов, и далеко не по спокойной воде! »



Огромные окна дарят естественный свет, а обилие зеркал создает потрясающие зрительные эффекты. Не хватает только иллюзиониста в черном фраке, который спустится сюда, ступая прямо по воздуху, и вытащит кролика из шляпы



В одном из эллингов верфи мне наконец-то удалось заглянуть протестированному красавцу под днище (правда, фотографировать нам не разрешили). Первое, что обратило на себя внимание, — своеобразный симбиоз довольно значительной для такой большой лодки килеватости днища и широких плоскостей скуловых «ступенек». Вот в чем, наверное, один из секретов, позволяю-



щих сочетать легкий выход на глиссирование, не требующий применения транцевых плит, с весьма мягким ходом по высокой волне на полном ходу.

Когда оказываешься за штурвалом, а рукоятки дросселей выжаты до упора вперед, окружающее словно сжимается до пределов приборной панели с парой больших тачскринов, ибо 64-й отзывчив, словно небольшая

скоростная моторка — хоть и располагаешься при этом на почти шестиметровой высоте над волнами, которые и сами за метр. О том, что под тобой пять кают с собственными санузлами, огромный «танцпол» центрального салона и несколько тонн одной только шпкарной мебели, в этот момент как-то не думается. Однако здесь и впрямь об этом можно не думать: Absolute 64 Fly сам позаботится о спокойствии пассажиров и сохранности посуды, а ваши шалости за штурвалом вполне могут пройти просто незамеченными.

Даже когда я чисто профессиональными секретными манипуляциями «обманул» электронный ограничитель управления и вогнал лодку в циркуляцию явно круче предписанной, крен все равно остался «координированным», идеально компенсирующим центробежную силу. Пассажиры продолжали ➤





спокойно заниматься своими делами (беседовать за жизнь, разгуливать по флайбриджу, вести видеосъемку, держа смартфон обеими руками), а высокая бутылка с минералкой, словно опровергая закон всемирного тяготения, чудесным образом непоколебимо стояла на барной стойке.

И еще, тоже из чисто яхтенной специфики: на момент выхода из гавани баки были заполнены примерно на одну треть (а на 64-м это около тонны солянки). При таком процентном остатке перетекающее с борта на борт топливо порой способно внести в поведение лодки довольно серьезные коррективы.

Я намеренно долго подержал лодку в крутой циркуляции и довольно глубоком крене, наблюдая за развитием событий. Несмотря на то, что через некоторое время возмущенно запищал какой-то сигнализатор (который представитель верфи с флегматичным видом попросту отключил), какого-либо увеличения внутреннего крена я не заметил, а после возврата штурвала в нейтраль лодка послушно встала на ровный киль. Видимо, топливо при координированном развороте проявило солидарность с минералкой, поверхность которой в бутылке оставалась практически параллельной палубе.

А вот с рукоятками газа-реверса лучше обращаться поаккуратней. В принципе, при резком сбросе газа 64-й отнюдь не встает как вкопанный, отчего пассажиры вместе со своими бокалами и тарелками улетают куда-то в нос. Я бы сравнил его с «летучим» самолетом, который при посадке долго «свистит» в считанных сантиметрах от полосы, отказываясь коснуться ее колесами. Лодка «сваливается» с режима глиссирования столь же плавно, как и выходит на него. Конечно, это несколько удлиняет «тормозной путь», но не будем забывать, что необходимость в экстренной остановке возникает крайне редко; кроме того, есть еще и такой способ действий при неожиданно возникшем препятствии,



Со стороны это выглядит, наверное, как полный беспредел, однако: руки пассажиров свободны от поручней; посуда с налитыми в нее напитками спокойно стоит на столе в салоне; палуба абсолютно сухая; оставшаяся в танке тонна топлива и не думает переливаться к внутреннему борту

как маневр, каковой Absolute 64 Fly способен исполнить быстро, послушно и практически незаметно для гостей. Но вот если резко «воткнуть» передачу, пассажирам может понадобиться дополнительная опора: IPS 1200 очень бодро тянут и «на низах», так что в ряде случаев (например, при маневрах в марине) во избежание толчков лучше активировать функцию Low Speed, которая задействует в приводе гребных винтов проскальзывающие муфты. Трогаться будете плавно, как на автомобиле с коробкой-автоматом, да и к причалу подойдете с филигранной точностью.

Как уже отмечалось, более заводной характер 64-го по сравнению с флагманом объясняется его меньшими размерами и весом при тех же силовых установках. Однако разница в размерных показателях не столь уж велика — ровно два метра длины, что в процентном отношении и вовсе выглядит не особенно существенно. Постоянно переходя из лод-



ОТ КИЛЯ ДО КЛОТИКА

ки в лодку через причал Marina Aeroporto, я порой не сразу мог сообразить, в какой именно нахожусь. Они действительно очень схожи — как внутренней планировкой, так и дизайном, к одной из главных отличительных черт которого я бы отнес огромные площади остекления. Кстати, водительскую дверь, выходящую на бортовую часть палубы, я сумел углядеть только изнутри салона; снаружи — лишь гладкое зеркальное стекло со стильным белым «росчерком», протянувшееся во всю длину надстройки. «Односторонние» стекла и зеркала, которые тут в изобилии, придают особый шарм и интерьеру, не только зрительно увеличивая и без того немалые объемы помещений, но и создавая неожиданные иллюзионные эффекты. В частности, я не сразу понял, как это ступеньки трапа висят прямо в воздухе безо всякой опоры.

Однако лодка «внутри больше, чем снаружи» не только благодаря зеркальным «обманкам». Внимательно изучив внутренние помещения, понимаешь, что разработчики интерьера учли буквально каждый свободный сантиметр. А помогла им в этом оригинальная патентованная технология сборки



ISS (Integrated Structural System), с которой нас познакомили на верфи. Честно говоря, посетив больше сотни судостроительных предприятий, до сих пор ничего подобного я не видел. Дело в том, что вся внутренняя обстройка собирается отдельно из пронумерованных деталей и этаким «скелетом» из переборок, палуб и стрингеров целиком вкладывается в отформованный стеклопластиковый корпус. Никаких подгонок — Absolute предпочитает один раз потратить время на разработку компьютерных моделей и чертежей, добившись прецизионных стыковок виртуальных деталей. Дальше все просто — у роботизированного станка с ЧПУ «рука» не дрогнет...

РЕЗЮМЕ

Лишь немногим уступая флагману по внутренним объемам и площади открытых палуб и флайбриджа, Absolute 64 Fly отличается куда более боевым и задорным характером, который тем не менее легко и прогнозируемо контролируется простыми движениями пальцев на штурвале, рукоятках дросселей и «парковочном» джойстике.

Все характерные черты «лодки для водителя» 64-й в полной мере сочетает с качествами «лодки для пассажиров», примиряя любые водительские амбиции со спокойствием и комфортом хозяев и гостей. Как говорится, и волки сыты, и овцы целы. ❧



Absolute 64 Fly	
Длина, м.....	19,60
Ширина, м.....	5,15
Осадка, м.....	1,50
Водоизмещение, т.....	33,0
Запас топлива, л.....	3000
Запас воды, л.....	650
Объем септиков, л.....	2 x 151
Мощность двигателей, л.с.....	2 x 900
Кол-во спальных мест.....	8 + 2
Пассажировместимость, чел.....	16
Категория СЕ.....	«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

Flybridge40455256606472www.absoluteyachts.com

64FLY

from ITALY with LOVE



Яхт-клуб «Алые Паруса»
Москва, улица Авиационная 79
+7 (495) 995 43 33
+7 (903) 798 37 20
info@absolute-yachts.ru
www.absolute-yachts.ru

