



БЕЛОЕ ПРОТИВ СЕРОГО

АРТЁМ ЛИСОЧКИН
ФОТО АНДРЕЯ КОРНЕЕВА

Можно было бы, конечно, слетать в Плимут, где эти яхты строятся, или на худой конец на привычную Средиземку, но нам представилось более логичным провести тест новинки английской верфи именно в Москве. Доподлинно известно, что первой моторной яхтой, официально импортированной в Россию в 1997 году, была именно Princess. Так что неудивительно, что яхты этой марки вскоре стали одной из визитных карточек подмосковных акваторий.



История умалчивает, какая именно модель была доставлена в Москву в те далекие непростые годы. Нам же предстояло опробовать на ходу Princess 43, недавно пришедшую на смену одному из главных мировых бестселлеров верфи — R42, выпускавшемуся более десяти лет. Новинку мы уже успели достаточно подробно представить сразу после ее официальной презентации, состо-

явшейся прошлым летом в Саутгемптоне; не оставили без внимания и тот факт, что в начале нынешнего года новорожденная удостоилась звания победителя в категории «Флайбриджная яхта до 55 футов» на престижном конкурсе Motor Boat Awards 2014.

Первая московская Princess припомнилась мне и еще по одной причине. «Лихие девяностые» почему-то ассоциируются у меня исключительно с серым цветом: серые дома, серые скопления ларьков, серые фигуры в

продовольственных очередях... Кричащие огни рекламы расплывшихся на каждом углу казино делали всю эту серость еще более уныло-беспросветной.

День теста был тоже серым. Нам не особо повезло — мало того, что плотные тучи нависали чуть ли не над головой, так еще и довольно плотный дождь, зарядивший с утра, и не думал прекращаться. Однако, шагая по пирсу к пришвартованной 43-й, мы ощутили, что жизнь налаживается. Princess

не «кричит» — излучаемый ее белоснежным корпусом свет не имеет ничего общего с кислотными всполохами неоновых реклам, ассоциирующихся у многих с богатством и роскошью; в довольно простом, казалось бы, силуэте — ни одной лишней детали. Неувядающая английская классика, не имеющая ничего общего с купеческими представлениями о прекрасном и «богатом» — даже если бы мы не знали точного названия модели, Princess все равно опознали бы безошибочно.

Кстати, зря утверждают, что все англичане консервативны и фанатично привержены старинным традициям. Частое общение с обитателями Туманного Альбиона показывает, что попадаете там и весьма шепутная публика. Честно говоря, у меня вообще складывается впечатление, что блюдут традиции в Англии только при дворе Ее Величества и... на верфи Princess. По-моему, если там произнести слово «футуризм» или что-нибудь в этом роде, вас тут же вежливо возьмут под ло-

котки и выставят за ворота. Кстати, если как следует разобраться, что такое традиции и почему частенько им желательно следовать? Это не каприз и не суеверие, а чаще всего — опыт. Стараясь не наступать на грабли, вы тоже в некотором роде следуете древней традиции — основал ее тот, кто удалился с места эксперимента, потирая шишку на лбу.

Однако это вовсе не означает, что любое нововведение тут сразу же воспринимается в штыки — нет, любые изменения, в том чис-



**РЕЗУЛЬТАТЫ ИСПЫТАНИЙ
Princess 43**

Нагрузка — 4 чел. плюс 680 л топлива и 320 л воды, силовая установка — Volvo Penta D6-435 (2 x 435 л.с.), транцевые плиты полностью подняты, температура воздуха — +16 °С, температура воды — +19 °С, скорость ветра — 3–4 м/с, высота волны — 0,2–0,4 м, акватория — Клязьминское водохранилище, Москва.

Об/ мин	Скорость		Расход топл., л/ч	Дальность хода	
	узлы	км/ч		мили	км
600	0,0	0,0	1,2	–	–
600	3,4	6,3	2,2	–	–
1000	6,1	11,3	5,6	1485	2747
1500	8,1	15,0	16,0	690	1277
2000	10,0	18,5	41,0	332	615
2500	13,4	24,8	83,0	220	407
3000	19,5	36,1	112,0	237	439
3500	27,6	51,1	159,0	237	438
3600	28,1	52,0	166,0	231	427

ле и технического плана, просто должны соответствовать основному направлению, а не вылезать наружу, как белая нитка на свежешапите рукава фрака. Иногда может показаться, что делается даже шаг назад. Внешне новинка очень похожа на свою долгоиграющую предшественницу, но приглядитесь повнимательнее — облик 43-й стал даже более лаконичным. Прежде всего это впечатление создает отказ от двухуровневого бортового остекления. Как же так? Сейчас и три уровня не редкость, посмотрите хотя бы на тех же «итальянцев»! Это же мировой тренд! Но, видно, у Princess свои тренды, где дизайнерские фантазии жестко усмиряются чисто английским практицизмом.

«Да, это не Рио-де-Жанейро!» — вздыхал промокший насквозь водитель RIB'а, привлеченного для фотосъемки, перелезая к нам на купальную платформу и потравливая буксирный конец. По пути к месту фотосессии все участники теста предпочли укрыться во вместительном салоне 43-й. Я тоже, с тоской подумывая о том, что по приходе в точку ради лучшего обзора при резких маневрах все равно придется вылезать на флайбридж, лишь символически прикрытый «солнечным» бимини, устроился на шикарном регулируемом кресле за нижним постом управления.

В принципе, можно было бы и не геройствовать, обзор и отсюда оказался великолепным, в том числе и по сторонам — боковые стекла-то теперь цельные! Да и общая площадь остекления по сравнению с 42-й заметно увеличена. Учитывая промозглую сырую погоду и изрядную компанию в салоне, я сразу включил дефростер (или

дефоггер, как кому нравится). Вообще-то эта штука предназначена исключительно для обдува лобового стекла, однако вскоре и весь салон наполнился уютным теплом — включить основной отопитель необходимости не возникло.

При выходе на глиссирование привстать с кресла не пришлось, хотя транцевые плиты были полностью подняты, а вся публика скучковалась в кормовой части салона — чуть приподнявшийся за мерными взмахами длинных «дворников» нос так и не достал до линии горизонта. Готовясь к техническим замерам, быстро оценил загрузку: очень понравилось, что служебный дисплей расположен тут же, на приборной панели, так что можно сразу оценить не только запас топлива, но и объем воды, и степень заполнения септиков... Правда, «аккумуляторные» показатели я оставил без внимания, и зря, но об этом чуть ниже. >>>





На время скоростного маневрирования, когда отцепили RIB с погружившимися в него фотомастерами, перейти на верхний пост управления все же пришлось — бережного бог бережет. Флайбриджное место водителя (хоть и промокшее) оказалось столь же удобным, как и внизу, комплект приборов — тот же. Взявшись за рукоятки дросселей, я опять вспомнил о традициях.

Новинка от Princess оборудована классическими прямыми валами. Однако при активном маневрировании 43-я показалась мне даже более резвой и поворотливой, чем ставшие уже привычными лодки с IPS! Конечно, когда верфь много лет использует один и тот же тип двигателя, все корпуса под него давным-давно «заточены». Плюс, наконец-то отсутствовал электронный цербер, ограничивающий радиус разворота на большой скорости. Да он тут и не нужен: с полного хода (а это 28 узлов) можно смело класть руль на борт, вгоняя лодку в циркуляцию всего лишь

в 3–4 длины корпуса — слегка накренившись, 43-я послушно выписывает идеально ровную дугу, как по циркулю, и, даже натолкнувшись на собственную метровую волну, и не думает зарыскивать. Оставшиеся в салоне пассажиры в потолок не колотили, спасательные жилеты друг у друга не вырывали и вообще, как потом выяснилось, в плане ощущений ожидали чего-то большего. Разложенные по салону рюкзаки и кофры остались на своих местах, а посуда в шкафах даже не звякнула.

Вволю покрутив выражи и изрядно раскачав многострадальную фотолодку, я наконец вспомнил, что основной режим у моторной яхты все же крейсерский. Удивительное дело, но замеры показали, что на 43-й для этого вовсе не обязательно двигаться «шепотом» — что на двадцати, что 28 узлах вы проедете практически одно и то же расстояние на одной заправке! Поэтому режимы порядка 12–16 узлов я опробовал лишь, что называется, для порядка. Выяснилось, что на таких скоростях стоит наконец-то выпускать транцевые плиты — лодка сразу прибавляет примерно 1,5 узла при тех же оборотах двигателей и расходе топлива, что, согласитесь, на длинных переходах довольно существенно. Единственное, никак не могу привыкнуть к принятому на Princess «обратному» управлению плитами — правая кнопка у них левая. Рефлексы — штука тонкая. Ну да ладно, у них там и ездят-то по левой стороне дороги...



Тест-группа «Капитан-Клуба» выражает искреннюю признательность Станиславу Лебедеву и Валентину Уваркину за дружеское содействие в проведении испытаний

Многие начинающие судоводители побаиваются прямых валов даже при двухмоторной установке, когда наступает момент возвращения в родную гавань. Могу сказать, что управляемость с такой силовой установкой во многом зависит от конкретной лодки. Баланс Princess 43 я бы оценил на пять с плюсом — в ответ на «раздрай» лодка исправно вертится аккуратно вокруг миделя. В марине штурвал можете оставить в покое, установив аксиометр в нейтраль — зайдете на одних ручках. Такая отзывчивость 43-й очень пригодилась, когда я перед высадкой нашей команды на пирс решил из чистой лени «притормозить» разворот корпуса кормовой подрулкой. Лампочки-то на пульте горели, но отклонение джойстика не вызвало ровной никакой реакции (потом выяснилось, что сервисная батарея оказалась «пустой»). Не беда: пара коротких «щелчков» рукоятками газа-реверса — и купальная платформа послушно застыла, не коснувшись причала.



Princess 43	
Длина, м.....	14,50
Ширина, м.....	4,25
Осадка, м.....	1,14
Водоизмещение, т.....	14,4
Запас топлива, л.....	1363
Запас воды, л.....	455
Мощность дизелей, л.с. 2 x 370 – 2 x 550	

РЕЗЮМЕ

Лучшее — враг хорошего. Отсутствие новостей — самая хорошая новость. Открывающая флайбриджный ряд Princess лодка хоть слегка подросла и похорошела, но в основе осталась собой. Два основных слагаемых: стиль и ходовые качества — по-прежнему в рамках традиций английской верфи. Это как старый добрый смокинг — на взгляд дилетанта все они одинаковы, но понимающий человек сразу заметит незначительные отличия в покрое и даже определит мастера, который его шил. Хорошо все-таки, что остаются области бытия, в которых нет и не предвидится кардинальных перемен и тем более революций. ❏



Nordmarine — официальный представитель верфи Princess Yachts
Тел. +7 (495) 727-11-00
www.princess.ru
www.nordmarine.ru