



# КОЛЫБЕЛЬ ЭВОЛЮЦИИ

АРТЁМ ЛИСОЧКИН  
ФОТО АНДРЕЯ КОРНЕЕВА

*Почему мы чтим традиции, даже сами порой того не замечая? Наверное, потому, что это прежде всего многолетний опыт, на который можно уверенно и безопасно опереться. И не стоит считать, что следование традициям полностью исключает какое-либо развитие — это лишь надежная и проверенная основа для дальнейших улучшений и усовершенствований. Тест двух новинок от известной английской верфи, который мы провели в Подмоскowie, убедительно это доказывает.*



Отчет о редакционных испытаниях Princess 43 читайте в предыдущем номере, сегодня — очередь ее старшей «сестры», на которой мы выходили в Клязьминское водохранилище в тот же день (и, увы, в ту же самую дрянную погоду с проливным дождем). Я уже упоминал, что выбор акватории представляется нашей тестовой команде более чем органичным, ведь первой моторной яхтой, доставленной в эти края в далекие уже 90-е годы, была именно Princess. «Принцесса» стала здесь в

некотором роде собирательным определением моторной яхты вообще — примерно как «ксерокс» применительно ко всей копировальной технике или «джип» в отношении любого внедорожника. И, думается, многие из тех, кто были свидетелями появления первых яхт из Плимута на подмосковных акваториях, вряд ли поняли бы, встретив нас на воде, что видят совершенно «свежие» лодки. Вот в чем я полностью уверен, так это в том, что марка была бы опознана совершенно безошибочно.

Всегда бы так. Есть вещи, которые меняются в угоду капризам рынка, на самом деле

не меняются, а считай что исчезают вообще. И даже английская приверженность традициям не спасает. Помнится, встречал меня в Турку на вокзале мой давнишний приятель, местный житель. В полном противоречии со старинной финской заповедью «Трубку, лошадь и жену не дам никому!» на подходе к парковке он с плохо скрываемой гордостью протянул мне ключи. Ого! Темно-зеленый Jaguar XJ6 1992 года, приземистый, с чуть ли не лежащим на передних колесах широченным капотом. Порода! «Наверное, это последний настоящий «Ягуар»», — на полном серьезе за-

метил обладатель этого свежеставрированного чуда техники. И, видно, намеренно пристроил свой культовый аппарат по соседству с некоей большой, но довольно безликой новенькой тачкой, принадлежность которой к известному кошачьему семейству можно было опознать разве что по фирменной эмблеме. Впрочем, теперь это вроде бы уже никакие не англичане, а индийская Tata Motors. Такое вот восстание сипаев номер два, только с противоположным результатом...

В нашем же случае узнаваемость стопроцентная. Никаких острых углов, никаких вы-

чурностей, никакого модерна или, упаси господи, «техно». Создается впечатление, будто с годами облик Princess становится все более лаконичным. Между тем, это не банальный рестайлинг или фейслифтинг — модель абсолютно новая, «с нуля», и призвана прийти на смену такой долгожительнице яхтенного рынка, как P50. Внешне Princess 52 во многом схожа с 50-й — разве что, на наш взгляд, в ее облике несколько больше уютных умиротворяющих округлостей. Ну и размер, конечно, сказывается. Кстати, с цифровым индексом английская верфь явно поскромничала —

фактически новинка длиннее 50-й больше чем на четыре фута, и с большим запасом может именоваться 54-й. А почти полтора метра дополнительной длины в этом классе — разница весьма серьезная.

Но все-таки основные отличия внутри. Если сразу перейти к выводам и оценкам, то, по общему мнению нашей тест-группы (включающей, кстати, и представительниц прекрасного пола), лодка по сравнению с 50-й более «компанейская». Судите сами: большой П-образный камбузный блок теперь расположен непосредственно в салоне (на 50-й он на-»



**РЕЗУЛЬТАТЫ ИСПЫТАНИЙ**

**Princess 52**

Нагрузка — 5 чел. плюс 800 л топлива и 150 л воды, силовая установка — турбодизели Volvo Penta D11-670 (2 × 670 л.с.), транцевые плиты полностью подняты, бимини-тент установлен, 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	2,4	—	—
600	5,7	10,5	7,9	—	—
1000	8,6	15,9	24,0	860	1591
1500	11,1	20,5	91,0	293	542
2000	21,0	38,9	169,0	298	552
2500	30,1	55,7	265,0	273	504
2600	31,6	58,5	264,0	287	531

ходится в «колодце» нижней палубы). Когда на борту большая компания, кухня практически постоянно в ходу, а колдуют над плитой, как правило, либо хозяева, либо сами гости — повар-профессионал в белом колпаке будет здесь скорее исключением, чем правилом. Короче, теперь никаких проблем с общением из «подполья» и передачей тарелок по трапу, тем более что расположение кухни в кормовой части позволяет с равным успехом обслуживать сразу две «площадки»: и собственно салон, и кормовую палубу, граница между которыми при

раздвинутых прозрачных дверях становится чисто номинальной.

Камбузный блок занял место такой же конфигурации дивана на 50-й, однако количество сидячих мест из-за этого не уменьшилось — диван по противоположному борту стал больше, плюс напротив появился еще один диванчик как минимум на троих. Вдобавок, с точки зрения коллективных посиделок получившаяся схема, пожалуй, несколько логичней и удобней, чем прежняя S-образная. А освободившееся внизу место частично отдали на увеличение площа-

ди санузлов (у мастер-каюты свой, а второй делят обитатели носовой VIP-каюты и гостевой по правому борту). Кстати, по площади они практически одинаковы, равно как мало отличаются по уровню оснащения и отделки «мастер» и VIP — хотя первая, естественно, больше, от борта до борта. Одним словом, полной «уравниловки» нет, но и обделенным себя вряд ли кто почувствует.

Ну а водитель, традиционно для Princess, нисколько не ощущает себя в отрыве от коллектива, если только, подобно вашему покорному слуге, не отправляется в одиночестве мокнуть на флайбридж, чтобы обеспечить лучший обзор во время «экстремального» (действительно в кавычках) маневрирования для фотосессии на акватории с напряженным трафиком. На верфи явно рассчитывали, что лодкой таких размеров вполне способен управлять сам владелец, отсюда и не просто функциональный, а действительно шикарный пост управления — одни только кресла чего стоят.

Ощущения за штурвалом скорее автомобильные, чем яхтенные, тем более что «слу-

жебный» дисплей контроля за судовыми системами (в частности, здесь можно посмотреть степень заполнения водяных и накопительных цистерн) переместили на продольную переборочку входа на нижнюю палубу — и рядом, и глаза не мозолит, да и информация на нем не из тех, что оперативно требуется во время движения. Большие боковые опускаемые стекла с электроприводом... По-моему, в какой-то момент при входе в гавань я стал машинально нащупывать под штурвалом рычажок поворотника!

Ходовые качества новинки не менее узнаваемы, чем ее внешность. Повторю то же предположение, которое высказывал в предыдущем отчете: если верфь испокон веку строит лодки исключительно с прямыми валами, то наверняка давно знает, как сделать этот классический движитель максимально эффективным — и при движении по прямой,

и при маневрировании. Ничего плохого не хочу сказать про новомодные системы вроде IPS или Zeus со всеми их джойстиком и GPS-якорями, но старые добрые валы порой ничуть не хуже, тем более что благодаря своей простоте полностью отвечают старинному техническому принципу «чего у меня нету, то и не ломается».

За безопасностью и комфортом в ходе скоростного маневрирования следят не электронные ограничители, а сама хорошо



Полной «уравниловки» на борту Princess 52 нет, но и обделенным себя вряд ли кто почувствует. Кстати, отдельные койки в самой маленькой гостевой каюте можно превратить в одну двуспальную нажатием кнопки



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

сбалансированная по соотношению «гидродинамика/мощность» лодка. Даже на максимальной скорости за 30 узлов спокойно кладите руль до отказа на борт — пассажиры не станут выговаривать вам потом за расплесканные напитки и побитую посуду. Причем продельвать такое можно и на собственной волне метра за полтора высотой — ни ударов, ни зарыскиваний, хотя скорость в вираже падает совсем незначительно.

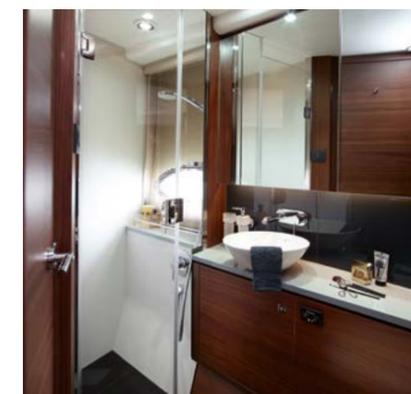
В гавани штурвал традиционно оставляем в покое — достаточно одних реверсов, на «раздрае» почти 17-метровый корпус исправно крутится вокруг миделя, словно стрелка компаса. Такая реакция на ручки плюс носовая подрулка позволят уверенно чувствовать себя в любой узкости. Кормовое подруливающее устройство, доступное как опция (на «нашей» лодке оно, впрочем, имелось) может понадобиться разве что при необходимости часто швартоваться задним ходом в ветреную погоду.

**РЕЗЮМЕ**

Исповедуемые английской верфью здоровый консерватизм и эволюционный подход вновь доказали свою полную состоятельность. Конечно, без революций технический прогресс немудрено, и если вы готовы не только к улучшениям, но и к сопутствующим потрясениям (вроде зависшего айпада, на который завязаны все судовые системы), — рискуйте, пробуйте. Собственно, я и сам такой. Но кому важнее стабильность, надежность и основательность, милости просим, вот вам Princess. Ведь даже к совершеннейшим новинкам здесь полностью подходит определение «проверено годами».



Princess 52	
Длина, м.....	16,66
Ширина, м.....	4,75
Осадка, м.....	1,25
Водоизмещение, т.....	24,6
Запас топлива, л.....	2400
Запас воды, л.....	608
Мощность двигателей, л.с.....	1150–1450



**NORDMARINE**

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