



ПОД ЗНАКОМ ВЕСОВ

АРТЁМ ЛИСОЧКИН
 ФОТО АНДРЕЯ КОРНЕЕВА

Если бы любители гороскопов спросили у меня, под каким знаком зодиака рожден Uttern T62, я не колебался бы ни секунды: естественно, под знаком Весов! Лодка, конечно, быстрая, но с характером настолько уравновешенным, что скорость для нее в большинстве случаев — не более чем цифры на экране навигатора. Это может показаться противоречием, но не поддавайтесь расхожему мнению: для такого вроде бы исключительно «спортивно-развлекательного» класса, как боурайдер, как раз уравновешенность в первую очередь и необходима.





**РЕЗУЛЬТАТЫ ИСПЫТАНИЙ
Uttern T62**

Нагрузка — 1 чел. плюс 60 л топлива, ПМ — четырехтактный Mercury 150, ГВ — стальной трехлопастной Mercury Enertia шагом 16 дюймов, ходовой тент убран, температура воздуха +26 °С, температура воды +20 °С, скорость ветра 4–6 м/с, высота волны 0,3–0,4 м, акватория — Клязьминское водохранилище, Москва.

Об/ мин	Скорость		Расход топл., л/ч	Дальность хода	
	узлы	км/ч		мили	км
650	0,0	0,0	1,6	–	–
650	2,2	4,1	1,8	–	–
1000	4,4	8,2	2,9	245	452
1500	6,2	11,4	4,7	210	388
2000	7,8	14,4	7,7	162	299
2500	11,5	21,2	10,4	176	326
3000	17,2	31,8	13,5	204	377
3500	22,3	41,2	17,7	201	372
4000	26,0	48,1	23,7	176	325
4500	29,5	54,6	32,4	146	270
5000	33,6	62,1	39,7	135	250
5500	36,8	68,1	48,7	121	224
5900	39,6	73,2	53,3	119	220



Честно говоря, до сих пор не совсем понимаю всех прелестей этой компоновки. Конечно, в штилевую жаркую погоду порой завидую своим пассажирам, которые, вынуждая меня до отказа откидывать мотор триммером, пересаживаются всей толпой в носовой кокпит, чтобы подставить разгоряченные тела под освежающий встречный «обдув», рожденный быстрым движением. Однако на беспокойной воде носовая часть корпуса по определению

наименее комфортна. Довольные визги, сопровождающие каждое подпрыгивание с волны, скоро прекращаются, и любители аттракциона под названием «катание в носу» начинают потихоньку перемещаться обратно в кормовой кокпит...

Конечно, многое в такой ситуации зависит как от мастерства, так и просто здравого смысла водителя — значительно улучшить ходовой комфорт можно, к примеру, грамотно подобрав ходовой дифферент при помощи кнопок триммера, хотя чаще всего достаточно просто слегка сбросить газ, а не

мчаться «на все деньги». Однако решающим фактором является все же «правильный» корпус.

Не секрет, что многие лодки при встрече с волной на быстром ходу излишне высоко вздергивают нос, отчего в момент «взлета» угол дифферента (или уже, скорее, тангажа) порой достигает 30–40°. И чаще всего такое происходит именно с боурайдерами и вообще лодками с носовым кокпитом. Причина, на мой взгляд, довольно проста: стремясь максимально увеличить полезный объем и простор в носу, разработчики волей-неволей вынуждены увеличивать и полноту обводов в районе форштевня — отсюда и излишнее «выталкивание» носа в воздух. Понятно, что в любом случае приходится идти на компромисс (либо простор в носовом кокпите, либо «прорезание» волны), но встречаются и приятные исключения, к числу которых и относится T62.

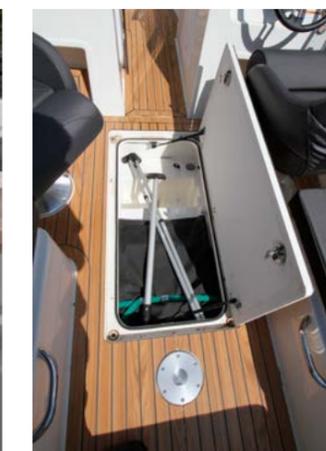
На первый взгляд, особо «худощавым» его никак не назовешь: довольно широкие скулы вкуче с умеренным наклоном форштевня и внушительной высотой борта создают впечатление, что знаменитый шведский лодочный конструктор и дизайнер Хокан Сёдергрэн стремился в первую очередь как раз к обеспечению максимальных объемов. В плане

корпус больше напоминает не дельтовидный наконечник стрелы, а скорее пистолетную пулю. И хотя по отношению к основному носовой кокпит здесь все же «вторичен», объем его действительно впечатляет. Никаких новомодных «половинчатых» асимметричных решений — V-образный диван традиционно огибает его по всему периметру.

По обводам — вроде бы самый что ни на есть классический моногедрон (хотя и довольно серьезной 20-градусной килеватости), и нос вроде бы достаточно полный, но упомянутого «вздергивания» нет и в помине даже при движении налегке — что на короткой естественной волне, характерной для Клязьминского водохранилища, что на крутом

высоком вейке от крупных лодок (который на этой акватории тоже давно пора отнести к числу естественных явлений). В чем дело? Может, секрет кроется в нечасто применяемой схеме расположения продольных реданов по батоксам, а не по ватерлиниям? Теоретизировать не возьмусь, важнее результат.

С «народом» в носовом кокпите ход становится еще более мягким, и, что очень важно, лодка вполне позволяет любые шалости с продольной центровкой, послушно реагируя на знакомые всем кнопки со стрелочками, по крайней мере при 150-сильном моторе. Если всему вашему экипажу вздумалось проветриться — нет проблем, ребята, перелезайте вперед! Не буду читать вам лекции по гидро-»





динамике, а просто слегка приподниму мотор, тем более что при словах «оптимальный дифферент» и «триммер» большинство пассажиров (а особенно пассажиров) только изумленно выпучивают глаза.

Такое качество 62-го весьма полезно и еще по одной причине. По количеству и объемам багажных отсеков эту лодку вполне можно отнести к чемпионам в своем размерном классе. И кормовой П-образный, и носовой V-образный диваны — это сплошь вместительные рундуки, плюс в их роли выступают водителская и пассажирская консоли, да еще и под пайолом скрывается немалых размеров «трюм». Короче говоря, при распределении не только объемистой, но и увесистой поклажи по багажникам можно особо не мудрствовать — лодка уверенно справится и с огроенным дисбалансом.



РЕЗЮМЕ

Как бы ни нагрозили обстоятельства одну чашу весов, Uttern T62 всегда позволит вам оставаться в состоянии устойчивого равновесия. Кстати, «на пятку» для достижения максимальной скорости он тоже выставляется исправно, и скорость эту уверенно держит, не проявляя ни малейшей склонности к бортовой раскачке и зарыскиваниям. Впрочем, сказанное наверняка справедливо не только в отношении модификации «Т». Как и протестированный флагман, все модели шведской компании Uttern существуют в трех ипостасях: помимо боурайдера, один и тот же корпус доступен в исполнении с центральной консолью, а также как «круизер выходного дня» с компоновкой cuddy cabin. Уравновешенность характера и здесь окажется далеко не лишней. ❄

Компания Aquadrive — эксклюзивный дистрибьютор Uttern (Brunswick Marine), дистрибьютор Mercury Marine в России
+7 (495) 961-3452
info@aquadrive.ru
www.aquadrive.ru



Uttern T62

Длина, м.....	6,33
Ширина, м.....	2,39
Осадка, м.....	0,47
Высота транца, м.....	0,64 (XL)
Килеватость на транце, град.....	20
Сухой вес, кг.....	1115
Запас топлива, л.....	160
Пассажировместимость, чел.....	7
Мощность ПМ, л.с.....	115–200
Категория СЕ.....	«С»

АВТОПИЛОТЫ Evolution™

Новый уровень точности управления судном!

- EV-1 для парусных и моторных яхт
- EV-2 для пропульсивных систем Drive-by-Wire
- Непревзойденная точность управления
- Простая установка
- Automagic calibration - не требуется калибровка



Технология Evolution

Благодаря многолетнему опыту Raymarine, исследованиям и разработкам FLIR Systems, и применению передовых аэрокосмических технологий, новый алгоритм Evolution AI™ выводит представление о точности управления судном на новый уровень.

Evolution AI™ - Интеллектуальный автопилот

Автопилоты Evolution позволяют мгновенно вычислять и передавать управляющие команды, с максимальной производительностью.

Как результат, точное и уверенное поддержание заданного курса, независимо от скорости судна и погодных условий.

Подробности на сайте
www.mikstmarine.ru

AUTOMAGIC™



Raymarine
INNOVATION • QUALITY • TRUST

MIKSTMARINE
NAVIGATION EQUIPMENT

Тел.: (495) 788-05-08
www.mikstmarine.ru