В ТРЕТЬЕМ ИЗМЕРЕНИИ

АРТЁМ ЛИСОЧКИН
ФОТО АНДРЕЯ КОРНЕЕВА

Цифровой индекс этой модели говорит о ее принадлежности к довольно компактному классу, однако основной размерный показатель (а именно — длина) далеко не всегда позволяет отнести лодку к категории «больших» или «маленьких». Лично я не испытал ровно никаких комплексов даже в окружении куда более крупных соседей по марине, особенно когда обнаружил, что влезть со стандартного причала в кокпит или на носовую деку прямо через борт не выйдет: слишком высоко, извольте заходить с кормовой платформы, как на полноразмерной моторной яхте.

Конечно, в конструкторском арсенале есть немало приемов, при помощи которых в пределах заданной длины можно сделать лодку заметно более вместительной, но отнюдь не все из них удается задействовать одновременно. Самое простое — нарисовать корпус пошире, но что делать, если, к примеру, ставится задача вписаться в «трейлерный» габарит по ширине, что при 8-метровой длине по-прежнему выполнимо? И тем более когда требования «спортивного» класса (к которому, как мы уже не раз могли убедиться, серия Sundancer имеет самое непосредственное отношение) вынуждают во имя скорости выдерживать в заданных пределах относительное удлинение корпуса (L/B), что тоже ограничивает ширину. По этой же причине приходится забыть и о «пузатых» обводах, также позволяющих получить некоторую прибавку объема.

В общем, остается только «расти над собой», задействовав третье измерение — габарит по высоте. В принципе, гипертрофированно высокий борт — это едва ли не главный родовой признак «типичного американского круизера», но с учетом перечисленных «вводных» перед разработчиками встают новые проблемы. Скоростной мореходный корпус должен не только быть относительно узким, но и обладать значительной килеватостью. Обнаружив при изучении технических дан-

ных, что этот показатель у 265-го практически «офшорный» (21°), я поначалу заподозрил, что при высоком расположении центра тяжести лодка может оказаться чересчур валкой. Однако в работе хороших «морских архитекторов» явно есть что-то от колдовства, иначе как объяснить, что порой им удается если и не полностью совместить несовместимое, решая практически противоречащие друг другу задачи, то по крайней мере свести неизбежные компромиссы к приемлемому минимуму?

В полном соответствии с производимым со стороны впечатлением «большой лодки» 265-й отреагировал на мое появление на борту более чем степенно, поприветствовав пришельца едва заметным кивком. Короче говоря, если кто-нибудь из соседей по марине вздумает нежданно заглянуть на огонек, вам точно не придется спешно подхватывать с плиты кипящий на ней кофейник. Оставленные на столах фужеры не повалятся на пайол и при более значительном числе гостей, перемещения которых по любой лодке можно сравнить с броуновским движением — статическая остойчивость вполне «яхтенная». Элемент конструкторского колдовства тут, конечно, присутству-

РЕЗУЛЬТАТЫ ИСПЫТАНИЙ
Sea Ray 265 Sundancer
Нагрузка — 1 чел. плюс 60 л топлива, силовая установка — MerCruiser MAG 350 (300 л.с.) с угловой колонкой Bravo III, транцевые плиты полностью подняты, ходовой тент убран, бимини-тент установлен, температура воздуха +18 °С, температура воды +15 °С, скорость ветра 3–5 м/с, высота волны 0,2–0,3 м, акватория — Химкинское вдхр, Москва.

Об/мин	Скорость	
	узлы	км/ч
650	2,6	4,8
1000	4,6	8,5
1500	6,3	11,6
2000	7,7	14,2
2500	9,8	18,1
3000	15,2	28,2
3500	22,3	41,2
4000	26,6	49,3
4500	31,6	58,4
4600	33,4	61,8

ет, но позже мне удалось обнаружить и более рациональное объяснение: при 21-градусной килеватости корпус 265-го отличается широкими скуловыми отгибами, которые на стоянке полностью погружены в воду и эффективно препятствуют крену.

Они же, как я позже убедился, уверенно вытаскивают корпус из воды на начальной стадии глиссирования — в отличие от многих относительно коротких и высоких «американцев» для разгона даже не пришлось задействовать транцевые плиты, достаточно было лишь «поджать» колонку. Реакция на триммер прекрасная — массивная на вид лодка легко выставилась «на пятку» и разогналась почти до 34 узлов. Объективности ради должен отметить, что это явно не предел, поскольку винты перед тестом мы выбирали на глазок и в результате поставили чересчур «тяжелые» — движок недобирал примерно 400–500 об/мин, положенных по паспорту.

Даже когда лодка держится практически на срезе килеватого транца, ход полностью стабилен и безопасен, а крутая волна (пришлось довольствоваться собственным «вейком») преодолевается на ура. Правда, откликами на поворот «баранки» на полном ходу 265-й несколько напомнил мне любимую Cessna, где штурвал отвечает в первую очередь за крен. Происходит все столь же плавно и предсказуемо, как и в воздухе: сколько задал, столько и получил, даже на подвернувшейся волне. Вдобавок выяснилось, что в большинстве случаев разворот даже с довольно глубоким на посторонний взгляд креном (каковое впечатление еще более усиливается из-за высокой посадки водителя и пассажиров) оказывается координированным без всяких дополнительных манипуляций — незакрепленные предметы не стремятся ни свалиться внутрь, ни вылететь наружу. В общем, хоть такое поведение лодки и действительно добавляет ей спортивного «перчика», даже неподготовленные пассажиры вскоре понимают, что их спокойствию ровным счетом ничего не угрожает: можно смело заниматься своими делами, и даже держаться необязательно.

В конце концов, за что боролись? Зачем воздвигали высоченный борт? Правильно: ради тех, кто хоть и способен отдать дань адреналиновым выкрутасам, но все же ценит в первую очередь домашний уют и комфорт. В этом смысле 265-й при своих весьма скромных основных размерениях тоже не подкачал. Объяснение не только в полученном за счет высоты дополнительном объеме, но и в том, как разработчики этим объемом распорядились. Удивительно, но в фактически 7,23-метровый корпус (еще 0,8 м приходится на просторную кормовую платформу) вместились практически все яхтенные атрибуты.

Основной обитаемой зоной здесь является кокпит, четко разделенный на два отсека. Один из пассажиров может устроиться и впереди рядом с водителем, но вообще-то для гостей предназначена его просторная кормовая часть, представляющая собой нечто вроде кают-компании на шестерых. »

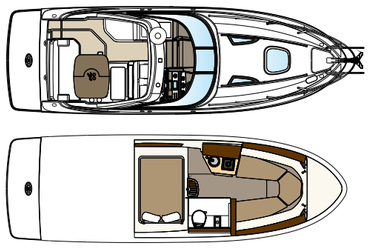
Самый большой диван, установленный практически вплотную к выходу на купальную платформу, путем несложных манипуляций превращается вместе с опущенным вниз столиком в огромный для лодки подобных размеров солярий (любители загара могут расположиться еще и на обширной носовой деке, выход на которую очень удобен благодаря широченным ступенькам на сдвижной двери каюты). Нависающая над кокпитом характерная для «американцев» массивная арка позволяет нести не только бимини для защиты от солнца, но и полноценный ходовой тент, защищающий открытое пространство от холода и непогоды.

Если в кокпите компактность лодки еще как-то ощущается, то внутри, в каюте, это чувство пропадает напрочь — высота и простор. Это отнюдь не тесноватая «кадди», предназначенная исключительно для ночевки, а настоящее жилое помещение, тоже разделенное на зоны и частично уходящее в корму под палубу кокпита, где расположены дополнительные спальные места. Кабина санузла с душем сделает честь и более крупной лодке, хотя снаружи, из каюты, ее размеры не особо бросаются в глаза.

«Буфетная стойка» по левому борту на «нашей» лодке была дополнена только микроволновкой, хотя явно предусматривала и возможность монтажа полноценной кухни. Кстати, что касается камбузного вопроса, то тут, как говорится, возможны варианты. Большой камбузный блок с мойкой, плитой и холодильником был установлен на протестированной лодке в кокпите, слева от водительского дивана, так что по максимуму кухонь на этой малютке может быть и две, а это на 26-футовике уже просто шик (в этом случае лично я поставил бы на свежем воздухе гриль). Главное, ни владельцу, ни сервисменам не надо ломать голову, как реализовать ту или иную опциональную схему: установочные места предусмотрены заранее.

РЕЗЮМЕ

Тот самый случай, когда первым делом приходит в голову известное выражение «много лодки за свои деньги» — при своих довольно скромных основных размерениях 265-й Sundancer действительно производит впечатление куда более крупного и солидного судна. При этом отрадно, что внешняя массивность, оправданная «круизной» составляющей, практически не сказывается на спортивных амбициях лодки, способной не только обеспечить «пассажирский» комфорт, но и подарить радость любителям активной езды.



Sea Ray 265 Sundancer	
Длина, м	8,07
Ширина, м	2,56
Осадка, м	0,61/1,02
Килеватость на транце, град.	21
Сухой вес, т	2,9
Запас топлива, л	261
Запас воды, л	76
Емкость септика, л	68
Пассажировместимость, чел.	8
Кол-во спальных мест	4 + 2
Мощность двигателя, л.с.	250–300

NEW MODEL

Sea Ray 19 SPORT BOAT

Новый формат отдыха на воде

Самый титулованный бренд катеров в мире*

Sea Ray RUSSIA

Российское представительство:
Москва, Ленинградское шоссе, 39 стр.7
Royal Yacht Club
Тел. +7 (495) 25-88-700
www.searay-russia.com

Дилеры: • **Волгоград:** Аква-Спорт; проспект Жукова, д. 42; тел.: +7 8442 982-322; www.akva-sport.ru • **Екатеринбург:** ул. Стрелочников-Черепанова, «Компания Беркут» тел. 343 31-00-444, www.berkyt.ru • **Ижевск:** ул. Пастухова, д. 13; тел.: +7 3412 51-1109 • **Иркутск:** Альпиндустрия; ул. Карла Либкнехта, д. 107в; тел.: +7 3952 290-997 • **Казань:** Динара Марин; пр-т Ямашева, д. 11; тел.: +7 843 518-0867; www.dinaramarine.ru • **Кострома:** Правый берег; ул. Нижне-Набережная, д. 66; тел.: +7 4942 532-661 • **Краснодар:** Южная Яхтинговая Компания, ул. Дальняя 4, тел.: +7 928 203-7770, www.tehno-sport.ru • **Самара:** Navigator; ул. Луначарского, д. 1; тел.: +7 846 335-4560, +7 927 688-4660, sportplus@samaramail.ru • **Нижний Новгород:** Семь футов; наб. Гребного канала, полуостров Печерские пески, яхт-клуб «Лето»; тел.: +7 831 415-0505; www.katernn.ru • **Новосибирск:** Мотомир; ул. Ударная, д.27/3; тел.: +7 383 343-3788; www.motosp.ru • **Пермь:** Дилос-Экстрим; ул. Борцов революции, д. 152в; тел.: +8 342 257-6969, www.d-x.ru • **Саратов:** Лодка-Хаус; Бахметьевская, д. 49; тел.: +7 8452 434-915; www.lodkahaus.ru • **Уфа:** Аква-Марин; ул. Кооперативная, д. 65а; тел.: +7 347 229 4014; aqua-marin.net • **Ярославль:** Марко Спорт; ул. Рыбинская, д. 30/30; тел.: +7 4852 210-508; www.markosport.ru

** по результатам определения Customer Satisfaction Index (CSI) Awards, ежегодно проводимых National Marine Manufacturers Association (NMMA) среди владельцев новых катеров, а также результатам опросов J.P. Power and Associates. Подробнее: http://global.searay.com/page.aspx/pageid/159882/most-awarded.aspx*