



# НА ОСТРИЕ АТАКИ

АРТЁМ ЛИСОЧКИН  
ФОТО ДМИТРИЯ СЕМЁНОВА

*Судя по всему, шведская компания Marell, разработавшая этот весьма оригинальный проект, и латвийская верфь Vis Alutiniūt, воплотившая его в жизнь без кардинальных изменений, солидарны в одном: главной фигурой на борту лодки, способной преодолеть 50-узловой скоростной рубеж, является ее водитель, который, ни на что не отвлекаясь, должен полностью сосредоточиться на процессе управления и окружающей обстановке.*

Эта латвийско-шведская лодка вообще отмечена целым рядом нестандартных компоновочных решений, о которых я еще расскажу, но всё же все, кто впервые оказался на борту, первым делом обращают внимание на рабочее место водителя (к которому в данном случае больше подходит определение «пилот»). Три кресла в основной открытой кабине поставлены тре-

угольником, наподобие наконечника стрелы, на острие которого и располагается пилот. И мало того что водительское кресло находится здесь по центру, в диаметральной плоскости корпуса, — «точкой притяжения» сразу становятся охватывающие его внушительной подковой приборные панели, на изучение которых у любопытствующих уйдет как минимум пара минут.

Ассоциации все это вызывает в первую очередь авиационные, вот только сравнение напрашивается с кабиной не какого-нибудь пассажирского лайнера или классического «летающего автомобиля» вроде Cessna 172, а скорее со штурмовиком или пикирующим бомбардировщиком давних времен (попалась мне когда-то на старых снимках подобная компоновка). Правда, с одним очень

существенным отличием: аналоговых стрелочных приборов здесь только два — указатели положения моторов по высоте при регулировке гидравлическими «лифтами» (нашлась на этой до предела упакованной лодке и такая недешевая «примочка»). Вся остальная информация отражается исключительно на графических дисплеях — glass cockpit в чистом виде.

На первый взгляд, дисплеев даже в избытке, тем более что на каждый из трех основных можно вывести данные из любого источника — начиная от «моторной» и заканчивая навигационной (информацию о работе моторов поставляет и отдельный эвинрудовский пульт с собственным экранчиком). С одной стороны, принцип дублирования систем, тоже заимствованный из авиации, повышает надежность, с другой же, бывают случаи, когда действительно могут потребоваться все

три экрана одновременно. Marell прибыл на выставку в Петербург из Риги своим ходом, и на долгом пути в помощь электронной карте пришлось подключить и радар, и эхолот. Кстати, правое кресло чуть позади водительского — не просто пассажирское, а штурманское, и на панели перед ним, образующей нечто вроде столика, имеется джойстик дистанционного управления крайним правым мультidispleем.

В общем, столь скрупулезно-профессиональный подход навел меня на мысль, что изначально Marell 850 разрабатывался для каких-то спецслужб, и предположение оказалось недалеко от истины: один из вариантов исполнения лодки, адресованный полиции и береговой охране, так и называется — Interceptor («Перехватчик»). И замаскировать подобные корни не особо удастся ни лобовно уложенным тиковым настилам, ни по-яхтен-

ному шикарнейшей ночной подсветке, которой тут снабжен не только кокпит, но даже и бортовые проходы вместе с глубокой просторной «ванной» носового кокпита. Кстати, базовая компоновка — walkaround в чистом виде, без всяких компромиссных половинчатых решений и со значительной долей «рабочих» палубных пространств — тоже из тех, что предпочитают в основном профессионалы (ну и рыболовы, конечно). Да и мощный привальныйник из вспененного полиуретана планировался явно в расчете на подход к остановленному для проверки судну без лишней возни с кранцами.

А вот огромная, низко расположенная кормовая платформа, которая и придает силуэту 850-го вид выскакивающей из воды акулы, наверняка приглянется всем без исключения. Столь просторного кринолина на лодке с подвесными моторами я до сих пор, пожалуй, »



**РЕЗУЛЬТАТЫ ИСПЫТАНИЙ**  
**Marell 850 WA**

Об/мин	Скорость	
	узлы	км/ч
500	2,8	5,2
1000	6,2	11,5
1500	7,9	14,6
2000	12,7	23,5
2500	23,4	43,3
3000	30,7	56,8
3500	36,1	66,8
4000	41,3	76,4
4500	46,2	85,5
5000	51,6	95,2
5150	53,7	99,3

Нагрузка — 3 чел. плюс 350 л топлива, ПМ — два двухтактных Evinrude E-Тес G2 250 с гидролифтом, ГВ — стальные четырехлопастные RX4 диаметром 15 и шагом 24 дюйма, моторы в крайнем нижнем положении, транцевые интерцепторы полностью подняты, температура воздуха +15 °С, температура воды +13 °С, скорость ветра 1–2 м/с, высота волны 0,1–0,3 м, акватория — Невская губа Финского залива, Санкт-Петербург.

не встречал. Пусть его размеры и конфигурация тоже наверняка порождены профессиональными требованиями, но купаться или без помех заходить в лодку с причала — самое то.

С наибольшим комфортом на борту устроен «списочный экипаж», к услугам которого — три удобных кресла с хорошей боковой поддержкой. Поставленной за ними паре сидений-рундуков, которые можно накрыть поверх тика мягкими подушками, отведена скорее вспомогательная роль. В принципе, перекидная спинка переднего из них позволяет устроить за расположенным между ними раскладным столиком сиделки, только вот ни камбуза, ни даже ветбара конструкцией не предусмотрено.

Однако полноразмерный ходовой тент, под которым можно встать во весь рост, накрывает весь обитаемый «островок», опоясанный круговым проходом, целиком. Меня уверили, что его усиленная конструкция уверенно «держит» воздушный напор на скоростях до 50 узлов. Кстати, именно из-под тента



я в полной мере оценил преимущества отдельного расположения водителя в ДП — никаких проблем с обзором!

Оригинальная «двухэтажная» компоновка, которой отличается этот классический в основе своей walkaround, в целом очень приглянулась. Не зря технические решения, обусловленные «профессиональными» требованиями, все чаще пользуются спросом и у любителей отдыха на воде. Однако вот главные вопросы, которые обычно возникают при виде подобного аппарата: какова максимальная скорость и как при ней ведет себя лодка?

При выходе из тесной гавани пришлось изрядно покрутить руль и поработать рукоятками газа-реверса — на раздрой лодка реагирует не особо охотно, а носовой подрулки при всем обилии «фарша» не оказалось.

При выходе на глиссирование Marell несколько приподнял нос (хотя тут следует отметить, что для чистоты эксперимента я предварительно отключил автотрим, и нивелирующие процесс интерцепторы были полностью убраны). При опущенных в крайнее нижнее положение («лифты» на нуле), но максимально откинутых для достижения оптимального кормового дифферента моторах мне удалось разогнать Marell почти до 54 узлов. Если перевести этот показатель в более привычные многим километры в час, лишь малость недотянул до сакраментальной «сотки».

Даже выставленный на самую «пятку», 850-й шел, как по нитке, и не думая раскачиваться, дельфинировать или зарыскивать. Поскольку перевалить за 5000 об/мин удалось только при помощи триммера,



Marell 850 WA	
Длина, м	8,80
Ширина, м	3,00
Килеватость на транце, град.	19
Сухой вес, кг	1500
Запас топлива, л	2 x 280
Пассажировместимость, чел.	8
Рекоменд. мощность ПМ, л.с.	2 x 250
Категория СЕ	«С»

я убежден, что с более «легкими» винтами, позволившими моторам раскрутиться и выдать всю заложенную в них мощность, скоростные показатели оказались бы еще более внушительными. Да, четырехлопастные винты, которые у нас стояли, обеспечивают «пушечный» разгон, уверенную реакцию на откидку триммером и меньше подхватывают воздух в поворотах и на «битой» волне, но в скоростных показателях обычно проигрывают трехлопастным.

Однако лодка все-таки преподнесла мне сюрприз, еще раз доказавший, что для любого правила возможны исключения. Вспомнив про «лифт», я попробовал в различных сочетаниях с тримом еще больше приподнять моторы из воды, действуя подрулевыми рычажками. Максимальные обороты подросли



примерно на 100 об/мин, но я получил ровно тот же результат скорости вплоть до десятых долей узла! Чудеса?

Действительно чудеса. Особенно то, что выяснилось уже при кабинетном «разборе полетов». Я даже проверил давно забитую в Excel формулу расчета: уж не вкралась ли какая ошибка? Нет, все верно: проскальзывание гребных винтов на максимальных оборотах составило мизерные 3,5% (это при том, что 10–12% считается вполне приличным показателем). Короче говоря, оба четырехлопастника ввинчивались в воду, словно в заранее нарезанную твердую резку, отчего скорость практически «уперлась» в теоретически достижимую! Выводов тут может последовать много, но один из них бесспорен: сопротивление корпуса на ходу минимально, так что разработчики обводов постарались на славу.

**РЕЗЮМЕ**

Оценивая ту или иную лодку, мы первым делом пытаемся четко определить ее назначение и, соответственно, круг потребителей, который она способна заинтересовать. С чисто

практической точки зрения Marell 850 WA — это скорее универсальный commuter, позволяющий решать еще целый ряд задач помимо чисто транспортных (водные прогулки, рыбалка, буксировка водных «игрушек» и т. д.). Многих наверняка привлечет и прочный алюминиевый корпус, позволяющий без опаски посещать незнакомые дикие берега. Но в данном случае практически доводы, пожалуй, отходят на второй план. На мой взгляд, эта модель, особенно в том люксовом исполнении, в каком она была представлена на тест, привлечет в первую очередь тех, кто прежде всего ценит эксклюзив, возможность выделиться из общей массы, произвести впечатление на окружающих. Такую возможность Marell 850 WA предоставляет с лихвой. Что у причала (взять хотя бы его сверхоригинальную «самолетную» компоновку), что на воде, где он способен без особого напряжения оставить за флагом большинство даже очень быстроходных судов. ❄



Латвия, Рига, ул. Даугавгривас, 6а  
+371 (2) 925-24-98  
+371 (2) 631-88-30  
info@bicgroup.lv  
[www.bicaluminium.lv](http://www.bicaluminium.lv)