



СОФТ-СПОРТ

АРТЁМ ЛИСОЧКИН

ФОТО АЛЕКСАНДРА БАРЫШЕВА И КАРИ ВИЛЕНА

Так уж вышло, что мое знакомство с брендом Aquador финской компании Bella-Veneet ровно двенадцать лет назад началось как раз с флагмана, в роли которого выступал тогда новенький Aquador 32 С. Типичнейший «скандинавский круизер» — от надежно прикрытой со всех сторон надстройки чуть ли не во всю длину корпуса до классического наклонного вала, на который я в одной из марин финской столицы лично устанавливал тяжеленный бронзовый винт. Мой дом — моя крепость! И когда в 2014 году на тестах Finnboat Floating Show я увидел его нынешнего «сменщика», то испытал если и не шок, то нечто вроде изумления. Первый возникший вопрос был примерно таким: неужели на этой лодке, пусть даже и более крупной, можно не только кататься, но и жить?

В самом деле, контраст получился разительный: вместо привычного покорителя суровых балтийских вод публика узрела легкомысленного на вид «спортсмена», архитектурой своей напоминавшего скорее нечто американское или итальянское, максимально открытое ветрам и солнцу. Такое впечатление производила не только сама относительно короткая рубка со стремительно скошенными стеклами, но и совершеннейшая прозрачность планиров-

ки. Рубка мало того что оказалась хардтопом, а не привычным салоном с закрывающейся с кормы переборкой, — при полностью открытых огромных потолочных люках становилось номинальным и само понятие «крыша».

Кстати, этот оригинальный корпусной элемент еще во время первого представления новинки на Floating Show стал причиной некоторой терминологической путаницы. Сама фирма расшифровывает аббревиатуру «ST» как «Sport Top», но многие мои коллеги

по ошибке упорно именовали надстройку «Soft Top» — «мягкая крыша». Правда, не без оснований. Дружелобная «открытость» лодки объяснялась тем, что по причине жаркой погоды оба верхних люка (и собственно крыши рубки, и нависающего над кормовым кокпитом длинного козырька) регулярно открывались на всю невиданную ширь, оставляя между собой лишь узенькую перемычку.

С обычным сдвижным люком такой фокус не пройдет: эта жесткая монолитная



РЕЗУЛЬТАТЫ ИСПЫТАНИЙ
Aquador 35 ST

Об/мин	Скорость	
	узлы	км/ч
600	3,4	6,3
1000	5,2	9,6
1500	8,1	14,9
2000	9,4	17,4
2500	18,7	34,6
3000	29,5	54,5
3500	33,9	62,8
3550	34,7	64,2

Нагрузка — 5 чел. плюс 200 л топлива и 50 л воды, силовая установка — Volvo Penta D6-370 (370 л.с.) с угловой колонкой DuoProp, температура воздуха +22 °С, температура воды +15 °С, скорость ветра 4–6 м/с, высота волны 0,4–0,6 м, акватория — залив Лауттасаариселья Балтийского моря, Хельсинки, Финляндия.

деталь должна прятаться в проем, сравнимый с ее размерами. Как выяснилось, основная часть «люка» на 35 ST — мягкая и при открывании проема, когда скользящие по направляющим жесткие поперечины собираются вместе, складывается на манер гармошки, примерно как рольставни или шторы-плиссе, уменьшаясь в размерах едва ли не вчетверо. (Кстати, впоследствии эта оригинальная схема была успешно применена и на флагманском Flipper 880 ST все той же Bella-Venect.)

Сразу скажу: познакомившись с лодкой поближе, тогда я быстро нашел ответ на тот вопрос, что привел в самом начале, отдав должное компоновочным талантам специалистов финской верфи. А когда в конце нынешнего сезона, на традиционной выставке на воде UIVA в Хельсинки мне представился случай еще раз опробовать на воде знакомый 35 ST, ситуация в чем-то повторилась. На лодку мы зашли с приятелем, который еще никогда на ней не бывал, и на сей раз схожие вопросы возникли уже у него, причем в несколько скептическом ключе. В общем, перед выходом на воду пришлось провести нечто вро-

де короткой экскурсии, причем, раскрывая незаметные при взгляде со стороны большие и маленькие сюрпризы, на которые столь богата лодка, я испытывал чувство, будто сам их придумал.

Вошли мы на борт, естественно, с просторной купальной платформы, и сразу оказались в довольно плотно скомпонованном кормовом кокпите, лишь символически отделенном от пространства собственно рубки. Впечатление открытости и прозрачности интерьера еще более усиливали не только открытые настежь потолочные «плиссированные» люки — через вход по соседству с постом управления почти вся



лодка была видна насквозь, вплоть до подковообразного дивана носовой каюты, словно на огромном cuddy cabin.

«Странное место для камбуза, — заметил мой спутник, обозревая два массивных блока по левому борту в кормовом кокпите: один с мойкой, другой — с холодильником и блестящей варочной поверхностью плиты (на той версии, что я испытывал на Floating Show, был установлен гриль). — Единственное, обеденный уголок рядом, но не всегда охота возиться с готовкой и сидеть за столом на свежем воздухе. Надеюсь, «удобства» тут не на улице?»

Вместо ответа я только поманил скептика дальше и вниз, за пределы рубки. Тут лицо его несколько вытянулось. «Как, еще



один камбуз?» Да, еще одна камбузная стойка, гораздо более солидная как по размерам, так и по оборудованию, протянулась по левому борту. От глухой перегородки с дверью на пороге носовой мастер-каюты разработчики решили отказаться — оставили лишь символические полупереборки, так что кухня в некотором роде является ее неотъемлемой частью, как в квартире-студии. Тем более что носовая каюта предназначена отнюдь не только для ночлега — заодно это еще и общий салон или кают-компания, и устроить за ее столом посиделки получится ничуть не хуже, чем в кормовом кокпите. Кстати, уголки стола для удобства входа-выхода откидываются, позволяя не прибегать к массовой уборке посуды, если кому-то вдруг понадобится покинуть собравшихся.

Вопрос «удобств» был снят раз и навсегда, когда мой спутник открыл одну из дверей по правому борту. Санузел хоть и один (для 35-футового корпуса — абсолютная норма), но на пространстве и оборудовании тут явно не сэкономили.

Главный же сюрприз я приберег напоследок, жестом фокусника распахнув расположенные друг напротив друга двери центрального «коридора». Глядя на лодку снаружи, нипочем не догадаешься, что при таком размере и «спортивной» архитектуре гостям здесь отводится не единственная «кроличья нора», как это чаще всего бывает на корпусах схожих размеров, а целых две нормальные каюты! Причем абсолютно одинаковые (если не считать «зеркальности» планировки), полноценно двухместные, а в каждой, помимо собственно кровати, имеются и вместительный шкафчик для вещей, и всякие

рундучки для мелочовки, и даже отдельный диванчик! Благодаря большим иллюминаторам естественным светом их обитатели тоже не обделены.

Словом, жить здесь еще как можно, причем довольно большой компанией и в любую погоду: помимо трех двухместных кают, в большое спальное место трансформируется и диван в кормовом кокпите — дополнив козырек крыши с закрытым люком боковинами тента, получаем еще одно теплое, сухое и уютное помещение (вдобавок с собственным камбузом). В солнечный же денек (или даже часок) обширное пространство, образуемое кормовым кокпитом и помещением рубки с раздвинутыми на всю ширь потолочными люками-шторами послужит прекрасным заменителем флайбриджа, который на 35-футовом корпусе можно представить себе лишь чисто теоретически. Закрытый со всех сторон «классический скандинав» при всех его плюсах такой возможности насладиться солнцем вам не предоставит...

Кстати, на низкой носовой оконечности надстройки имеется еще один большой «солярий», и добраться до него можно в обход рубки по широченным потопчинам, огражденным высокими жесткими релингами. Не говоря уже о том, что схема walkaround, до которой лично я большой любитель, значительно облегчает возню с кранцами, да и вообще швартовку в принципе.

Силуэт лодки по-спортивному стремителен и вполне оправдывает «официальную» расшифровку буквенного индекса («Sport Tor»). А вот поведение лодки на воде опять вызвало в памяти ошибочное толкование буквы «S», про которое я уже упоминал —



«soft», хотя и несколько в ином ключе. Короче говоря, если некая спортивность и присутствовала, то в «смягченном» варианте — по крайней мере, с теми далеко не запредельными моторами, с которыми Aquador 35 ST доводилось испытывать. При первом знакомстве во время Floating Show на лодке стоял движок мощностью 400 л.с., во второй раз, на UIVA, — и вовсе 370. При разгоне и выходе на

глизирование (процесс занимает примерно 10–12 секунд) в помощь откинутой колонке стоит подключить транцевые плиты, иначе приподнявшийся нос начинает перекрывать линию горизонта (впрочем, водительско-пассажирский диван снабжен откидными боковыми панелями, позволяющими сеть повыше).

Надо сказать, что к клавишам управления плитами приходилось время от времени

обращаться и просто при движении по прямой (например, при смене курса относительно сильного ветра или перемещениях пассажиров, которых оба раза на борту хватало), дабы постоянно держать лодку на ровном киле. Во-первых, в этой «правильной» позиции 35 ST попросту идет быстрее, а во-вторых, гораздо мягче преодолевает крутую волну (перепрыгивание вейка от фотолодки схо-

жих размерений не вызвало на борту даже привычного дамского визга).

Некоторую спортивную нотку вносит склонность лодки к довольно глубоким кренам в крутых поворотах (порой наблюдать за фотолодкой из-за штурвала было удобнее через открытый потолочный люк). Но и эту особенность, добавляющую 35-му долгожданного спортивного «перчика», я скорее отнес бы к категории внешне эффектных, но на деле абсолютно безопасных аттракционов.

В большинстве случаев, прежде всего на средних и высоких скоростях, разворот со страшноватым при взгляде со стороны креном сам собой оказывался координированным. Этот авиационный термин вполне применим и к скоростным лодкам: когда составляющая векторов центробежной силы и силы тяжести благодаря тому самому крену направлена перпендикулярно палубе, пассажирам не приходится хвататься за что попало, чтобы не съехать с диванов вбок, а брошенные в салоне сумки и рюкзаки остаются лежать на прежних местах. Пиво, кстати, тоже никто не расплескал.

Скорость с упомянутыми умеренными силовыми установками я отнес бы к разряду «среднестатистических». Лодка с «четырёхсоткой» оказалась быстрее всего на пару узлов — разница не особо существенная. Но не печальтесь. Если есть желание окончательно уравновесить спортивный внешний вид спортивными же скоростями, то Aquador 35 ST

предусматривает также и двухмоторную установку суммарной мощностью до 600 л.с., а это уже куда серьезней будет.

Хотя кому что. Топливный бак 35-го хоть и вместительный (500 л), но не особо «дальнобойный», особенно с учетом почти вдвое более высокой мощности. Снять расход топлива на лодке с D6-370 без путевого компьютера мне не удалось, но, подняв результаты самого первого теста, могу для справки привести расчетную дальность с 400-сильным мотором: 220–250 морских миль в зависимости от режима (полный/крейсерский).

РЕЗЮМЕ

Давно знаю, что судить о внутреннем наполнении лодки исключительно по ее экстерьеру не стоит, но все-таки трудно было предположить, что при столь яркой «солнечно-спортивной» составляющей Aquador 35 ST не только не потерял каких-либо обязательных чисто круизерских компонентов, но и может предложить кое-что из них в двойном размере! Кстати, мне пришел в голову еще вариант толкования пресловутого буквенного индекса: буква «Т» может расшифровываться и как «трансформер». Возможность быстрой «перенастройки» под погоду, позволяющая не только во всеоружии встретить ненастье, но и воспользоваться всеми прелестями погожего денька, — один из главных плюсов этой универсальной лодки. В общем, расхожие представления о «типичном скандинавском круизере» явно требуют серьезного пересмотра. ❄

Aquador 35 ST

Длина, м	10,60
Ширина, м	3,45
Сухой вес, т	5,5
Запас топлива, л	500
Запас воды, л	160
Объем септика, л	90
Пассажировместимость, чел.	10
Кол-во спальных мест	6 + 2
Мощность двигателей, л.с.	370–600
Категория СЕ	«B»

Range Marine —

эксклюзивный дистрибьютор
Москва, Ленинградское ш., 39, стр. 7,
Royal Yacht Club
Тел. +7 (495) 973-72-45
Санкт-Петербург, Лахтинский пр., 131 Б,
яхт-клуб «Геркулес»
Тел. +7 (812) 926-29-49
office@aquadorboats.ru,
www.aquadorboats.ru

