

№3.2014

КАПИТАН КЛУБ

captain club magazine

ABSOLUTE 64 FLY

Пуля крупного калибра



www.captainclub.ru



ISSN 1561-8293

9 771561 829003 >

16 ТЕСТОВ:

- Absolute 64 Fly
- Princess 43
- Nord Star Patrol 37 Fly
- Sea Ray 305 Sundancer
- Буревестник В-860
- XO 270 RS Cabin OB
- Sealegs 7.1 RIB
- Hurricane FD 226F OB
- Lund 2150 Baron
- Master 651
- Yamaha SR-X
- FishRoad 610 DC
- Crestliner 1600 Vision
- Enigma 460 BR
- Solano
- Quadski

NEW STAR RACING TEAM

Новые звезды Руана

ПАНАМСКИЙ КАНАЛ

Чудо техники XX века

АХОРАР 28

Стартовая пятёрка

ABSOLUTE 64 FLY

КАПИТАН
CAPITAN YACHTS

ПУЛЯ КРУПНОГО КАЛИБРА

АРТЕМ ЛИСОЧКИН
ФОТО АНДРЕЙ КОРНЕЕВ И ABSOLUTE YACHTS

После теста вице-флагманской модели Absolute генуэзский шкипер Стефано, которого вместе с его стремительной Malo-Marine 37 мы наняли для фотосъемки, окончательно снял. Запробованная прибавка за перерасход бензина выльется скорее компенсацией морального ущерба, тем более что мы ехидно посоветовали ему закрасить с глаз долой надпись «Gran Sport» на борту. Если за флагманом, отчет о редакционных испытаниях которого опубликован в предыдущем номере, он еще кое-как поспевал, то 64-й не оставил ему никаких шансов.



Ключевую свою роль сыграла и погода — ночной шторм оставил в море метровый накат, на который накладывалась короткая битая волна, разнеженная довольно свежим «парисским» ветерком. Однако реакция оказалась морской вахты, базирующейся в генуэзской Marina Aerporto, где стоит в основном до-

вольно крупные яхты вплоть до «супер» и «мега», говорит сама за себя: инцидент в наше мероприятие, Стефано явно не ожидал, что лодка такого калибра способна оставить его за бортом.

На меня 64-й тоже произвел весьма сильное впечатление, хотя я и был уже «морально подготовлен», предельно поругав флагманом. Напомним, что Absolute 72 Fly, при

всех его весьма внушительных габаритах, мы тем не менее без колебаний отнесли к «драйверской» категории. С этой точки зрения 64-й можно и вовсе вписать в категорию «спорт», если таковая вообще применима к флагманской лодке почти 20-метровой длины. Честно признаюсь, вице-флагман «еще не меня покорило своего старшего «собрата» при той же отточенной управляемости и ве-

КОСНА ДО КАСТИНА



ликолетнем балансе лодка оказалась заметно более динамичной и заводной. Вердикты-то те же — пара 900-сильных Volvo Penta IPS 1200!

Кстати, об IPS. До сих пор отчетливо могу представить, как ровно десять лет назад после хранения до последнего момента обстановки спешившей секретности в Пуэрто-Портгале на Майорке с революционного привода было наконец-то «сорвано покрытие». Помнится, тогда в атмосфере отельного конференц-зала наряду с изумленным восторгом ощущалась и изрядная доля скепсиса. Создатели Inboard Performance System довольно долго пришлось преодолеть инерционность мышления экстротестей, и лишь немногие верфи сразу и безоговорочно сделали ставку на высокотехнологичную новинку. Самым активным из этих «пионеров» и оказалась Absolute, немедленно внедривший все усовершенствования



Как и на флагмане, просторный флайбридж условно разделен на три зоны (в кормовой части имеется еще открытая палуба для шлюпки). И здесь тоже есть дундортри, упрямый в один из плавников радарной арки



фактором здесь являются сами приводы, под которые и «затачиваются» обводы — только так можно максимально использовать все преимущества, заложенные в них разработчиками. Беспрецедентные цифры свидетельствуют, что это утверждение отнюдь не голословно: высказанный принцип успешно реализуется на практике.

IPS по мере их появления: Docking Station с двойством (тоже помню, какую сенсацию произвела первая презентация этой системы в шведском Стенунгбодене), «GPS-якорь», замедляющие муфты и т. п. Первая в мире лодка с тремя приводами IPS? Опять Absolute!

Однако главный фокус не в том, чтобы просто выбросить на помойку классические прямые валы и поставить вместо них поворотные динцевые колонки с тнунцими винтами. Один из специалистов верфи, которую мы посетили на следующий день после теста, озвучил весьма важный постулат: при проектировании корпуса под IPS необходимо полностью абстрагироваться от традиционных представлений и подходов: первичным

фактором здесь являются сами приводы, под которые и «затачиваются» обводы — только так можно максимально использовать все преимущества, заложенные в них разработчиками. Беспрецедентные цифры свидетельствуют, что это утверждение отнюдь не голословно: высказанный принцип успешно реализуется на практике.

В свое время цифровые индексы моделей IPS представились мне чисто рекламным трюком (по замыслу создателя, это число отображает мощность, потребляемую для достижения тех же результатов на лодке с прямыми валами). Однако покопайтесь в таблицах технических данных и результатов испытаний одноклассников 64-го. У большинства «нормальных» лодок схожих размеров в графе «Мощность» как раз и фигурирует та самая цифра, что изображена на 900-сильных мо-



торах с IPS — 1200, причем скорости с парой таких моторов, как правило, укладываются в диапазон 27–29 узлов. Absolute 64 Фу мы разогнали почти до 34 узлов, и далеко не по спокойной воде! ➤

РЕЗУЛЬТАТЫ ИСПЫТАНИЙ

Absolute 64 Fly

Нагрузка — 5 чел. плюс 880 л топлива и 550 л воды, силовая установка — Volvo Penta IPS 1200 (2 × 900 л.с.), транцевые плиты полностью подняты, температура воздуха — +19 °С, температура воды — +13 °С, скорость ветра — 4–6 м/с, высота волны — 0,8–1,0 м, место испытаний — Лигурийское море в районе Аренцано и Генуи, Италия.

Об/мин	Скорость		Расход топ., л/ч	Дальность хода	
	узлы	км/ч		миль	км
600	0,0	0,0	4,9	—	—
600	5,6	10,4	7,2	—	—
1000	9,8	18,1	4,7	426	1157
1500	14,8	27,4	13,2	336	622
2000	24,9	46,1	21,1	354	655
2300	33,8	62,5	32,4	313	579



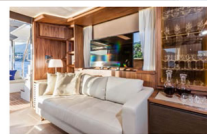
ОТ КИЛЯ ДО КАЮТИКА



Огромные окна дарят естественный свет, а обилие зеркал создает потрясающие зрительные эффекты. Не хватает только иллюзиониста в черном фраке, который спустится сюда, ступая прямо по воздуху, и вытащит кролика из шляпы



В одном из эллингов верфи мне наконец-то удалось заглянуть протестированному красавцу под днище (правда, фотографировать нам не разрешили). Первое, что обратило на себя внимание, — своеобразный симбиоз довольно значительной для такой большой лодки жесткости динца и широких плоскостей скуловых «ступенек». Вот в чем, наверное, один из секретов, позволяю-



щих сочетать легкий выход на глиссирование, не требующий применения транцевых плит, с весьма мягким ходом по высокой волне на полном ходу.

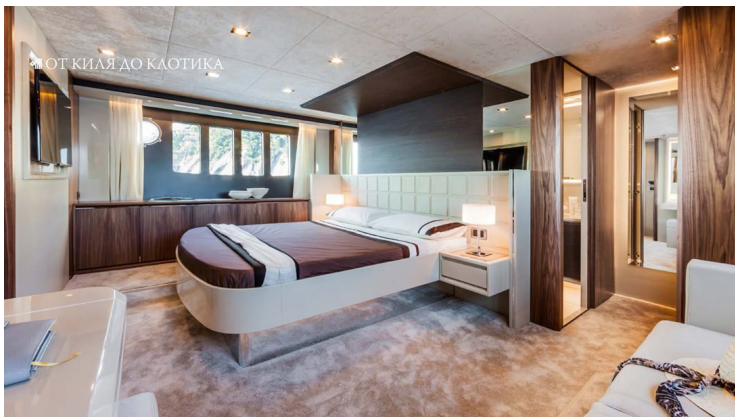
Когда оказываешься за штурвалом, а ручки дросселей выжаты до упора вперед, окружающее словно сжимается до пределов приборной панели с парой больших тащескринок, ибо 64-й отзывчив, словно небольшая

скоростная моторка — хоть и располагаешься при этом на почти шестиметровой высоте над волнами, которые и сами за метр. О том, что под тобой пять километров с собственными самуалами, огромный «танцпол» центрального салона и несколько топи одной только шикарной мебелировки, в этот момент как-то не думается. Однако здесь, и впрямь об этом можно не думать. Absolute 64 Пу сам позаботится о спокойствии пассажиров и сохранности посуды, а ваши пальцы за штурвалом вполне могут пройти просто незамеченными.

Даже когда я чисто профессиональными секретными манипуляциями «обманул» электронный ограничитель управления и воткнул лодку в циркуляцию являю круче предписанной, время все равно осталось «координированным», идеально компенсирующим центробежную силу. Пассажиры продолжали



ОТ КИЛЯ ДО КАЮТИКА



спокойно заниматься своими делами (беседовать за жизнь, разгуливать по флайбриджу, вести видеосъемку, держа смартфон обеими руками), а высокая бутылка с минералкой, словно опровергая закон всемирного тяготения, чудесным образом непоколебимо стояла на барной стойке.

И еще, тоже из чисто яхтенной специфики: на момент выхода из гавани баки были заполнены примерно на одну треть (а на 64-м это около тонны солянки). При таком процентном остатке перевешивающее с борта на борт тоннами порой способно внести в поведение лодки довольно серьезные коррективы.

Я намеренно долго подержал лодку в крутой широчини и довольно глубоком крене, наблюдая за развитием событий. Несмотря на то, что через некоторое время возмущенно зашипел какой-то сигнализатор (который представитель верфи с флегматичным видом попросту отключил), какого-либо увеличения внутреннего крена я не заметил, а после возврата игуэраля в нейтраль лодка послушно встала на ровный киль. Видимо, топливно-прикоординированном развороте проявилось солидарность с минералкой, поверхность которой в бутылке оставалась практически параллельной палубе.

А вот с рукоятками газа-реверса лучше обращаться поаккуратней. В принципе, при резком сбросе газа 64-й оттодь не встает как вкопанный, отчего пассажиры вместе со своими бокалами и тарелками улетают куда-то в нос. Я бы сравнил его с «летучим» самолетом, который при посадке долго «сидит» в считанных сантиметрах от полосы, отказываясь коснуться ее колесами. Лодка «сваливается» с режима глиссирования столь же плавно, как и выходит на него. Конечно, это несколько удлиняет «тормозной путь», но не будем забывать, что необходимость в экстренной остановке возникает крайне редко; кроме того, есть еще и такой способ действий при неожиданно возникшем препятствии,

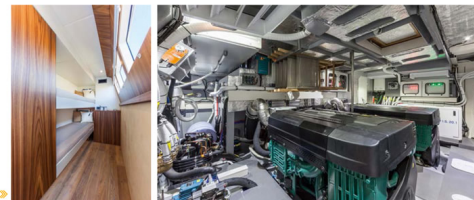


КАПИТАН

Со стороны это выглядит, наверное, как полный беспредел, однако: руки пассажиров свободны от поручней; посуда с налитыми в нее напитки спокойно стоит на столе в салоне; палуба абсолютно сухая; оставшаяся в танке тонна топлива и не думает переливаться к внутреннему борту

как маневр, каковой Absolute 64 Fly способен исполнить быстро, послушно и практически незаметно для гостей. Но вот если резко «воткнуть» передачу, пассажирам может понадобиться дополнительная опора: IPS 1200 очень быстро гнут и «на шпалах», так что в ряде случаев (например, при маневрах в марине) во избежание толчков лучше активировать функцию Low Speed, которая задействует в приводе гребных винтов проскальзывающие муфты. Трогаться будет плавно, как на автомобиле с коробкой-автоматом, да и к причалу подойдете с филигранной точностью.

Как уже отмечалось, более заводной характер 64-го по сравнению с флагманом объясняется его меньшими размерами и весом при тех же силовых установках. Однако разница в размерных показателях не столь уж велика — ровно два метра длины, что в процентном отношении и вовсе выглядит не особо существенно. Постовно переходя из лод-



ОТ КИА ДО КЛОТИКА

ки в лодку через причал Marina Aegerport, а порой не сразу мог сообразить, в какой именно нахожусь. Они действительно очень схожи — как внутренней планировкой, так и дизайном, к одной из главных отличительных черт которого я бы отнес огромные площади остекления. Кстати, водительскую дверь, выходящую на бортовую часть палубы, я сумел углядеть только изнутри салона; снаружи — лишь гладкое зеркальное стекло со стильным белым «росчерком», протянувшееся во всю длину надстройки. «Одностороннее» стекло и зеркала, которые тут и изобилие, придают особый шарм и интерьеру, не только зрительно увеличивая и без того немалые объемы помещений, но и создавая неожиданные иллюзорные эффекты. В частности, я не сразу понял, как это ступеньки трапа висят прямо в воздухе безо всякой опоры.

Однако лодка «изнутри» больше, чем снаружи» не только благодаря зеркальным «обманкам». Внимательно изучив внутренние помещения, понимаешь, что разработчики интерьера учли буквально каждый свободный сантиметр. А помогла им в этом оригинальная патентованная технология сборки



ISS (Integrated Structural System), с которой нас познакомили на верфи. Честно говоря, посетив больше сотни судостроительных предприятий, до сих пор ничего подобного я не видел. Дело в том, что вся внутренняя обстройка собирается отдельно из пронумерованных деталей и этапным «скелетом» из переборок, палуб и стрингеров целиком складывается в сформированный стенопластовый корпус. Никаких подгонок — Absolute предпочитает один раз потратить время на разработку компьютерных моделей и чертежей, добившись прецизионных стыковок виртуальных деталей. Дальше все просто — у роботизированного станка с ЧПУ «рука» не дрогнет...

РЕЗЮМЕ

Линь немногим уступающая флагману по внутренним объемам и площади открытых палуб и флайбриджа, Absolute 64 Fly отличается куда более боевым и задорным характером, который тем не менее легко и прогнозируемо контролируется простыми движениями пальцев на штурвале, ружьях дросселей и «параллельном» двойстве.

Все характерные черты «лодки для водителя» 64-й в полной мере сочетает с качествами «лодки для пассажиров», примиряя любые водительские амбиции со спокойствием и комфортом хозяев и гостей. Как говорится, и волки сыты, и овцы целы. ❖



Absolute 64 Fly	
Длина, м.....	19,60
Ширина, м.....	5,15
Осадка, м.....	1,50
Водоизмещение, т.....	33,0
Запас топлива, л.....	3000
Запас воды, л.....	650
Объем септиков, л.....	2 × 151
Мощность двигателя, л.с.....	2 × 900
Кол-во спальных мест.....	8 + 2
Пассажиропместимость, чел.....	16
Категория СЕ.....	«В»



Эксклюзивный дистрибьютор в России, Белоруссии и Казахстане
 Яхт-клуб «Алые Паруса», +7 (495) 995-4333
 Яхт-клуб «Крокс Сити», +7 (985) 995-4333
 Яхт-клуб «GM Zavidov», +7 (916) 995-4333
 Эксклюзивный дистрибьютор +7 (919) 995-4333
 info@absolute-yachts.ru
 www.absolute-yachts.ru, www.grandmarine.ru



Absolute Generation 2015
 Complete boat range
 from 40 to 72 feet
 in the categories
 Sport Yacht
 Sport Line
 Flybridge
 Navetta



Яхт-клуб «Алые Паруса»
 Москва, улица Авиационная 79
 +7 (495) 995 43 33
 +7 (903) 798 37 20
 info@absolute-yachts.ru
 www.absolute-yachts.ru

