

УДАЧНОЕ СОЧЕТАНИЕ

МАРК КРАСНОГОРСКИЙ

Не бывает идеальных верфей или идеальных яхт. Это факт, с которым приходится мириться по той простой причине, что идеалы у всех разные, равно как и требования. В модельном ряду любой верфи можно найти очень удачную модель и ту, что будет не настолько хороша. Однако иногда я попадаю на борт яхты, о которой могу честно сказать: вот так должна выглядеть яхта в данном классе и размере.

В прошлом году на выставке в Каннах такой яхтой для меня стала Absolute 60 Fly. Яхтам этой верфи свойственна большая площадь остекления, но 60-я со стороны кажется полностью стеклянной. Она выполнена в лучших традициях итальянского дизайна, но с каким-то неитальянским подходом. Дело в мелочах: релинг помощнее и повыше, в интерьере отсутствуют «сверчки» (удивительно для итальянской яхты)... При этом нельзя сказать, что яхта поражает каким-то особенным дизайном или редкими находками. Нет, дело тут в

другом — в правильном (или идеальном, если хотите) сочетании всех этих элементов, объединении их в одно целое. В результате здесь практически невозможно найти что-то, что хотелось бы изменить или улучшить.

Вот, к примеру, такая скучная вещь, как каюта команды. Она располагается на корме, имеет большое окно во всю ширину транца, свой гальюн с душем и два спальных места. Ну, еще отделка здесь ровно такая же, как и в гостевых каютах. Удивительно? Нет. Но если вдуматься, все это ухитрились разместить на борту яхты длиной 18,4 метра — и не в ущерб чему-либо или кому-либо.

Плавательная платформа, разумеется, гидравлическая, где можно поставить тендер длиной 3,2 метра (при желании — и чуть больше), а это тоже неплохой показатель.

Удобные проходы в просторный кокпит, который, естественно, объединяется с салоном. Вроде все обычно, но вот шторка, закрывающая его от любопытных глаз или от яркого солнца, — решение хоть и простое, но очень разумное. Салон поделен на две части: диванная зона в корме и обеденная — в носу напротив камбуза; пост управления — по правому борту. А теперь посмотрим внимательнее. В диванной зоне можно рассадить

10 человек! Это было неувидительно на борту 72-футового флагмана (см. тест-драйв в №2/2014), но для 60-й это много. Подача с камбуза на стол — дело даже не шага, а разворота корпуса, что особенно ценно во время качки. При этом здесь совсем не тесно.

Пост управления вряд ли кого поразит оснащенностью, в конце концов, приборные панели становятся все более похожими друг на друга; а вот дефлекторы обдува, заимствованные у Mercedes, смотрятся очень органично и симпатично. Есть еще и дверь для выхода на палубу, что нельзя переоценить. Многим придется по душе небольшой диван-

чик ровно напротив поста управления, по левому борту. Единственная его проблема — будет слишком много желающих созерцать морскую гладь на ходу именно отсюда.

Удобные ступени ведут вниз, к каютам. Здесь важно сделать оговорку: в стандартной комплектации предлагается ковровое покрытие ступеней, а на тестируемом образце ступени были подороже — покрытые дубом. Это, на мой взгляд, менее удобно (и приятно), и запросто можно поскользнуться на глянцевом полу, но так уж пожелал владелец. Планировка вполне ожидаемая — трехкаютная: гостевая каюта по левому борту, VIP в носу и

«мастер» на миделе. Что здесь необычного? Простор. На 60-футовых яхтах привычно видеть крошечные гостевые каюты — издержки размера. Однако на Absolute 60 Fly гостевую каюту никак нельзя назвать маленькой или «детской». Две большие кровати, свой собственный гальюн с душем, опять-таки, внушительных размеров, и обилие света, поступающего из иллюминатора. Здесь ни у кого не случится приступ клаустрофобии. VIP-каюта не просто большая, а очень большая. Лучшим доказательством тому станет факт, что здесь нашлось место для полноценного трюма с небольшим пуфиком. Здесь можно сде- ➤



РЕЗУЛЬТАТЫ ИСПЫТАНИЙ
Absolute 60 Fly

Нагрузка — 10 чел. плюс 1400 л топлива и 230 л воды, силовая установка — Volvo Penta IPS950 (2 x 725 л.с.), температура воздуха +18 °С, температура воды +22 °С, скорость ветра 3–5 м/с, высота волны 0,3–0,5 м, акватория — залив Ла-Напуль Средиземного моря, Канны, Франция.

Об/мин	Скорость		Расход топл., л/ч	Дальность хода	
	узлы	км/ч		мили	км
1000	8,7	16,1	32	—	—
1250	10,2	18,9	64	—	—
1500	12,4	23,0	110	271	501
1750	16,3	30,2	144	272	503
2000	21,6	40,0	176	295	545
2250	27,4	50,7	217	303	561
2000	33,4	61,9	280	286	530

торы во весь борт и небольшой диванчик, на который удобно уложить спать ребенка. Оформление, качество исполнения — все выше всяческих похвал, но это лучше увидеть собственными глазами, чтобы оценить в полной мере.

Флайбридж также радует обилием места и приятными мелочами вроде душа, вмонтированного в радарную арку. Большой гриль напротив дивана, лежаки для загорания и место для установки шезлонгов в кормовой части. Впрочем, сюда можно поставить и кран-балку для подъема на флайбридж тендера или гидроцикла. На носу установлены дополнительные лежаки (под ними скрываются вместительные рундуки), и даже нашлось место для уютного диванчика. Обилие таких находок не может не радовать.

«А какова же она на ходу?» — спросит пытливый читатель. Расскажу. На тест мы выходили достаточно большой компанией — сказывался высокий спрос на эту модель как со стороны потенциальных покупателей, так и со стороны журналистов. Но мне все же удалось опробовать ее в деле. От яхты с двумя двигателями Volvo Penta IPS950 по 725 л.с. ожидаешь соответствующей динамики. Согласно официальным заявлениям верфи, яхта должна была разогнаться до максимальной скорости в 34 узла. Мы немного недотянули до этого показателя и оста-

вать вечерний макияж или посидеть с ноутбуком. Еще раз напоминаю: это 60-футовая яхта. В мастер-каюте высокие потолки, много шкафчиков, огромные иллюмина-



новились на отметке «33,4», но это весьма неплохой показатель, учитывая, что на борту было 10 человек. На ходу яхта необычайно тихая, при закрытой двери в кокпит в салоне слышится только легкий и совершенно необременительный гул.

Управляемость и маневренность ожидаемо хороши благодаря приводам IPS. Но когда на борту лениво потягивают коктейли и готовятся к сытному обеду, плавность хода куда важнее. Работающие в автоматическом режиме интерцепторы Humphree в очередной раз порадовали своей способностью держать лодку строго на ровном киле и быстро корректировать дифферент при увеличении или уменьшении скорости хода.

На борту был также установлен гироскопический стабилизатор качки, но проверить его в действии не представилось возможности: ранним утром море было абсолютно спокойным, а встречные суда никак не могли сгенерировать достаточную волну, чтобы возмутить Absolute 60 Fly. Волну от метра до полутора она преодолевала, даже не дрогнув, без малейших брызг в носовой части или в кокпите.

Я начал с того, что эта яхта удивляет не каким-то отдельным элементом, а именно



совокупностью тех самых элементов и решений. И это выглядит не бесцельным нагромождением всего подряд, а очень продуманной и отлаженной системой. ☺



+7 (495) 995-66-22
info@absolute-yachts.ru
www.absolute-yachts.ru

Absolute 60 Fly	
Длина, м.....	18,40
Ширина, м.....	5,05
Водоизмещение, т.....	28
Запас топлива, л.....	2400
Запас воды, л.....	600
Количество спальных мест.....	8
Мощность двигателей, л.с.....	2 x 725
Скорость, уз:	
максимальная.....	32
крейсерская.....	25
Категория CE.....	«B»