



# «APREAMARE»

**ТЕСТ**  
КАТЕРА И ЯХТЫ

## камера в стиле «бельканто»

**Д**ля испытаний нашей международной пресс-группе были предоставлены сразу три модели компании — 10-метровый “Midcabin” и два “Hardtop” длиной 11 и 12 м. Кроме того, владелец фирмы Альдо Апреа любезно выделил нам еще один 12-метровый катер специально для фотосъемок.

### В море... то есть в море!

“Маре” — по-итальянски “море”. Не правда ли, похоже звучит? Да и слово “барка” русскому уху хорошо знакомо. Правда, итальянцы обзывают так любую лодку — от огромной яхты до крошечного ялика. Но, прежде чем наши “барки” небольшой, но внушительной флотилией вышли в “маре”, коллеги опять потащили меня во внутренние помещения катеров, дабы оценить планировку, отделку и прочие бытовые прелести.

Не могу не признать: действительно шик. Причем не только с точки зрения качества и “богатства” исполнения — из-за чего по старой яхтенной привычке снимаешь ботинки еще на пирсе, не дожидаясь дополнительных напоминаний. Помимо красоты, наличествует и продуманность малейших деталей, настоящая морская практичность. Уютно и просторно — а все благодаря тому, что при относительно ограниченных размерах ни дюйма пространства не пропадает зря.

Распределив между собой лодки, мы наконец вышли из гавани (после чего неоднократно пересаживались из одной в другую, координируя свои действия по радио).

Кому что. Несмотря на приличную скорость — за 30 узлов — пробовать крутые развороты и прочие спортивные выкрутасы как-то не тянет. Обилие красного дерева и тика, да и сами округлые формы лодки, как видно, действуют даже на самого отъявленного любителя острых ощущений умиротворяющим образом.

Когда впервые видишь эти катера на ходу, мудрено не удивиться — неужели корпус со скругленной кормой способен глиссировать? И только когда заглянешь под лодку со стороны днища — при посещении верфей “Apreamare” в Сорренто и расположенном неподалеку от него городе Каstellа Маре нам такая возможность представилась не раз и не два — немедленно находится объяснение. Лодка лишь “притворяется” водоизмещающей: под открытой взору надводной частью корпуса со скругленной вельботной кормой прячется “ходовая платформа”, представляющая собой вполне привычное глиссирующее днище умеренной килеватости с продольными реданами.

Скорость здесь нужна только для быстрого перемещения из точки А в точку Б, и не более. Хотя не могу не признать, что в повороте все три протестированные модели вели себя хоть и степенно, но весьма прогнозируемо.

И мореходность оказалась на высоте. Поскольку в нашем распоряжении оказались сразу четыре “барки”, волну мы могли наделать какую угодно — и лишь раз водитель 10-метрового “Midcabin” был вынужден сбросить газ, наткнувшись на скрестившиеся между собой крутые кильватерные валы от трех старших собратьев “малютки”.

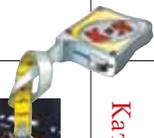
Приглянулась и маневренность. По требованию наших фотомастеров мне пришлось в одиночку подойти к причалу на 12-метровом “Hardtop” и выгрузить на берег принайтовленный к кормовому кринолину надувной тузик. Несмотря на навальный ветер, справился я с этой задачей без проблем и, отходя от причала вновь, из одной только лени воспользовался подруливающим устройством (“bow thruster”), которое после поворота джойстика на приборной панели легко отодвинуло нос катера от стенки.

В тесноте гавани Сорренто любой из протестированных катеров великолепно управлялся одними ручками газа-реверса без использования штурвала. Восхитило поведение “Apreamare” на заднем ходу — скругленная вельботная корма мягко раздвигает воду, и даже при встре-

че с морским накатом можно не опасаться того, что вода вдруг плюхнет в кокпит через транец (которого, собственно, нет и в помине). Красота красотой, но вот вам и практическая ценность подобного дизайнера!

Из недостатков мы единодушно отметили великоватый уровень шума (хоть никаких замеров специально не проводили — опирались исключительно на субъективные ощущения), а также на неважную обзорность с места водителя, особенно на переходных режимах, когда дает о себе знать кормовой дифферент. Мало чем помогают в этом случае и транцевые плиты — при подходе к гавани, после сброса газа, всем тест-драйверам пришлось приподняться с водительского кресла. Лично я попросту встал на мягкой подушке во весь рост, чтобы видеть обстановку по курсу поверх поднявшегося носа, оперся локтями о край широченного люка в “хардтопе”, а штурвал некоторое время крутил попросту босой пяткой (честно говоря, подобный способ рулежки я подсмотрел у одного из представителей фирмы).

Причина повышенного кормового дифферента понятна — общий объем и, соответственно, плавучесть кормовой части здесь заметно меньше, чем на традиционном глиссирующем катере с прямой линией бортов и плоским транцем. Правда, при переходе в чисто водоизмещающий режим можно опять занять сидячее положение за штурвалом. Да,



Глиссирующая “платформа” катеров “Apreamare” ведет свою родословную от кормовых “крыльев” старинных рыболовных вельботов “гоццо”



Главный цех верфи в Сорренто. Стеклопластикового производства тут не увидишь — оформленные “под дерево” корпуса и внутренние секции изготавливает сертифицированное итальянским морским регистром предприятие “Artiano”

**ОСНОВНЫЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ протестированных катеров “Apreamare”**

	“10 Midcabin”	“11 Hardtop”	“12 Hardtop”
Длина наиб., м	9.60	10.75	12.08
Ширина наиб., м	3.35	3.95	4.48
Осадка на стоянке, м	0.70	0.70	0.80
Водоизмещение, т	7.30	9.20	16.40
Кол-во и мощность двигателей, л.с.	2×300	2×370	2×480
Макс. скорость, уз (км/ч)	34 (63)	32 (59)	30 (56)
Кол-во спальных мест	2+2	4+2	4+2
Вместимость, л: топл. бака	2×360	2×500	1400
вод. танка	2×130	300	450
Пассажировместимость, чел.	10	12	12



Оборудование и отделка — более чем шикарные

“летучий мостик” (“flybridge”) на крыше рубки тут бы явно не помешал!

Кроме того, не все ладно и с аэродинамикой, прежде всего на “хардтопах”. Даже если убрать мягкую крышу, открыв просторный люк, кормовой флаг на ходу упорно разворачивается к носу — надстройка оставляет за собой зону низкого давления, подсасывая воздух и, соответственно, дизельный выхлоп.

**Сила традиции**

В Сорренто поют все. Даже те, кто и петь-то не умеет. Не захочешь, а запоешь. В справедливости этого расхожего убеждения я убедился на собственном опыте. Первым после возвращения на берег подал пример испанец Луис Буш, главный редактор журнала “Nautica”. Вдохновенно запрокинув голову, он удивил прохожих отрывком из “Дон Карлоса”. Не успел он закончить свою арию, как вступили мы с Фредериком Финнесом из норвежского “Praktisk Båtliv”, надтреснутыми ночными голосами исполнив дуэтом “О доле mio”, хотя и по-английски: “It’s now or never, come hold me tight...” — на бессмертные слова Элвиса Пресли. Дольше всех держался Мишель Люизи из французского журнала “Moteur Boat”. Да

и тот через пару минут вдруг принялся чеканить шаг и затынул “Интернационал” на чистейшем французском языке...

Короче говоря, свою дань Сорренто мы отдали. Мне сразу припомнился аналогичный пресс-вожж, блестяще описанный Ильфом и Петровым в “Золотом теленке” — когда иностранные корреспонденты, следующие на открытие Восточной Магистрали, после переезда через Волгу тоже не выдержали и дружно заголосили “Сюр нотр мер Вольга” с неподобающим припевом “Эй, юхнем!”

Что же это на нас так подействовало? Атмосфера места — родины великого Карузо? Или чарующая музыка самих итальянских слов — “Сорренто”, “бельканто”? Или романтическая внешность катеров “Apreamare”, находящаяся в полной гармонии с окружающей обстановкой?

Любые иностранные слова мигом теряют свое очарование, когда узнаешь их точный перевод. “Бельканто”, к примеру, — это всего-навсего “красивое пение” (увы, наши вокальные опыты не имели к данному термину абсолютно никакого отношения). Чемпион гонок открытого моря Серджи Карпентьери, родился он в России, попросту звался бы Сергей Плутников. И так далее. Но прямой перевод слова “gozzo” (“гоццо”) мне выяснить так и не удалось. А между тем, именно здесь и кроется причина, по которой катера, подобные “Apreamare”, могли быть созданы только в Сорренто и нигде более.

На мореходных парусно-гребных вельботах с одинаково острыми носом и кормой местные рыбаки испокон веков выходили в море за добычей. Вроде бы, вельботный корпус их вполне устраивал — на веслах лодка одинаково ходко движется

и вперед, и назад, при выборке сетей в штормовую погоду позволяет без проблем стать и носом, и кормой к волне... Однако рыбы в те незапамятные времена было побольше, чем теперь, и при выборе тяжелой сети с кормы возникал серьезный риск опрокидывания. Вот и пришла в какую-то светлую рыбацкую голову невиданная идея — снабдить кормовую часть привычного вельбота увеличивающимися плавучесть “крыльями”, похожими на горизонтальный хвостовой плавник дельфина. Так (или примерно так) зародилась в Сорренто разновидность вельбота под местным названием “гоццо”, известная и поныне.

Ясное дело: труженики моря, создавшие “гоццо” не одну сотню лет назад, и слыхом не слыхивали о режиме глиссирования. Мысль использовать изобретенный рыбаками “дельфиний хвост” на высоких скоростях, поставить на службу создаваемые им гидродинамические силы возникла у отца нынешнего владельца “Apreamare” Катарльдо Апреа только в начале 70-х (до этого верфь исправно строила традиционные для этих мест водоизмещающие лодки). Первенцем “скоростной программы” стал 9-метровый глиссирующий катер, снятый с производства только в 1988 году...

В общем, не такие уж они и “притворы” — лодки “Apreamare”. Дизайн дизайном, но в основе их концепции, как ни крути, лежит вековой опыт неаполитанских судостроителей, пусть и самоучек. Большинство певцов в Сорренто тоже ничему не учились, однако куда нам до них! Владеют “бельканто” лишь те, кто живет здесь с рождения.

Артём Лисочкин



Скругленная вельботная “попа” (“корма”) по-итальянски — фирменный признак катеров “Apreamare”