

# Формула скорости — Fas<sup>3</sup>Tech

**ТЕСТ**  
КАТЕРА И ЯХТЫ

И не пытайтесь лихорадочно припоминать школьные уроки физики. Такой формулы ни в детских учебниках, ни в солидных ученых трудах вы не найдете. Даже сам старик Эйнштейн со своим знаменитым  $E=mc^2$  наверняка стал бы в тупик. Дело в том, что ключевое здесь — само слово «Формула». И у водномоторников, и у автомобилистов первыми его синонимами являются «спорт» и «скорость».



“Formula 312 Fas<sup>3</sup>Tech”



“Formula 280 Sun Sport”

Поэтому, получив приглашение протестировать в Хельсинки лодки “Formula” производства американской компании “Thunderbird” (“Буревестник”), я сразу догадался, с чем мне придется иметь дело. Заочное знакомство через интернет подтвердило первые предположения: продукция “Буревестника” действительно имеет самое непосредственное отношение к гонкам класса “оффшор”. К примеру, еще в далеком 1962 г. катер фирмы стал первым в мире судном с поворотной-угловой колонкой, успешно преодолевшим “культовый” спортивный маршрут открытого моря “Майами-Нассау”. И тут не обошлось без громких имен — в 1981 г. “Thunderbird” построил гоночный катамаран “К-5” для легендарной Бетти Кук, хорошо известной постоянным читателям “КИЯ”.

Для редакционных испытаний были предоставлены две “Формулы”: “280-я”, относящаяся к категории “Sun Sport”, и “312-я”, представитель венца творения “Буревестника” — истинно спортивного направления “Fas<sup>3</sup>Tech”.

## И жить торопится, и чувствовать спешит

По сторонам медленно проплывают поросшие соснами скалистые берега и островки. Негромкий басовитый рокот двух настроенных глушителей за спиной так и подстегивает толкнуть обе рукоятки дросселей до упора, чтобы пробудить к жизни все упрятанные под массивным капотом 600 “лошадей”. Да, “312 Fas<sup>3</sup>Tech” можно сразу узнать даже в тесноте гавани по одному только звуку — как спортивный автомобиль в городской пробке! Однако давать газу пока нельзя — фарватеры в финских шхерах узки и извилисты, и чуть ли не за каждым поворотом маячит знак ограничения скорости: больших и маленьких стоянок и яхт-клубов по берегам предостаточно.

Но вот, наконец, острый нос “312-й” просовывается в створ последних выход-

ных вешек. Впереди — просторный плес с редкими островками, за которыми проглядывает морская синь. Эта лодка создана не для того, чтобы неспешно тархтеть по извилистым протокам. Ее стихия — море и скорость!

Оба 5.7-литровых бензиновых 300-сильных “Магнума” с распределенным впрыском MPI послушно взрели, и на дисплее GPS суматошно замелькали цифры скорости. Приемистость здесь почище, чем на спортивном автомобиле! Скалистый островок, несколько секунд назад маячивший далеко впереди, вдруг оказывается совсем рядом и тут же улетает назад. На скорости около 85 км/ч замечаю, что лодка немного зарыскивает, отчего приходится то и дело слегка подворачивать руль. Быстрый взгляд на указатель положения триммера подтверждает поставленный с ходу диагноз — обе угловые колонки максимально “поджаты” к транцу, а килеватые спортивные лодки, как известно, носового дифферента не любят. Нащупываю кнопку триммера, призванную “отпустить” колонки, и... Можно подумать, будто это не банальный триммер, а некий турбоскоритель, как на машине Джеймса Бонда! Стрелки тахометров метнулись на несколько делений вперед, моторы, словно обретя свободу, торжественно взвыли, и меня опять вдавило в спинку спортивного сиденья.

Скорость — 100-105 км/ч, никаких зарыскиваний, летим, как по нитке. Можно бы и вовсе руль отпустить, но в этих водах лучше держать ухо востро. В поле зрения катят несколько больших парусных яхт, кренясь под свежим ветром, носятся во всех мыслимых направлениях отмороженные любители фанбординга и аквабайкеры, прыгая с пенящихся белыми барашками волн.

Чем ближе открытое море, тем чаще и мы на скорости около 100 км/ч начинаем взмывать в воздух (высота волны в день испытаний составляла 1.5–2 м). Приводнения мягкие, лодка ведет себя предсказуемо. Это и неудивительно — “312 Fas<sup>3</sup>Tech” имеет характерный для гоночных катеров “оффшор” корпус значительного относительного удлинения с обводами “глубокое V” и тремя поперечными реданами на кормовой половине корпуса. Но все же в такой ситуации лучше вновь немного “занутрить” триммер и рулить стоя. Кресла, заимствованные с гоночных катеров, вроде бы такую позицию водителя допускают. Но как же, черт побери, опустить подушку? Мне вовремя намекают, что лодка — американская. Ага, вот и клавиша на подлокотнике. Неловно срабатывает электромоторчик, сиденье плавно откидывается вниз, и я надежно расклиниваюсь в освободившейся “подкове”, образованной спинкой и боковыми поддержками. А заодно при

“Formula 312 Fas<sup>3</sup>Tech”: капот, прикрывающий 600 “лошадей”, снабжен электроприводом — вручную его поднять тяжело. Даже здесь есть зеркала!





помощи рычажка под рулевой колонкой перевозу штурвал в более близкое к горизонтали положение — когда стоишь на ногах, амортизируя ими толчки, так удобнее.

Пробую заложить несколько экстремальных поворотов — на зависть все тем же аквабайкерам. При “занутренном” триммере “312-я” с полного хода буквально ввинчивается в поворот с диаметром циркуляции примерно в три длины корпуса. Правда, при исполнении подобного маневра одной рукой лучше понадежней держать руль, а другую не снимать с дросселей: наша “гоночная машина” при этом поворачивает не плавно, а дискретно — словно отсчитывающая секунды стрелка часов, и к возникающей при этом раскашке по крену и дифференту (а, соответственно, и перегрузкам) должны быть готовы не только водитель, но и пассажиры. При опущенном триммере траектория циркуляции более пологая, “дискретность” менее заметна, но в свежую погоду лучше быть настороже — даже на столь килеватой лодке при крене всегда есть риск встретить волну одной из плоскостей днища, отчего последует ощутимый удар.

Но, с другой стороны, подобные лодки не строятся в расчете на короткие дистанции с обилием поворотов. Лодка эта действительно оффшорная, и главная ее задача — быстро преодолевать значительные расстояния в открытом море. В ходе теста “312-я” доказала, что способна блестяще справиться с такой задачей.

### Солнце, скорость и вода

“280 Sun Sport” на метр покороче “312-й”, но на вид она крупней, массивней и солидней. Это и неудивительно: лодка и шире, и выше устремленной в пространство, похожей на наконечник дротика “Fas<sup>3</sup>Tech”. Разница здесь не только в габаритах.

На что чисто спортивному катеру, к примеру, камбуз с гальюном? Ни тем, ни другим вряд ли воспользуешься на полном ходу в открытом море. Когда одна рука толкает дроссельные рукоятки вперед, а другая крутит штурвал, отлавливая особенно крутую волну, не до еды и до прочих функций организма. Гонка! Пассажиры забыты!

Примиришь водительские амбиции и чаяния простых пассажиров (в роли которых обычно выступают члены семьи) вполне удастся на борту “280 Sun Sport”.

### “Formula 280 Sun Sport”: пульт управления и камбуз в кокпите



Основные данные катеров “Formula”		
	“312 Fas <sup>3</sup> Tech”	“280 Sun Sport”
Длина наиб., м	9.50	8.53
Ширина наиб., м	2.51	2.82
Осадка на стоянке, м	0.84	0.84
Килеватость на транце, град.	24	21
Вес, т	3.65	2.86
Двигатели	“Magnum MPI”, 5,7 л (2x300 л.с.)	“MerCruiser MPI”, 5 л (2x260 л.с.)
Кол-во спальных мест	2+2	2
Высота в каюте, м	1.40	1.57
Вместимость топл. бака, л	485	455
Вместимость вод. танка, л	72	76
Макс. скорость*, уз (км/ч)	56 (103)	46 (85)

Охота погонять — погоняй. Предоставленная на тест лодка легко разогналась до 80-85 км/ч, причем неплохо вела себя и на полутораметровой балтийской волне. Ну, а если супруга с детишками высмотрели у берега уютную, закрытую от ветра и волны бухточку, в которой можно остановиться на ночлег, то в чем же проблема? Заходим, бросаем якорь и чувствуем себя как дома — все под рукой: и кухня, и спальня, и душ, и туалет... Можно и на берег не выходить, на борту все есть.

А утром, когда опять проснется водительский кураж, выйти из бухточки на морской простор проще простого: развернуть “280 Sun Sport” на месте можно одними только рукоятками газа и реверса, работая моторами “враздрай” (на узком, длинном и более килеватом “312-м” мне при подобном маневре пришлось основательно покрутить рулем). Сказывается, очевидно, наличие винтов “DuoProp”, которые хороши не только на полном ходу с большой нагрузкой, но и при маневрировании.

И, напоследок, умиляющая подробность: возле самых дроссельных рукояток наклеена яркая наклейка-предупреждение: “На скоростях выше 40 ст. миль маневренность лодки ограничена. Читайте инструкцию”. Черта с два она ограничена! Обычная американская перестраховка. Написали бы проще: “Папа! Круто не поворачивай, не то мы мороженое за борт уроним”.

### Резюме

“312 Fas<sup>3</sup>Tech”: Не любит стоять без движения. Лодка для тех, кто действительно “и жить торопится, и чувствовать спешит”, как выразился в свое время князь-поэт П.Вяземский. Всего за один

световой день можно и удаленный уголок посетить, и поразвлечься там всласть, ощутив себя истинным гонщиком открытого моря, и домой вернуться, невзирая на капризы погоды. Остыть после адреналиновых развлечений, поужинать и т.п. можно и в клубном баре, вернувшись в родную гавань. Хотя в случае чего и на борту можно переночевать с достаточным комфортом.

“280 Sun Sport”: Может двигаться на удивление быстро, но при этом не прочь и пройтись “пешим шагом”, и попросту спокойно постоять у бережка. Очень удачный компромисс между спортивно-прогулочной лодкой и полноценным дейкрэйсером, допускающим не только прогулочные выходы на пару выходных дней, но и то, что у нас принято именовать “водным туризмом”. Лодка более спокойная и домовитая — если только такие определения вообще подходят к катерам, способным развить скорость более 80 км/ч. Здесь и попросторней, и “бытового” оборудования побольше, чем на “гоночном” Fas<sup>3</sup>Tech.

**Общее:** Высокое качество исполнения, предсказуемое поведение на воде, обилие присущего “американцам” стандартного оборудования — “электропакет”, мойки, души, ковры, зеркала, не говоря уже о расставленных повсюду подстаканниках, без которых никому не мыслится ни истинно американский катер, ни автомобиль. Дизайн и отделка тоже хороши, хотя в основном доминирует стерильный сверкающий пластик (тика и красного дерева нет и в помине), на фоне которого особенно эффектно смотрятся даже недорогие аксессуары и декоративные элементы. “Скромное обаяние буржуазии”: ослепленный сверканием “демократичного” пластика, я далеко не сразу просек, что обивка всех сидений, диванов и кресел не из какого-то там заменителя, а из натуральной кожи. Америка!

Артём Лисочкин

Катера “Formula” предоставлены компанией “A.K.CrafTech Oy”: Meripellontie 11C, 00910, Helsinki, Finland, тел. +358 (9) 34364520, -22, -23; факс 34364545; www.akcraftech.fi; irina.aro@akcraftech.fi

