



Phoenix 600HT: и то и другое...

А. Д. Прямо скажем, лодки подобного типа недостаточно оценены на просторах России. Компоновка хардтоп до сих пор вызывает вопросы у водномоторников. С одной стороны, вроде есть крыша над головой, с другой – весь интерьер «на улице», и какой же он после этого, собственно, интерьер?

Идея открытой лодки понятна: максимум оперативной свободы на борту, если будет непогода – наготове тент и обогреватель. На стоянке снабжение хранится вне лодки. Каютный вариант тоже рационален: обеспечивает сохранность имущества и комфорт ценой более высокой стоимости и меньшей мобильности. Понятен еще промежуточный вариант с носовой спальня каютой – он по самому минимуму совмещает достоинства открытой и каютной компонок: просторный кокпит и запираемую каюту-конурку. А если захотеть и то и другое, не по минимуму?

У компании «СПЭВ», выпускающей стеклопластиковые моторные лодки, есть модели любого назначения: от открытых до рубочных. Выстраивая предложение, компания ориентируется на модельные ряды европейских, в первую очередь – скандинавских судостроителей. Есть у нее под хорошо известным

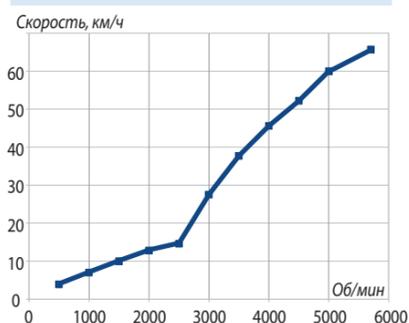
брендом Phoenix, объединяющим семейство элегантных стеклопластиковых моторок под моторы средней мощности, и лодка-хардтоп Phoenix 600HT. И есть несколько веских доводов в пользу ее «жестковерхой» компоновки.

Да, внутреннее пространство хардтопа «в стандарте» не защищено от ветра и брызг с кормы, зато оно объемно и в любой момент достигаемо для экипажа. Кокпит почти такой же просторный и практичный, как и у открытого варианта, а проснувшись поутру в носовой каюте, вы независимо от наличия тента будете находиться под защитой жесткой крыши. Опциональный тент вообще уравнивает между собой достоинства всех компоновочных вариантов, но согласимся: именно у хардтопов насколько он важен для создания комфорта, настолько же и прост конструктивно, и держится надежнее, и ставится легче. На жестком участке крыши логично разме-

Основные данные катера Phoenix 600HT

Длина, м	5.97
Ширина, м	2.30
Высота борта на миделе, м	1.40
Высота транца, м	0.51
Осадка, м	0.30
Масса корпуса, кг	730
Грузоподъемность, кг	700
Пассажирместимость, чел.	6
Килеватость, град.	21
Мощность подвесного мотора, л.с.	100–150
Цена в стандартной комплектации, руб.	879 000

Результаты замеров скорости катера Phoenix 600HT. Условия теста: р.Нева, ветер 5 м/с, температура воздуха 5°C, двигатель Mercury 150 EPLT EFI, винт 17".



щается навигационное оборудование: поручни, антенны, ходовые огни и прожекторы.

Чем жесткая крыша может показаться проблемной, так это неснижаемым вертикальным габаритом. Если вы намереваетесь хранить лодку на трейлере в гараже, придется проверить высоту ворот. Это, пожалуй,



наиболее существенная особенность лодки-хардтопа в сравнении с двухконсольником. Весом и стоимостью некоторого добавочного количества пластика вполне можно пренебречь ради получаемых удобств.

Это все общие, так сказать, неотъемлемые свойства предмета нашего теста. Их реализация требует отдельного рассмотрения.

Внешность Phoenix 600HT гармонична, проста, но не примитивна; угадываются мотивы популярных финских и шведских аналогов, близких по шестиметровому размеру. Два ряда сидений кокпита и носовую лежанку можно было бы скомпоновать и в меньшей длине – около 5.5–5.6 м; добавочные полметра у 600-й пошли на размещение пары консолей, объем внутри которых пошел в запас аварийной плавучести. Зато есть багажные объемы под носовыми и кормовым рундуками с «чистовыми» пластиковыми вставками, а также якорный отсек в форпике под палубным лючком. И вообще, радует «несжатость» внутреннего пространства, которая позволила приятные мелочи вроде ступеньки в кокпите для выхода через борт или экстремально заваленного ветрового стекла, перекрывающего почти половину длины носовой лежанки и при этом оставляющего достаточно места на носовой палубе. Практичны и выход на нос через наклонную «форточку», и площадка у якорного ящика.

Это стекло, кстати, – весьма престижный предмет на 600-м, поскольку помечено маркой Taylor Made, а значит и цены немалой, и вид лодке придает шикарный. Каленое стекло позволяет установить комплект стеклоочистителей – неотъемлемый атрибут мало-мальски мореходного судна. Строители соглашались, что неплохо было бы сэкономить на дорогостоящей позиции оборудования и предложить покупателю бюджетную альтернативу, тем более что уже есть договоренность с упомянутой в репортаже с московской выставки костромской компанией «Лодка-44».

Внешнее оборудование, как известно, «делает» лодку, точнее, дает наиболее яркое впечатление о ее качестве. «СПЭВ» в подходе к комплектации издавна следует принципу

«достаточного минимума». Phoenix 600HT выглядит скорее скромнягой при своих почти идеальных формах: в отличие от некоторых европейских аналогов, мы не видим преувеличенно-массивных дорогостоящих фитингов, замочков, деталей из ценной древесины, стильного текстиля с вышивкой. Декоративных накладок немного, в интерьере преобладает простой белый пластик. С другой стороны, та отделка, которая есть, – добротного качества, трубчатые релинги выгнуты без заломов, сварка аккуратна, и настилы палуб из черного синтетического тика смотрятся органично. Нержавеющая лесенка, которая ведет из кокпита на носовую палубу, выполнена поворотной-складной, на ночевке ее можно опустить в центральный проход. Ширина трапика невелика и требует внимания



при спуске. Очень кстати здесь устроена сервисная подсветка прохода по стенкам рундуков.

Кормовой рундук обширен, в нем есть отдельный отсек для аккумулятора и главного выключателя, багажник отделен от корпуса зашивками, поэтому вещи здесь будут пребывать в сухости и чистоте. Под небольшой крышкой скрывается сервисная горловина капитального топливного бака из нержавеющей стали на 140 л. Средняя часть пайола кокпита приопущена ниже ради экономии высоты в полурубке и самоотлив из этой «ванны» не работает, после дождей придется отвернуть винтовую пробку и слить воду трюмной помпой. Впрочем, лучше держать кокпит под тентом, тем более что он – не опция, входит в стандартный комплект.

Рулевая консоль компактна, места на ней достаточно только для типового комплекта приборов и переключателей, а вот дисплеи навигации придется выносить наверх на кронштейны и не увлекаться широкими экранами. Расположение штурвала и рычага управления грамотное: один другому не мешает, во всяком случае для установленного Mercury 150 Four Stroke. Практичны длинные полочки для мелочей по борту: у хорошего хозяина они пустовать не будут.

Обзор через широкое стекло пре-

красен, с одной оговоркой: тестовая погода была по-весеннему сырой и холодной, тент поставили даже не сомневаясь, и все стекло, разумеется, запотело до непрозрачности. Теплоventилиатор на 200 Вт осушил лишь небольшой пятячок перед водителем. Четырехтактный Mercury 150 ELPT EFI с его 750 Вт выдаваемой электромощности потянет три таких вентилятора – хватило бы на все стекло. Тянуться же к нему для протирки тряпкой с водительского поста слишком далеко.

Мощность в 150 л.с. названа предельной для этой лодки. Четыре человека на борту – далеко не полная разрешенная нагрузка, но нет сомнений, что с полутора тоннами водоизмещения Mercury 150 ELPT EFI под винтом шагом 17 дюймов справится легко. Режим глиссирования наступает уже при 3000 об/мин, т. е. при 40–50 л.с. выдаваемой мощности. Крутые «восьмерки» заставляют лодку немного сбавить ход, но она довольно легко, без мучений переходного режима вновь набирает скорость на прямых. Вероятно, ей в этом немало помогает современный мотор с присущей четырехтактнику хорошей тягой на частичных режимах.

Крейсерская скорость в 45–50 км/ч (25–27 уз) достигается при 4000–4500 об/мин, когда мотор

развивает около 60–80 л.с. Несложно видеть, что рекомендованные 100–115 л.с. – это то, что надо для 600-го по минимуму даже в полном грузу, и остается еще небольшой запас мощности. Полный ход при 5700 об/мин разгоняет лодку за 65 км/ч (35 уз), а налегке – и за 75 км/ч (40 уз). Судно не проявляет никаких признаков избыточной энерговооруженности, держится на курсе ровно, легко прошивает невысокую волну. Совершенство форм корпуса порождает и совершенство его поведения на воде.

Резюме

Phoenix 600HT – классический микрокрейсер, готовый предоставить владельцу больше комфорта, чем универсальная лодка открытого типа, при этом не страдающий болезнями самых малых лодок рубочной компоновки: избыточным весом и теснотой. Обладает прекрасными ходовыми качествами при условии оборудования мотором не слабее 90–100 л.с. Mercury 150 EFI идет к лодке «пакетом», и это будет очевидно лучшей парой из возможных. Отметим, что очень неплохой комплект оборудования является стандартным и входит в начальную цену.

Благодарим компанию «Клуб Велход» за подготовку тест-драйва.

«СПЭВ» Санкт-Петербург,
Химический переулок, 12А
(812) 252-68-15
www.spev.spb.ru

«Клуб Велход» Москва,
ул. Смольная 63Б, ТЦ «Экстрим»
(495) 223-31-12
www.velhod.ru

«М-Пауэр Груп» дистрибьютор
подвесных лодочных моторов Mercury
в центральном и южных регионах РФ.
info@m-powergroup.ru

