



“WeldCraft Cuddy King”.

Всё могут “короли”

Сергей Скрыбин

В этой статье-тесте я возвращаюсь к катерам компании “WELD CRAFT” (США). Читатель, надеюсь, помнит модель “280 Ocean King” (№5/2009, статья “Энергичная лодка”). Теперь давайте взглянем еще на двух “королей из колоды” компании с обозначением “Cuddy King”: “280 XL Jet” и “300 XL”. Лодки похожи, что упрощает их описание; принципиальное же различие заключено в двигательной установке: два мощных подвесника против одного водомета.



Внешность однотипных, близких по длине и одинаковых по ширине катеров знакома: высокий в носу борт с релингом; большая рубка с дверью в корме, крупными окнами по бортам и обратным наклоном лобового стекла; невысокий кап с люком над носовой каютой. Если смотреть на модели “в лоб”, различить их сложно, разве что по бушпритной площадке над форштевнем для крепления якоря-плуга на “300 XL”. Но это опция – площадка может быть на любой модели.

С кормы различие заметнее: у обеих моделей есть транцевая платформа, только у “300 XL” она мощнее, поскольку должна выдерживать вес и упор двух 300-сильных подвесников “Suzuki”. Они, кстати, не особенно выделяются на фоне основательного корпуса и высокой рубки. Для прочности платформа конструктивно опирается на центральный скег. У “280 XL Jet” платформа накрывает водомет и несет только вспомогательный подвесной мотор.

В просторном кокпите с винило-

вым нескользящим покрытием палубы (на “280 XL Jet” он был закрыт тентовой конструкцией) предусмотрено многое для рыбалки: ниши в бортах – для хранения спиннингов, отсеки в транце – для рыбы и снаряжения, тарга – для удильниц. Еще важное различие моделей – у “300 XL” в кокпите есть второй пост управления (опция, предусмотренная и на других моделях).

Использование подвесных моторов на “300 XL” дает возможность высвободить внутренний объем. В носовой части имеется небольшая каюта с V-образным диваном. Компоновка рубки традиционная: пост управления, далее – бортовые мягкие кожаные диваны (они раскладываются в спальное место), компактный камбуз по правому борту в корме. Панель поста управления неплохо “нашпигована” приборами состояния систем и навигации (монитор картплоттера укреплен на стойке). Кресло с подлокотниками имеет регулировки и снабжено системой амортизации пе-



регрузок при движении на волне. Камбузный уголок вполне функционален; помимо небольшой мойки и плиты на две конфорки, в него встроен достаточно большой холодильник и шкаф – для продуктов и посуды. Небольшой выгороженный галюн по левому борту – несомненный плюс, хотя давно уже не вызывает удивления на катерах такого типа. В отделке использована порошковая краска теплых тонов и ковровое покрытие, присутствуют аккуратно отформованные пластмассовые панели и детали.

Водометный “280 XL Jet” интерьерно выглядит очень похожим: оба проекта предусматривают модульные варианты рубки различной длины.

Алюминиевый корпус, практически идентичный у обеих моделей, имеет толщину листа на днище 6,4 мм, на бортах – 4,8 мм. Набор мощный, как у всех “WeldCraft”, так что вопрос прочности не возникает. Швы аккуратно и хорошо проварены, о квалификации судосборщиков говорят и отсутствие бухтин, и лекальные стыки поверхностей. Заполнение пустот полиуретановой пеной под давлением обеспечивает непотопляемость и шумоизоляцию.

Почти одинаковое водоизмещение, размерения и обводы обеих моделей предполагают и близкие динамичес-





кие характеристики; разница обусловлена только моторной установкой. Вот эту разницу мы и оценивали в конце осени на тесте по сокращенной программе.

На “300 Cuddy King XL”, где стояли два 300-сильных 4-тактных “Suzuki”, было боязно выжимать газ до предела только сначала. На относительно спокойной воде катер с большой компанией на борту (8 человек) за секунды выходит на глиссирование и разгоняется до 70 км/ч, развивая около 5600 об/мин. (Уже без нас, с четверыми на борту, была достигнута скорость 94 км/ч).

Думаю, если “поиграть” с винтами и установкой моторов, при максимальной нагрузке на тихой воде можно прибавить еще до 10 км/ч. Это для “адреналинщиков” и на случай, если

придется удирать от стихии. Катер маневренный: на скорости 40 км/ч диаметр циркуляции не превышает 5 длин корпуса. Лодку можно резко бросить в поворот – четкая траектория, внутренний крен, она уверенно лежит на скуле, никаких намеков на проскальзывание. На заднем ходу не заливается даже транцевая площадка. Проверили и способности “300 Cuddy King XL” на волне высотой до 0,5 м. При своей массе и килеватости 20° такую волну катер проходил, не снижая скорости.

Альтернативой мощным подвесникам стал дизельный “Yanmar 6LY3-UTP” (380 л.с.), установленный на “280 Cuddy King XL” с водометом “Hamilton 274” серии “HJ”. На ходу этот катер не столь прыткий, однако не будем забывать о разнице в мощ-

ности. Он медленнее набирает скорость – выход на глиссирование занял 16 с. При еще не обкатанном двигателе мы зафиксировали максимальную скоростью 58 км/ч (3500 об/мин.). Катер продемонстрировал хорошую устойчивость на курсе и маневренность: на этой скорости диаметр циркуляции составил 5–6 корпусов.

Достоинства подвесных моторов понятны едва ли не каждому, о водометах знают меньше. Среди преимуществ водометного движителя можно назвать щадящее воздействие на природу, защищенный импеллер (гребной винт), отсутствие реверс-редуктора, минимальную осадку судна.

Конструкция водомета “Hamilton 274 HJ” включает: защитную решетку водозаборника; импеллер; поворотное сопло, за счет которого судно изменяет курс; дефлектор заднего хода. Движитель имеет высокий пропульсивный коэффициент и “не страдает” от кавитации. Задний ход обеспечивается раздвоенный дефлектор (на переднем ходу он поднят). Для изменения режима с “полный вперед” на “полный назад” гидравлика опускает дефлектор без задержки и удара, что бывает при гребном винте на валу и редукторе (у подвесных моторов с этим явлением я не сталкивался). Опущенный дефлектор разделяет реактивную струю и направляет ее вниз и в стороны. Торможение происходит быстро – катер встает почти как вкопанный; конструкция выдерживает непродолжительную нагрузку при полных обо-





ротах, управляемость на заднем ходу вполне приемлемая. В промежуточном положении дефлектора разнонаправленные вектора тяги уравниваются, и судно сохраняет свою позицию. Управляя дефлектором, можно получить кратковременный малый ход на высоких оборотах двигателя, а, дополнительно управляя соплом, – осуществить вращение судна.

Водомет – вещь дорогая, но своих денег он стоит. Самым большим плюсом водометного катера я назову высокую проходимость. Мы “выбрасывали” “280 XL” на песчаный берег, а потом за счет струи водомета он сползал обратно, на глубину. Подобная техника может стать полезной тем, кто выбирает для отдыха потаенные мелководные речки, озера, по-

росшие камышом и осокой. А сколько еще мест, к примеру, в Сибири, где живут люди, но куда нет дорог, а вертолетом грузы завозить дорого! Водометные или с подвесными моторами, катера “WeldCraft” обладают универсальностью, которая проявляется и в модели использования (любители или профессионалы, рыбалка или спасательные операции), и в отношении акватории (море, большое озеро, архипелаг), и в любой сезон (предусмотрены теплоизоляция и обогрев помещений). А наличие трейлера существенно повышает их мобильность.

Уверен, у каждой из моделей окажутся свои “прокуроры”-критики и сторонники-“адвокаты”, оппоненты в

спорах. Но это и хорошо, ведь при всей их схожести – они разные. А при всех различиях они похожи тем, что эти надежные, мореходные и быстрые “короли” могут если не все, то многое. ☺

Приглашаем вас посетить стенд “WeldCraft” в Крокус Экспо на московском Бот-шоу 20–28 февраля 2010 г. (павильон 3, зал 15) и выставке MIBS 15–18 апреля 2010 г.

Технические характеристики

	“Cuddy King 280 XL Jet”	“Cuddy King 300 XL”
Длина, м	9,10	10,50
Ширина, м	2,55	2,55
Высота борта, м	1,02	1,02
Осадка (корпус), м	0,40	0,40
Водоизмещение, кг	6700	6800
Запас топлива, л	900	900
Мощность, л.с.	380	600
Вместимость, чел.	11	12



Компания “Фишлидер” – официальный дистрибьютор компании “WeldCraft” (США)

Тел. в Санкт-Петербурге:
(812) 331-8647,
факс (812) 318-7745,
e-mail: info@fishleader.ru

www.fishleader.ru

