ЧТО ТАКОЕ ОСЕНЬ?

ИВАН СМИРНОВ

Осень в северных краях традиционно считается временем окончания навигации. Холодно становится на воде, неуютно. С просторов Атлантики к нам упрямо тянется цепочка циклонов, и благоприятных для плавания дней становится все меньше и меньше. Световой день становится короче, и, приехав к лодке после работы, окунаешься в непроглядную густую темень. Поэтому уже в конце сентября яхты и катера начинают занимать свои места в кильблоках — лето кончилось. Но бывает, зима не торопится, и глядишь на неожиданно тихую гладь воды, расцвеченную отражениями яркого осеннего леса, печалясь, что рано закрыл свой сезон

Полученное приглашение поехать на север Ладоги поздней осенью давало возможность продлить навигацию, пусть и не на своей лодке, посмотреть давно знакомые и любимые места, встретиться со старыми знакомыми. И мы поехали.

День начинался медленно, всю дорогу до Приозерска мы гадали: выглянет солнце или пойдет дождь? Но что попусту гадать — будь что будет.

У причала, куда мы добрались, еще стояли на воде несколько катеров и яхт. В небольшой бухте было тихо и спокойно. Сверкающий глянцем катер, ошвартованный у маленького бона, сразу привлек внимание хорошо узнаваемым силуэтом. Вот он, наш Weldcraft!

Мы приехали тестировать два новых алюминиевых катера компании: компактный 22 Legacy и вполне себе серьезный крейсер 300 Ocean King Twin Jet. Особенностью были их движители: на них стояли водометы. К нашему приезду большой катер уже бороздил близлежащие акватории, а Legacy должен был доставить нас к нему. Наличие на обоих катерах кабин позволяло смело планировать маршрут тестового плавания и быть независимыми от капризов погоды.

У небольшого пляжа, окруженного высокими серыми скалами, состоялось наше

рандеву. Ocean King только что отвалил от берега, куда, несмотря на прибрежную мелководность, высаживал «исследовательскую партию». Что ж, первая демонстрация особенностей лодки с водометом удалась — известно, что для плавания по мелководью водомет особенно хорош. Мы стали свидетелями и обычной при таких плаваниях операции — очистки фильтров движителя. Дело в том, что на малых ходах на мелководье, когда катер буквально скребет днищем по дну, внутрь впускного канала водомета засасывается песок и водоросли. Вот на их пути и стоят фильтры, не пропускающие грязь, и их приходится время от времени чистить.

Пока лодки лежали в дрейфе, состоялось первое знакомство с 300 Ocean King. Большой, вместительный, но достаточно легкий катер с развитой надстройкой, просторным кормовым и небольшим носовым кокпитом — привычная архитектура лодки известной американской компании. Сквозной проход по всей длине судна очень практичен и высоко ценится профессионалами. Это действительно удобно: и при швартовке, и при лове рыбы, да и просто для отдыха. Вот и сейчас по катеру можно было свободно передвигаться с кормы до носа, рассматривая детали планировки и его обустройства. С купальной платформы на высокую палубу двигательного отсека, покрытую рифленым алюминием, потом в самоотливный кокпит, защищенный с бортов высокими комингсами. Над двигательным отеком — несколько люков, открывающих доступ к мотору, фильтрам, водомету. Для технического обслуживания или при «большом» ремонте их можно снять и обеспечить свободный доступ ко всем механизмам. Этот островок на корме обнесен прочными релингами, к которым крепятся откидные мягкие сиденья, а в специальные гнезда ставится раскладной стол. Получается удобный обеденный уголок для хорошей погоды. Высоко сижу, далеко гляжу. Сиденья легко откидываются к борту, а стол можно заменить рыболовным креслом — вуаля, ловим рыбу…

Стол занимает обычное место в кабине, куда из кокпита ведет дверь. Рядом с ней еще одна дверь, в санузел, где есть прокачной унитаз с электронасосом. Кроме того, здесь находится душ с горячей водой. Санузел образует выгородку в каюте по левому борту, напротив которой находится камбузный блок. Плита, мойка, холодильник и ниши для продуктов и кухонной утвари в тумбе стола — он в походных условиях порадует любую хозяйку, что уж говорить о мужчинах! Именно здесь оборудована автономная система, обеспечивающая катер отоплением и горячей водой, — жидкостной дизельный отопитель Webasto и бойлер.

Дальше — широкие мягкие диваны с рундуками по бортам, впереди — кресла рулевого и пассажира. Между ними проход в носовой кокпит — нужно преодолеть две ступеньки вверх (под ними, кстати, емкие рундучки) и пройти через дверь. Надо сказать, дверь очень хорошо герметизирована и эффективно защищает кабину от воды, будь то дождь или брызги при движении против волны.

Носовой кокпит практично убран металлом, на носу оковка с якорем, рядом с электрической якорной лебедкой — вместительный цепной ящик.

Диваны при ночлеге легко преобразуются в спальные места: их спинки кладутся на алюминиевые направляющие, перекрывающие центральный проход, и образуется широкая (четыре спальных места) и мягкая кровать. Да, еще одна важная деталь: над диванами, по бортам кабины, смонтированы глубокие грузовые полки. Для одежды, сумок и всякой мелочи очень удобно.

Несмотря на большие окна-иллюминаторы, обеспечивающие на ходу хороший обзор, приватность ночлега легко достигается с помощью глухих штор-плиссе, специально разработанных для данного катера, которыми оборудованы все окна. Вечером в катере по-домашнему уютно. Многочисленные светильники заливают каюту мягким светом, плещет вода, лодка чуть покачивается. Впрочем, я размечтался…

Наша маленькая эскадра уже готова к плаванию. Коротко посовещавшись, мы направляемся к острову Кильпола — хорошо знакомому мне по яхтенным плаваниям. Там, в глубоко вдающейся в берег бухте, мы хотим сделать красивые фотографии, высадив операторов на высокий берег.

Занимаю место водителя на Ocean King. Зная возможности катеров Weldcraft, заранее поднимаю подлокотник, надежно фиксируя себя в кресле. Эти лодки позволяют демонстрировать на воде чуть ли не цирковые номера, при этом динамика — только держись! Справа от штурвала две ручки газа и две — заслонок водометов. Да, на этой лодке два мотора и два движителя. Суммарная мощность дизельных двигателей Yanmar 6BY2-260 составляет 520 л.с. Водометы — самой известной фирмы — Hamilton Jet 212 с гидравлическим управлением положения заслонок.

Заслонки вверх, газ на полную. Катер срывается с места, практически сразу выходя на глиссирование. Нет натужного переваливания через горб сопротивления, он словно выстреливает. Что ж, водометы славятся своей эффективностью для придания катеру высокого начального ускорения. К тому же на этой модели соблюдены параметры идеального отношения веса катера к мощности двигателя при использовании водомета. Известно, что для длины 6–9 метров на лошадиную силу мощности вес не должен превышать 9 кг. Здесь он, учитывая полный бак топлива (1300 литров), меньше 8 кг, так что есть приличный запас на снаряжение. Здорово, ложусь на курс. У водометных катеров есть одна особенность — они постоянно требуют корректировки курса, их чуть-чуть водит из стороны в сторону. Здесь же поведение при движении полным ходом похоже на поведение катера с двумя гребными винтами противоположного направления вращения — устойчив, удивительно устойчив. Почему я удивлен? Да потому, что этим летом в Финляндии тестировал более крупную лодку с водометом, и тогда постоянная корректировка курса была просто необходима. Скорость тоже впечатляет: на полных оборотах катер уверенно переваливает рубеж в 70 км/ч. Ладно, теперь повороты. Нет, ничего не могу с собой поделать — перед тем как повернуть руль, сбрасываю газ. «Не бойся, — говорят мне, — можно с полного хода!». Я не боюсь, просто привычка. Так сказать, хорошая морская практика. Но пробую. Катер чуть кренится и уверенно входит в поворот, еще круче, еще… Диаметр циркуляции все меньше, он на полном ходу не более трех корпусов, а сбросив газ, можно развернуть лодку и на месте. В ее исключительной ма-

Впечатляющий проход по кромке пляжа

невренности я убеждаюсь очень скоро, высаживая людей на берег и снова забирая их на борт. Два движителя позволяют мне работать, как на машине с гусеницами (танке или тракторе), пуская их враздрай, я кручусь на месте, мягко корректирую курс и положение лодки на подходе к маленьким скальным площадкам и камням.

В бухте острова мы носимся среди островков, а с берега запечатлевают наши маневры. Фотографии должны быть красивыми — узкий пролив пролетаем на полном ходу и сразу входим в крутой поворот. Проход, еще проход... Снято! Снова меняем дислокацию для новой фотосессии, снова подход-отход к берегу.

Я постоянно боюсь камней, знаю, что здесь есть «плескуны», не стоило бы так лихачить. Мы все-таки находим один из них, залезая ради эффектного фото в совсем уж узкое место между двумя скалами. Оп-па! Катер задевает камень, хорошо, что на малом ходу... Были бы винты — конец нашему драйву. Но водомет не имеет выступающих частей под днищем, а солидная толщина металла обшивки защищает катер от нашего лихачества. Уже потом, подняв катер на трейлер, мы придирчиво осмотрели корпус, но не заметили ни единого свидетельства случившейся неприятности.

Осенний день короток. Выполнив все намеченное, мы поспешили к причалу, откуда начали свое маленькое путешествие. Ладога целый день была безлюдна: ни лодочки, ни катерка. В этом и есть своя особенная прелесть осенних плаваний. Словно ты здесь сразу после Сотворения мира. Наступающие сумерки одарили нас сквозь узкие щели в облаках тревожными красками заката, и в памяти невольно всплыли строки из песни Шевчука:

«Осень. В небе жгут корабли...»

Ровно гудят двигатели, катера несутся по пологой зыби, в каюте уютно и тепло. Кажется, я все ближе к цели на пути поисков идеального катера...

Weldcraft 300 Ocean King

Длина габаритная, м	**9,70**
Ширина, м	**2,59**
Высота борта, м	**1,00**
Вес порожнем, кг	**2750**
Толщина днища, мм	**6,30**
Толщина борта, мм	**3,20**
Материал корпуса	**аллюминий**
Килеватость носовой части, град.	**28**
Килеватость кормовой части, град.	**18**
Мощность двигателей, л.с.	**2 × 260**
Запас топлива, л	**1300**

Fishleader

Компания «Фишлидер» — официальный дистрибьютор компании Weldcraft (США)
Тел. в Санкт-Петербурге: +7 (812) 640-6658, факс +7 (812) 318-7745
E-mail: info@fishleader.ru www.fishleader.ru