

НЕЗАВИСИМОЕ МНЕНИЕ

ИВАН СМИРНОВ

Американские алюминиевые катера Maverick от компании Weldcraft, знакомясь с которыми, мы провели на воде целый апрельский день, наверняка придутся по вкусу нашим соотечественникам.



Похоже, стало уже традицией начинать местную навигацию с тест-драйвов катеров, предоставляемых нам петербургской компанией «Фишлидер». С завидным постоянством мы делаем это в те весенние дни, когда Нева и Невская губа освобождаются ото льда. Причем, необязательно полностью. Случалось, что новенькие катера подвергались самым настоящим ледовым испытаниям (см. №3 (68)/2011).

Вот и теперь река у удобного спуска в верховьях Невы оказалась напрочь забита льдом: восточный ветер гнал его нескончаемой чередой с Ладожского озера. Пришлось искать другое место. Его мы нашли в яхт-клубе «Геркулес», где один из слипов был уже свободен ото льда. Прошло еще немного времени — и рядом с ним замерли на трейлерах два новеньких американских алюминиевых катера.

Название Maverick, выбранное компанией Weldcraft для этой линейки катеров, в английском языке имеет множество значений. Но практически в любом из них подчеркивается обособленность, индивидуальность и даже инакомыслие его носителя. Впрочем, выбирайте сами: «индивидуалист», «инакомыслящий», «бродяга», «диссидент», «человек с независимым мнением»...

Модели, которые нам предстояло тестировать, были совершенно новыми, еще в заводской упаковке, заклеенные специальной защитной пленкой. Снимая ее, мы могли вдоволь насладиться качеством лакокрасочного покрытия корпусов. Глянец бортов, качество фирменной графики и блеск полированного металла выгодно оттенялись матовыми поверхностями нескользящего покрытия палубы и потопчин. Аккуратность сварных швов – визитная карточка верфи, выше всяких похвал.

Скоро две новые для нас модели: 201 Maverick Hard Top и 186 Maverick — предстали во всей красе. Тот, что побольше, как и следовало из названия, был оборудован весьма объемной кабиной хорошо знакомого нам дизайна, а его меньший брат представлял собой открытую модель, кокпит которой, впрочем, мог быть полностью закрыт ходовым тентом. Пока мы его ставить не стали: дождь прекратился, и даже, что было совершенно неожиданно, выглянуло ласковое весеннее солнце.

На транцах обоих катеров красовались подвесные моторы Suzuki мощностью 250 и 175 л.с. Интересным решением оказалось то, что подмоторные кронштейны, достаточно далеко вынесенные за транец, не «висели в воздухе», а подкреплялись снизу конструкцией, являющейся продолжением корпуса, но меньшей, чем транец, ширины. Своим объемом она успешно компенсирует вес тяжелого мотора и, продол-

жая обводы днища, заметно улучшает гидродинамику катера. Между транцем и подмоторной доской находится развитый кринолин из рифленого полированного алюминия — достаточно просторная площадка, удобная для обслуживания мотора. Она хороша и как купальная платформа (справа установлен трап для схода в воду).

Корпуса обоих катеров сварены из листов холоднокатаного алюминиевого сплава; толщина днища 4,8 мм, бортов — 3,2 мм. При постройке этих моделей применяется уникальная технология стыковки алюминиевых листов, при помощи специальных усиленных профилей, что позволяет значительно увеличить прочность конструкции и уменьшить вес лодки. При этом удается практически полностью избежать использования наружных сварочных швов, что, вне всякого сомнения, положительно сказывается на внешнем виде лодок. Конструкция отлично зарекомендовала себя в самых сложных условиях и прекрасно



характеризует работу инженеров компании Weldcraft. Полость, сформированная двумя основными секциями: корпуса и кокпита — заполнена вспененным полиуретаном, который не только обеспечивает аварийную плавучесть катера, но и весьма эффективно гасит структурный шум, а уж как могут громыхать алюминиевые лодки, мы помним еще с эпохи «Казанок». Здесь не происходит ничего и близко похожего! По форштевню, килю, привальнику идет специальный профиль, усиливающий эти места, ведь им первыми, случись

что, касаться препятствия, будь это причал или каменистое дно северной реки. Оба катера имеют обводы с хорошо выраженной килеватостью и плоской лыжей, идущей по килю от миделя до самой кормы. Ее наличие обусловлено компромиссом между наилучшей гидродинамической формой и уменьшением осадки катера. Угол днища в носу 28°, в корме 18°. Большой развал бортов в носу свидетельствует о хорошей всхожести катера на волну.

Планировка моделей идентична, если не

обращать внимания на кабину. Неглубокий и небольшой по площади носовой кокпит отделен ветровым стеклом от просторного основного кокпита. Оба они самоотливные, но если передний «выслан» металлом, то основной убран практичным нескользящим виниловым покрытием. За носовой переборкой скрывается цепной ящик. Интересно, что лок, ведущий к его содержимому, закрывается на замок. Высокое ветровое стекло состоит из пяти секций и имеет проход посередине, через который можно легко попадать из одного кокпита в другой. Перепад высот в проходе достаточно большой, поэтому здесь оборудован трап, который, кроме своей основной функции, выполняет еще и роль рундука.

Пост управления находится на правом борту, на противоположном борту удобное пассажирское место. Перед эргономичными передними креслами развитые консоли. Естественно, что перед рулевым она насыщена приборами контроля и навигации, а вот пассажирская консоль удобна для размещения музыкального центра и имеет объемный «бардачок». Дальше, в корму, вдоль бортов стоят длинные диваны (под ними вместительные рундуки), а в самой корме, у транца, еще два мягких кресла — их по достоинству оценят рыболовы. Кстати, вокруг кокпита идет широкий планширь, на котором тоже удобно сидеть, только, естественно, не во время движения.

Тут самое время рассказать о динамике и ходовых качествах этих замечательных катеров. В ходе теста автор провел за рулем обоих достаточное количество времени, чтобы по достоинству оценить их.

Понятно, что нынешние мощные моторы творят чудеса, выводя на глиссирование все, что угодно, но, положив руку на сердце, сколько раз мы видели, как тяжело, с надрывом, высоко поднимаемая нос, выходят на глиссирование некоторые модные модели. «Велдкрафты» практически выпрыгивают в режим с места. Тут главное, перед тем как подать ручку газа вперед, предупредить об этом пассажиров. Динамика резкого старта такова, что невозможно удержаться на ногах. Конечно, нагрузка тестируемых катеров была небольшой: два человека, самое необходимое снаряжение на борту и топливо в баке, — но в «самое необходимое» входили и якоря, и кранцы, и многое другое. Катера легко достигали скорости более 70 км/ч, позволяя, что называется, от души насладиться ощущением полета над водой.



186 Maverick

Небольшой восточный ветер лишь слегка морщил водную гладь, поэтому прохождение волны мы устраивали, пересекая друг друга курс. 201 Maverick делал это увереннее и, как мне показалось, приводился тише и спокойнее — сказывалось большее водоизмещение. Maverick 186 оказался динамичнее, и пересечение крутой волны на полной скорости было несколько более шумным. Но оба катера уверенно держали курс и никаких неожиданностей не преподнесли. В мягком кресле водителя было очень комфортно: поднимающиеся подлокотники оказались удобными при посадке в него, а в опущенном положении они надежно фиксировали рулевого, позволяя без страха совершать самые резкие маневры. Увлеченно фотографируя, мы постоянно меняли скоростные режимы, ложились в дрейф, давали задний ход, активно маневрировали. Мне понравилось, что при резком сбросе газа, вплоть до выведения двигателя на нейтраль или реверсирования, катера не проявляли желаний, «клонув» носом воду, броситься в сторону. Двигаясь по инерции, они продолжали уверенно держать курс. Описываемые циркуляции, частые перемены курса, ход на разной скорости — с каждой эволюцией мое поведение за рулем становилось все увереннее, доверие к этим катерам росло с каждой минутой.

Я по достоинству оценил и количество разного рода поручней, и надежные дельные вещи этих катеров. По всему чувствовалось, что конструкторы компании — очень хорошие практики, которые прекрасно понимают важность всех, пусть даже самых мелких деталей лодки. И глядя на надежно сваренные поручни и релинги, удивляясь простоте и практичности многих конструктивных решений, убеждался в этом все больше.

Кабина 201 Maverick имеет своеобразную конструкцию. Ее передняя часть лишена жесткой алюминиевой крыши и закрыта плотным тентом. Благодаря этому ее легко «продуть» в хорошую погоду, а так — надежное укрытие от любых погодных каверз. Наверху, по всему внутреннему периметру кабины, идет довольно глубокая полка для мелочей. Внутри совершенно спокойно стоишь в полный рост. Кабина, закрытая тентом с кормы, станет уютным местом для ночлега: длинные продольные диваны легко трансформируются в спальные места. Свет, льющийся из плафона на подволоке, освещает внутреннее пространство в темное время суток.

Количество различного рода опций, входящих в базовую комплектацию этих катеров, не может не радовать их будущих владельцев,



201 Maverick Hard Top

ведь, кроме самого необходимого, в ней много неожиданных и приятных дополнений. А возможность ее расширения, кажется, не знает границ.

В начале XX века Рокуэлл Кент — известный американский художник, путешественник и писатель — сказал: «Америка не в состоянии представить туристу ничего, кроме красот ландшафта». Мир ныне изменился, и многие, наверное, взяли бы оспаривать это мнение, но как бы там ни было, дорога к природным красотам часто бывает нелегкой и долгой. Может быть, именно поэтому американцам особенно удаются транспортные средства, созданные для преодоления самых сложных путей. И катера компании Weldcraft — лишнее тому подтверждение.

Американские катера, знакомясь с которыми, мы провели целый апрельский день, в России понравятся. Они, вне сомнения, придутся по душе увлеченным рыболовам, людям, стремящимся в своих водных путешествиях забираться в самые глухие уголки, которых, поверьте, в нашей стране хватает. Будут они по вкусу и любителям скоростных прогулок, катания и отдыха.

И это мое совершенно независимое мнение. ❖

Weldcraft	201 Maverick Hard Top	186 Maverick
Длина, м	6,7	6,2
Ширина, м	2,5	2,5
Высота борта, м	0,9	0,8
Вес без мотора, кг	860	790
Доп. мощность мотора, л.с.	250	200
Емкость топливного бака, л	235	160



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