

«Джип» для моря и реки

Анатолий **МОЖАРОВ**,

Фото автора и Александра Хохлова

Сказать о том, что катера американской компании «Crestliner» популярны в России, было бы слишком оптимистично. Я узнал о них впервые, когда прочел книгу Дэна Брауна «Точка обмана», где один из «крестлайнеров» упоминается как едва ли не самый крутой морской катер. Так что желание познакомиться с «крутяком» возникло уже давно. А вот реализовать его получилось только несколько месяцев назад, в акватории Финского залива. Хотя, какая именно акватория, для «Crestliner» не принципиально.



Для чего люди приобретают джип? Кто-то потому, что машина солидно выглядит, ощущаешь себя в ней хозяином положения на дороге. Кто-то потому, что это удобно — комфортно, просторно, — не чувствуешь себя стесненно, есть куда путешественнику вещи уложить. Кто-то потому, что проходимость повышенная, можно побороться с российским бездорожьем. А кто-то из-за того, что джип обеспечивает своему владельцу все вышеперечисленное, оставаясь при этом весьма престижной машиной и в цивильных условиях. Этот вопрос и ответы на него пришли мне в голову, когда на крестлайнере «Mirage 1700» мы вышли в Балтийское море от пирса одного из питерских яхт-клубов. Рассуждать же об этом я стал потому, что упомянутый катер почему-то сразу и прочно проассоциировался с джипом, и захотелось понять, почему владелец катера выбрал именно его, а не какой-то иной, более «легковой» вариант.

Снаружи и внутри

Лодка длиной 5,2 метра и шириной до 2,25 метра весит немногим больше полутоны (590 кг в базовой комплектации). Основной вес катер набирает за счет металла корпуса. Он сделан из алюминия, и не просто сделан. Это цельносварная лодка. Только таким и может быть водный «джип». Нет большого смысла доказывать, что металл надежнее пластика, это и так хорошо

известно. Но есть смысл сказать, что сварной металл надежнее того, который на стыках проклепан, и это знают многочисленные владельцы отечественных катеров.

Толщина алюминия — 2,8 мм, редан усилен до 3,5 мм. Много это или мало? Для того, чтобы выписывать глиссаду по штилевой поверхности или даже рубить острием носовой части штормовую волну, вполне достаточно. То есть, если не стремиться к регулярному вспахиванию днищем каменистых отмелей, катер вполне надежен. Вообще ответить на вопрос о прочности трехмиллиметрового алюминия позволяет тот факт, что компания «Crestliner» имеет опыт создания этих катеров с 1946 года, и за это время ее инженеры имели возможность выбрать наиболее оптимальное соотношение «прочность корпуса — вес судна — стоимость лодки». Благодаря этому обстоятельству спрос на катера компании настолько стабилен в США, что маркетологи даже не стремятся на европейский рынок. В этом смысле питерская компания «Ист Балтик Марин», пожалуй, стала исключением. Руководству фирмы понравились катера, они съездили в США, ознакомились с производством, долго (в течение полутора лет!) вели переговоры, доказывая заевшимся американцам преимущества расширения рынка, и наконец подписали договор на поставку в Россию некоторого количества лодок (ставка была сде-

лана на суда длиной 16-17 футов, то есть пятиметровые, хотя теперь растет спрос и на катера большей длины — до 6,5 метра).

Внешне «Mirage 1700» выглядит весьма привлекательно. Дизайн этого шестиметрового судна, как и дизайн большинства джипов, совмещает в себе эстетику современных обводов и линий с практичностью «рабочей лошади». Лодка идеально подходит для рыбной ловли и при творческом подходе в плане маскировки ее камуфляжной сеткой окажется прекрасной «площадкой» в камышах для охоты на



пролетную дичь. Открытые кокпиты на корме и носу позволяют разместиться, не мешая друг другу, двум охотникам или шести рыбакам. Уже в базовой комплектации лодка снабжена держателями для спиннингов и двухметровым «пеналом» для хранения удилищ. Подумали создатели катера и об емкости для рыбы — в днище носовой части расположен открывающийся сверху «аквариум» на 83 литра с принудительной аэрацией.

Попасть с кормы на нос можно как по широкому борту, так и через дверь в центральной части переборки. Сидящему за штурвалом капитану нет необходимости при совершении маневров привставать или сгибаться, чтобы разглядеть возможные препятствия — ветровое стекло довольно высокое и части, расположенные по краям прохода на нос, цельковые.

Мягкие сиденья очень удобны. На корме при желании можно установить складывающуюся лавку, а под три рыболовных кресла в качестве дополнительной опции предлагается пневматический регулятор подъема.

Корма может быть оборудована платформой для купания со складывающейся лесенкой. Если не устраивает очень стойкое красочное покрытие, можно заказать виниловое нескользящее покрытие. В стандартной комплектации для пола предусмотрено водостойкое ковровое покрытие, способное сделать передвижение по лодке бесшумным.

Казалось бы, все это мелочи, но на охоте и рыбалке удача часто складывается из таких вот мелочей.

Кстати, о мелочах, которых и у охотников, и у рыбаков обычно бывает в избытке — необходимо предусмотреть запасы на все случаи жизни в условиях экспедиции. Для таких «мелочей» предусмотрены несколько рундучков разной вместимости и несколько специальных отсеков.

На случай дождя целесообразно приобрести ходовой тент (а также тент для транспортировки и стоянки), хотя вода в кокпите не накапливается благодаря стоковым отверстиям на транце, через которые она самотеком выходит наружу. При необходимости можно включить электрическую трюмную помпу. Кстати, об электричестве. Разумеется, все провода в водозащитной изоляции, на катере имеется розетка на 12 вольт, подсветка на кокпите, можно заказать дополнительную опцию — стереосистему.

Нет, наверное, необходимости говорить, что в базовой комплектации предусмотрены навигационные огни, швартовочные утки и гудок, но целесообразно отметить, что панель управления имеет антибликовое покрытие, а руль — гидросилитель и регулируемый наклон колонки.

На волне

Отойдя от пирса, катер на малых оборотах выбрался из стояночной

бухты, потом уверенно и плавно вышел на глиссирование. По-видимому, владельцу катера хотелось продемонстрировать скоростные возможности лодки на двухбалльной волне, и мы стремглав понеслись навстречу ветру. Нужно сказать, ему это удалось в полной мере. При скорости в 26 узлов (порядка 50 км/час) катер врбался во встречную волну с уверенностью горячего ножа в сливочном масле. За десять минут мы отошли от берега километров на десять. Максимум, до которого владелец катера разогнал его, — это 42 узла (порядка 80 км/час), после чего возникают трудности в управлении на волне. Что же касается волнового порога, то катер неоднократно выходил в залив при волне высотой более полутора метров (!).

По поводу крепости корпуса при ударах о волну я уже говорил, а вот на ощущениях есть смысл остановиться. Алюминиевый лист толщиной 2,8 миллиметра, кажется, должен бы вибрировать и звенеть, как пустая консервная банка. Однако ничего подобного не происходит. Во-первых, потому что алюминиевый лист не сам по себе, а в непосредственном контакте с пенополиуретаном, заполняющим все полости. Во-вторых, конструкция лодки продумана так, что ребра жесткости минимизируют резонансные колебания плоскостей. Возможно, специальные приборы без проблем установят разницу в уровне шума корпуса толщиной

2,8 мм и, скажем, вдвое более толстого, но мое ухо этого не почувствовало (на следующий день пришлось на аналогичной волне тестировать катер с гораздо более толстым металлом). Если сравнивать с пластиковым катером, то характерного для последнего скрипа при ударе, создающего впечатление, что лодка расходится по швам, на «Крестлайнере» не было вовсе. Ощущение уверенности в надежности судна не покидало ни на миг.

Работая на американский рынок, «Crestliner» не видит необходимости в поисках иностранных моторов для своих лодок, поэтому поставляет их с движками «Mercury», которые в последние годы широко представлены и на российском рынке («Ист Балтик Марин» поставляет катера в аналогичной комплектации). Модель Mirage 1700 обычно комплектуется «Mercury 90 EXLPT», то есть девятилопастным мотором, что соответствует нижнему пределу мощности. Потолок — 200 «лошадей».

Вообще же транцевая плита пригодна для любого навесного мотора (или для двух, что более целесообразно на Балтике из соображений безопасности).

Попытка порыбачить

Попытка испытать катер в «деле», то есть в процессе рыбалки, и обнаружить те или иные специфические достоинства или недостатки, которые выявляются как раз на практике, удалась, как в одном неприличном анекдоте, «на пятьдесят процентов». К великому сожалению, вода Финского залива Балтийского моря летом 2007 года оказалась едва ли не мутнее, чем в дельте Меконга. Тем не менее кое-что проверить все-таки удалось.

Прежде всего, нас интересовал такой

параметр, как осадка. Для рыбаков и охотников это один из важных показателей (примерно такой же, как для автомобилиста клиренс, только с точностью «до наоборот»), поскольку указывает на проходимость в критичной ситуации. При максимальной загрузке (592 кг) осадка «Mirage 1700» составляет 1,04 метра (если опущена нога двигателя), да и у незагруженной лодки она лишь немногим меньше. На панели имеется показатель уровня погружения, что вместе с эхолотом позволяет капитану выбирать оптимальные места для причаливания к берегу или прохода над мелью.

Заброс спиннинга в любом направлении с кокпитов в носу или корме катера не требует особого внимания (как бы чего не задеть!), рыбак чувствует себя совершенно уверенно. При размещении двух рыбаков на носу еще четыре места (включая капитана судна) остаются в кормовом кокпите. Трое рыбаков вообще не почувствуют тесноты. Для них в стандарте предусмотрены кресла с поручнями, выдвигаемыми подставками и наборами специальных креплений.

Смонтированный по бортам крепеж для спиннингов позволяет заниматься троллингом на катере стандартной комплектации, хотя большинство покупателей приобретают максимум опций. А некоторые, как, например, владелец протестированного катера, делают собственную «обвязку», проверенную опытом и удобную для них лично.

Кстати, о владельце и его выборе. «Crestliner Mirage 1700» у Валерия (???) далеко не первая лодка. После нескольких пластиковых катеров он остановился на этой модели как наиболее полно отвечающей его запросам: с одной стороны, весьма импозантное,

комфортное судно, с другой — удобная для рыбалки «рабочая лошадка». Лодка «Crestliner Mirage 1700» средняя по цене в модельном ряду, который насчитывает одиннадцать лодок, отвечающих различным задачам, что позволяет подобрать под себя лодку человеку практически с любым достатком (от \$ 7000 до \$ 70 000). При этом надо учитывать что покупка лодки не спонтанное событие — на него необходимо время для того чтобы выбрать подходящую модель, определиться с ее комплектацией и сделать заказ. Срок поставки с момента заказа занимает около трех месяцев.

Цена вопроса для «Mirage 1700» — порядка \$ 35 000. То есть та же ценовая ниша, что и у джигов, рассчитанных на средний класс. И мы поневоле возвращаемся к тому, с чего начали разговор: «Crestliner Mirage 1700» — это, по сути дела, «джип» для любителей водных путешествий, «внедорожник» для охотников и любителей рыбной ловли. □

