

«МЫ В ВОДЕ ЛЕДЯНОЙ НЕ ПЛАЧЕМ...»

ИВАН СМИРНОВ

Ежегодно разработчики совершенствуют лодки. В результате все необходимое для рыбалки под рукой, а потому время, проведенное за любимым занятием, становится продолжительней.



Так уж повелось, что с моделями американских катеров «Lund» и «Weldcraft» нам часто выпадает знакомиться на пороге сезона: то поздней осенью, то ранней весной, когда навигация уже завершена или еще даже не началась. Вот и сейчас мы ехали на первый в этом сезоне тест, а по Неве шел лед...

Настоящий рыбак проводит с удочкой практически круглый год. Одного желания и рвения здесь мало — успешная ловля зависит от разумных действий и правильно принятых решений. Едва ли не самое важное среди них — выбор лодки для этого азартного и увлекательного дела.

Американские компании «Lund» и «Weldcraft» давно превратили обычную рыбалку в увлечение для эстетов. Обе они изготавливают специализированные катера вот уже более полувека и все равно находят, чем удивить придирчивого клиента! Каждый год разработчики совершенствуют лодки. В результате все необходимое для рыбалки под рукой, а потому время, проведенное за любимым занятием, становится продолжительней.

Мы были несказанно рады представившейся возможности протестировать одновременно сразу две специально «заточенные» под рыбалку лодки популярнейших американских брендов и сравнить их, что называется, «борт о борт».

Знакомство состоялось в верховье Невы. Испытательный маршрут, как это часто бывает, импровизировался по ходу действия, и больше всего нас волновал начавшийся ледоход. Лед шел то плотно, то отдельными льдинами, шел по залитой весенним солнцем реке. Пока ждали катера, а потом спускали их с трейлеров на воду, была сделана рекогносцировка ближайших акваторий в поисках чистой воды. Ладожский канал оказался свободным ото льда, а в бухте Петрокрепость он стоял вдоль берегов, откуда и попадал, гонимый ветром, на течение реки. Льда было не очень много, но достаточно для того, чтобы опасаться за корпус и моторы лодок и вносить коррективы в саму возможность скоростного режима плавания.

Модели, представленные нам: «Lund 2150 Baron» и «Weldcraft Maverick 220 DV», — были оборудованы 300-сильными подвесными моторами. На катере «Lund» стоял «Mercury Verado», а на «Weldcraft», кроме мощного «Suzuki DF-300-TX», был еще и 15-сильный вспомогательный «Suzuki».

Условия равные. По длине эти катера тоже не сильно отличаются друг от друга. Единственное, что сразу бросалось в глаза, — ходовой тент, установленный на «Weldcraft», что в этот еще холодный весенний день расценивалось как большое преимущество. Стоит заметить, что на другом катере его просто не поставили. ➤



«Lund 2150 Baron»

Длина, м	6,55
Ширина, м	2,54
Водоизмещение, кг	955
Угол килеватости, град.	
в носу.....	30
на транце.....	19
Запас топлива, л.....	295
Максимальная мощность, л.с.....	300
Вместимость, чел.	10

«Weldcraft Maverick 220 DV»

Длина, м	6,70
Ширина, м	2,59
Водоизмещение, кг	975
Угол килеватости, град.	
в носу.....	28
на транце.....	18
Запас топлива, л.....	235
Максимальная мощность, л.с.....	300
Вместимость, чел.	10



Обе лодки имеют носовой кокпит, с проходом через откидывающуюся часть в ветровом стекле, но на «Lund» он оказался более просторным и глубоким. Здесь предусмотрена установка кресла, с которого удобно ловить рыбу — чисто американский вариант. На маленькой носовой палубе обеих моделей были закреплены якоря; кроме того, на «Weldcraft» там установлен складной трап, а на «Lund» — электрическая якорная лебедка. Прочные поручни, по периметру охватывающие кокпит, надежно служат обеспечению безопасности находящимся в нем людям.

Более близкое знакомство множило отличия этих лодок. Ярко-красный корпус «Weldcraft», блестящий на солнце, привлекал внимание аккуратностью сварных швов, функциональностью планировки, простотой и надежностью исполнения деталей.

«Lund» уже самим оформлением бортов свидетельствовал о своей рыболовной направленности, хотя качество отделки, удобные эргономические кресла в кокпите, специальное покрытие на палубе красноречиво говорили, что его можно с успехом использовать и как лодку для отдыха. Мы с интересом познакомились с конструкторскими находка-

ми его изготовителей — такая возможность была, пока катер стоял на трейлере.

Отмечу, что на обоих катерах для хранения оборудования и снаряжения грамотно используется подпалубное пространство кокпитов; этой же задаче подчинены объемные комингсы, форпик и ахтерпик. Понравилось, что для кранцев предусмотрены специальные гнезда снаружи — на ходу они аккуратно убраны с бортов и всегда под рукой. Ну и, конечно, многие специальные вещи для рыбаков: на обоих катерах были аэрируемые садки для выловленной рыбы или живца, специальные органайзеры для хранения многочисленных удилищ, тарги.

Первые скоростные заезды были проведены на свободной воде у Ладожского моста. Красуясь перед объективами фотокамер, рулевые закладывали рискованные циркуляции, проносились на контргалсах и совершали параллельные проходы, поднимая тучи ледяных брызг.

Искусно лавируя между льдинами, мы дошли до Шлиссельбургской крепости, а потом направили лодки в Ладогу. Здесь наше внимание привлек белый лед, громоздящийся вдалеке. Чтобы добраться

до него, пришлось сойти с Кошкинского фарватера... Глубина стремительно уменьшалась. Сначала сбросили ход и наклонили, выводя винты к самой поверхности воды, мощные моторы. Потом экипаж катера «Weldcraft» его полностью поднял, перейдя на движение под вспомогательным двигателем — не так дорог ремонт в случае аварии. Прозрачная вода не скрывала внушительного вида камни, лежащие на чистом желтом песке.

Закончив очередную фотосессию, мы повернули назад. И тут-то нас ждал неприятный сюрприз. Нева была плотно забита льдом. Откуда он взялся за сравнительно короткий срок, осталось для нас загадкой. Два небольших катера терялись на фоне этой ледовой массы. В надежде, что все само «рассосется», мы посвятили некоторое время проверке скоростных и маневренных качеств тестируемых катеров, благо свободную ото льда часть Кошкинского фарватера можно было использовать в качестве мерной мили.

Оба катера под своими 300-сильными моторами уверенно разогнались и легко выходили на глиссирующий режим. «Lund 2150 Vagor» с тремя людьми на борту достиг наивысшей скорости 75 км/ч, а

«Weldcraft Maverick 220 DV», имея экипаж в семь человек, — 68 км/ч. Оба двигателя не давали максимальных оборотов (5800–6400 об/мин.), тахометры замирали на цифре 5100 об/мин. Судя по всему, винты для достаточно хорошо загруженных катеров были легковаты.

В повороты катера на разных скоростях входили уверенно как при достаточно осторожной манере управления, так и при резком переключении руля. Крен в сторону циркуляции не показался чрезмерным, и в кокпите было достаточно комфортно даже с занятыми фотоаппаратом руками. А вот при резком старте перегрузка сорвавшегося с места катера в обоих случаях была столь солидной, что требовала предупреждения со стороны водителя. Циркуляции были совсем небольшими, ну это и так понятно — при активном-то руле!

Оба катера имеют корпус с ярко выраженной килеватостью, поэтому волну минуют мягко, не шлепаясь после прохождения гребня.

Большого отличия места водителя на обоих катерах я не ощутил, возможно, из-за краткости пребывания в них.

Кресла на моделях удобные, имеющие регулировки и хорошо амортизирующие при движении на волне. »



ОТ КИЛЯ ДО КЛОТИКА



«Lund 2150 Baron» предоставил в пользование пассажирам удобные эргономические кресла, а вот на «Weldcraft Maverick 220 DV» за передними креслами были длинные диваны с объемными рундуками под ними. Удобный в хорошую, теплую погоду диван на корме нами не использовался — все укрывались от ветра под тентом.

Прошел час. Лед с завоеванной акватории не уходил. Мысль остаться с ночевкой в озере не пугала: отопители на борту каждой из них вселяли надежду на достаточный комфорт — только тент полностью поставить. Но терять время не хотелось. И мы решили идти до конца. «Weldcraft» направился навстречу препятствию...

К счастью, лед легко крошился, и движение в ледовом поле оказалось возможным. Следуя за флагманом, пытаюсь успеть до того, как лед сомкнется, спешит «Lund». Были моменты, когда красному катеру не удавалось сломать лед и он вылезал всем корпусом на его поверхность. Экипаж начинал раскачивать лодку, перебегая в кокпите с борта на борт, и она снова проваливалась под лед.

Такого испытания мы не планировали, и это ледовое плавание еще раз охарактеризовало американские катера как совершенно удивительные лодки. Я испытал неподдельное удивление, когда после этого приключения не нашел царапин и потертостей на их форштевнях и днищах!

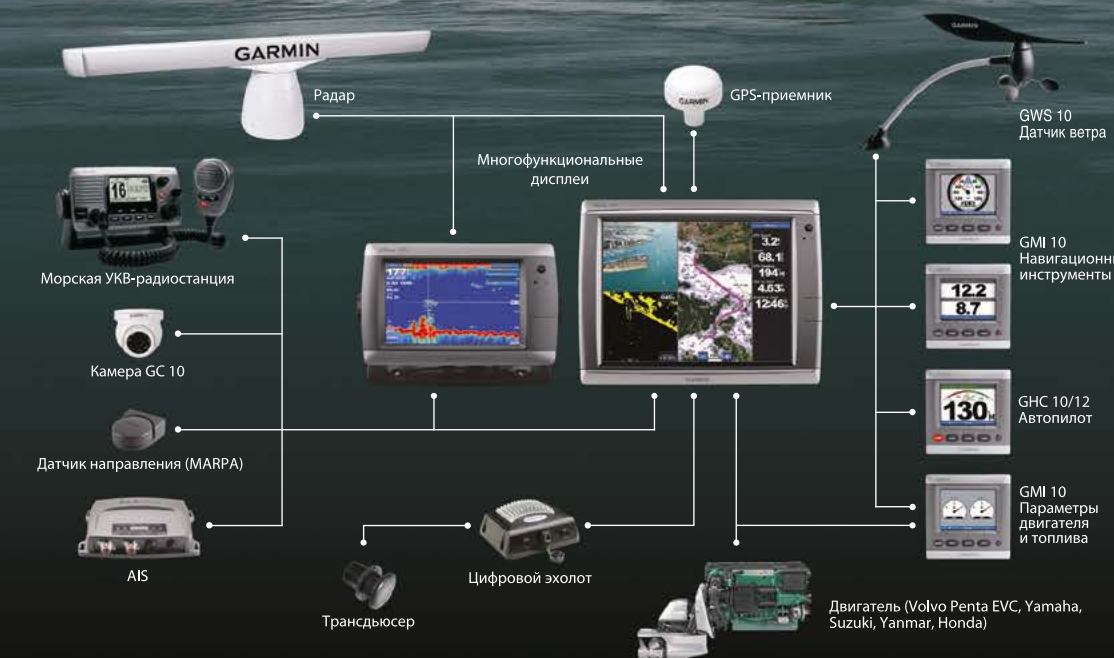
Автомобиль мчал по шоссе в город, и в его теплом салоне звучала давно забытая песня Макаревича, словно бы подводя итоги этого богатого на приключения дня:

«Мы в воде ледяной не плачем и в огне почти не горим — Мы охотники за удачей, птицей цвета ультрамарин...»



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

GARMIN



Современное оборудование для катеров и яхт

Сеть из суперсовременных широкоформатных дисплеев в сочетании с мощным радаром, высокоточным эхолотом, авторулевым для моторных и парусных яхт подарит вам незабываемые ощущения комфортного и уверенного управления.

Картография

- **BlueChart® g2 Russia**
Карты для профессиональных судоводителей. Включают судоходный водный путь от Финского залива до Каспийского, Азовского и Черного морей.
- **Дороги России. РФ. ТОПО. Версия 6.хх**
Карты внутренних водных путей и озер России на SD или microSD для рыбаков, охотников и туристов. Содержат навигационную обстановку на реках Нева, Москва, Ока, Волга, прилегающих водохранилищах, каналах, Ладожском, Онежском и других озерах, а также различную полезную информацию.
- **BlueChart® g2 Vision**
Эксклюзивные морские карты зарубежных вод на SD или microSD с высоким уровнем разрешения и 3D-перспективой выше и ниже ватерлинии.

Реклама. Товар сертифицирован



www.garmin.ru

Импортер: ЗАО «Навиком», тел.: +7 (495) 786-65-06