



НАСТУПИВШЕЕ ЗАВТРА

МАРК КРАСНОГОРСКИЙ

Мода на ретро не проходит никогда. Само понятие «ретро» с годами меняется, но люди склонны к ностальгии. Многим кажется, что двадцать, тридцать, восемьдесят лет назад было что-то такое, чего сегодня уже не сыскать. Что ж, возможно, это и так. Просто порой бывает немного странно, когда в категорию «ретро» попадает какой-то известный с детства предмет, песня или человек.

В 1957 году судостроительным конструкторским бюро ССЗ «Красное Сормово», располагавшимся в Нижнем Новгороде (тогда Горьком), был разработан проект катера «Волга». Годом позже там же сошел со стапеля первый корпус этого катера, выпускавшегося вплоть

до 1986 года на разных заводах. До 1965 года катер производили также под названием «Стрела», а в народе он именовался «Крылатка» — за подводные крылья, которые и делали его таким особенным. Это была вожделенная мечта, наверное, всех любителей отдыха на воде. И даже людям, далеким от водной стихии, было трудно не влюбиться

в этот катер. При своих восьми с половиной метрах, с длинной носовой палубой и не менее длинным моторным отсеком, «Крылатка» была образцом изящества и могла прокатить 6 пассажиров на максимальной скорости 65 километров в час.

Сегодня на водных просторах России можно встретить достаточно большое ко-

личество восстановленных (в большей или меньшей степени) «Крылаток». Некоторые из них, к сожалению, решительно невозможно узнать: к старым корпусам судов разного рода назначения относятся со значительно меньшим пиететом, нежели к автомобилям или самолетам. Тем приятнее бывает увидеть исключения из этого правила: две российские компании в очередной раз объединили свои усилия и спустили на воду третий, полностью отреставрированный корпус «Крылатки». Компания «Мультитек» взяла на себя именно реставрацию корпуса, а компания «М-Круизер Моторс» занималась силовыми

системами, подводным оперением и прочей оснасткой катера. А мне довелось испытать его на воде.

Впрочем, слово «отреставрированный» здесь все же неуместно. Катер был значительно доработан, но при этом были полностью сохранены обводы корпуса. Вместо обычного для него бензинового двигателя мощностью 90 л.с. обновленный катер получил новенький MerCruiser 4.3 мощностью 190 «лошадей», увеличенный топливный бак, а главное — новый, невероятный экстерьер. Вся палуба отделана лакированным красным деревом. Обивка сидений выполнена из кожи. На катере появился новый штурвал, электроника, его оснастили современной аудиосистемой, улучшили шумоизоляцию (что я оценил позже). Приборная доска блистает хромом и также отделана красным деревом. С виду — благородный итальянский катер из красного дерева тех же годов, только появился он на свет трудами отечественных умельцев. И дело не только и не столько в качественном исполнении, а в том, с какой любовью и вниманием к мелочам все это сделано. Кто бы мог подумать, что корпус этой «Крылатки» был куплен за гроши, в ужасном состоянии и, разумеется, не на ходу! Как говорится, было бы желание, а способ найдется.

На момент проведения тест-драйва катер все еще доводили до ума: подводные крылья требуют тонкой настройки при изменении веса, центра тяжести и мощности двигателя.

К сожалению, именно из-за неполной готовности наш тест-драйв был сокращен до небольшой поездки, но и она доставила массу впечатлений.

Дул легкий ветерок 2–3 м/с, но из-за постоянно пронсящих мимо судов волнение было около метра. Тем не менее катер отлично слушался руля даже на малых скоростях, и мы потихоньку направились в сторону Пироговского водохранилища. Возможно, благодаря тому самому «подводному оперению» катер очень мало реагировал на волну даже до выхода на глиссирование, что весьма удивительно для его размеров. После выхода на глиссирование о существовании волны можно было просто забыть — «Крылатка» ее не замечала и шла ровно, как по шоссе. Впрочем, в данном случае термин «глиссирование» не совсем уместен, ведь «Крылатка» встает на крыло. Выход на крыло проходит практически мгновенно и даже немного разочаровывает: нет привычной паузы, задиранья носа, рева моторов. Достаточно лишь слегка поддать газу — и спустя пару секунд вы летите над водной гладью.

При 3000 об/мин мы уже неслись на скорости около 40 км/ч, на 4000 об/мин отметили 67 км/ч. Увы, приборы, как и подводные крылья, еще не были откалиброваны, посему к приведенным данным нельзя относиться как к окончательным. Из-за «подводного оперения» (а также, вероятно, из-за неточности приборов) какой-либо разницы при движе-



нии против и по течению не наблюдалось. Единственное, что наблюдалось, — свист ветра между крыльями и корпусом катера. Впрочем, эти досадные нюансы уже были устранены на момент написания статьи, но катер уже отправился к заказчику, и прокатиться еще разок мне, увы, не удалось.

Что поразительно — практически не было слышно двигателя. Современный двигатель, отменная шумоизоляция и большой мотор-

ный отсек делают свое дело. При этом я пробовал послушать его как с места капитана, так и с заднего сиденья. Разница, разумеется, есть, но незначительная. Увы, мне неведомо, как «звучал» катер с родным двигателем, но что-то мне подсказывает, что это были другие звуки.

Мы развернулись и направились в обратном направлении. Кстати, перед тест-драйвом меня пугали, что радиус циркуляции

составит примерно ширину Пироговского водохранилища, но пугали совершенно напрасно. Немного сбросив скорость (примерно до 35 км/ч), мы развернулись с радиусом в три-четыре длины корпуса. Сопровождающий нас скоростной катер пошел вперед (какой же шум он издавал при этом!), а мы стали отчаянно скакать по его волнам. Момент схода крыла с волны заставляет катер терять немного скорости, но уже через секунду крыло снова находит опору — и вы продолжаете лететь навстречу ветру и волнам.

Приключение закончилось, мы вернулись в яхт-клуб, где спокойно пришвартовались, а я задержался ненадолго полюбоваться «Крылаткой». Прокатившись на этом отреставрированном катере, я понял, почему в свое время он занимал такое же место на воде, что и «Чайка» среди автомобилей своего времени, и почему по сей день пользуется спросом. Покопавшись на форумах, я нашел немало деятелей, которые «восстанавливают» катера этой серии, как Бог на душу положит, и это даже обидно. Многочисленные гниющие корпуса легендарных крылатых лодок заслуживают того, чтобы обрести владельцев, желающих и готовых вложить в реставрацию этого легендарного катера то же количество любви и старания, которое довелось получить этой «Крылатке». Буду надеяться, что мне еще доведется увидеть ретрогонки пары десятков подобных катеров на местных водохранилищах. Вот это будет зрелище! ❖



Sterndrive & Inboard Engines

GASOLINE • DIESEL



Комплектные бензиновые и дизельные пропульсивные системы Mercury MerCruiser и Mercury Diesel. Два года фирменной гарантии завода-изготовителя. Цена включает двигатель, транцевую сборку, угловую колонку, гидравлический привод подъема колонки, гидравлический усилитель руля, приборы. Система SmartCraft. Электронная система управления газом-реверсом (опционально для бензиновых и стандартная для дизельных двигателей).



Судовые новые двигатели Mercury MerCruiser и Mercury Diesel с навесным оборудованием для использования с колонками Alpha One и Bravo. Два года фирменной гарантии завода-изготовителя.

Транцевые сборки и угловые колонки Alpha One и Bravo. Фирменная гарантия завода-изготовителя один год.



Новые и восстановленные на заводе-изготовителе судовые двигатели Mercury MerCruiser без навесного оборудования с фирменной гарантией завода-изготовителя один год. Объем двигателей 3.0, 4.3, 5.0, 5.7, 6.2, 7.4, 8.1 и 8.2 литра. Возможность установки навесного оборудования и наладки двигателя в сертифицированном сервисном центре Mercury MerCruiser.



Широкий выбор аксессуаров, комплектующих и запасных частей, а также гарантийный и послегарантийный ремонт и обслуживание. Доставка в любой регион России.



TRADE & MANAGEMENT, CORP.

ОФИЦИАЛЬНЫЙ ДИСТРИБЬЮТОР



М-КРУИЗЕР
территория качества
MOTORC

СЕРТИФИЦИРОВАННЫЙ ТЕХНИКО-КОММЕРЧЕСКИЙ ЦЕНТР