



МЕЧТАТЕЛИ ИЗ КИРККОНУММИ

АРТЁМ ЛИСОЧКИН

«За электричеством будущее! — фанатично поблескивая очками, восклицал глава Castello Boats Туукка Хаканен, несколько смахивающий в этот момент одновременно и на безумного профессора, и на его юного друга из известного кино про путешествия во времени. С таким энтузиазмом, наверное, агитировали в свое время за лампочку Ильича взамен коптящей лучины. — Да, пока наше изделие далеко от совершенства, но прогресс в этой области движется семимильными шагами, и вскоре электрические лодки станут вполне обычным делом! Не знаю когда, но это точно будет!»

Ребята из Castello вообще большие затеяники. То вдруг поставят на свой тихий семейный и бюджетный катерок 530 НТ, прекрасно чувствующий себя под «полтинником», 150-сильный водометный блок и по случаю лютого зимнего мороза испытают получившийся комплект в польные, образованной местной электростанцией. То потешат публику плавучей сауной, да еще и в виде автомобильного трейлера (сауна не у воды — для финнов не сауна вовсе; постройка на берегу требует миллиона согласований, а так это уже лодка, на которой можно приставать куда угодно). Да и вообще спектр деятельности, несмотря на довольно скромные объемы выпуска, более чем широк: тут и «штучные» моторные и парусные яхты, и даже суда на воздушной подушке... В общем,

появление фирмы на Floating Show с весьма нестандартным продуктом особого удивления не вызвало.

В предоставленном на растерзание журналистской братии флоте Castello 3.5 Tender играл роль этакого «гадкого утенка». Во-первых, он оказался здесь самым маленьким. Во-вторых, самым «открытым» — по сути, это практически гидроцикл, только с подвесным мотором. Коллег, которым выпадало проехать на нем очередной тестовый отрезок маршрута, всякий раз провожали, как на подвиг — и неудивительно, учитывая сильнейший ветер, гуляющую по озеру битую волну и дождь, с надоедливой регулярностью орошавший окрестности. Впечатления, которыми делились рискнувшие прокатиться герои, тоже были неоднозначны. Кое-кто счел этот аппарат чересчур экстремальным, в особо ярких

красках повествуя, какого натерпелся страху на продольной волне. Некоторые даже пытались двигаться «галсами», только чтобы на нее не попадать! Поперечная волна, впрочем, тоже не доставила части испытателей особой радости — судя по тому, что финишировали они мокрыми с ног до головы.

Поэтому, когда настал мой черед, я первым делом решил оценить остойчивость малютки прямо у причала. В конце концов, лодка позиционируется как яхтенный тендер, что накладывает на нее определенные обязательства. Конечно, опытный моряк доедет до берега на чем угодно, но вот изнеженные пассажиры при посадке в тузик не должны испытывать проблем с равновесием.

На первый взгляд, посудина действительно кажется валкой — незначительная ширина усугубляется довольно килеватыми



«Таблетка» на браслете — это не просто аварийный kill switch или противоугонный иммобилайзер. Радиочип можно индивидуально запрограммировать — например, чтобы ограничить максимальную скорость

обводами днища. Но на деле оказалось, что некоторые проблемы есть лишь с так называемой начальной остойчивостью: слегка накренившись, Castello словно уперся скулой в невидимую подводную сваю. Я даже рискнул встать всем своим весом на бортовой планширь — полный порядок! Короче, дамам при посадке в эту штуковину с борта большой яхты надо просто объяснить, что перевернуть ее практически нереально, хоть она и болтается немного с бока на бок. Кстати, широкий мягкий «воротник» по всему периметру позволяет обойтись без кранцев — самое то для «жесткого» тендера, размер которого, вдобавок, идеально вписывается в габариты транцевых платформ и «гаражей» большинства парусных и моторных яхт.

Выйдя на маршрут (все те же ветер и почти полуметровая короткая волна, только вот без дождя обошлось), я сразу понял, почему многие коллеги, особенно не имеющие опыта катания на гидроциклах, поминали экстрим и даже сгоряча обзывали бедную малютку «бешеной табуреткой». Во многом это вызвано особенностями «мотоциклетной» посадки водителя. С высоты сиденья и без того кро-

шечный корпус кажется еще более узким, а при кренах на продольной волне голова седока раскачивается по большому радиусу, что и вызывает у тех, кто привык к обычным мотолодкам, ощущение близкого оверкиля. При этом постоянно держать руку на рукоятке газа-реверса практически нереально — она расположена слишком далеко. Поэтому я не стал мудрствовать — попросту воткнул ее вперед до упора, да так и поехал.

Конечно, это вам не классическая моторка и даже не «гидрик» — при движении вдоль гребней короткой озерной волны порой нависаешь при крене прямо над водой, а поперек — то и дело целиком подлетаешь в воздух, но вскоре такой способ передвижения начинает доставлять удовольствие. 25-сильный подвесник на подобном корпусе — это хоть и не запредел, но вполне серьезно, и я быстро оставил за флагом многих участников пробега, которые предпочли двигаться более комфортным ходом. Захват за классическую круглую «баранку» вполне надежен (к тому же уже сам принцип управления не позволяет, в отличие от гидроцикла, произвольно совершить опасный маневр), а толчки на волне можно амортизировать ногами, при встав с сиденья. При этом я так и добрался бы до базы в полной сухости, если бы не свалил дурака — решив дождаться отставшую лодку с фотографом, на скорости 27 узлов (почти 50 км/ч) резко сбросил газ. Нос Castello незамедлительно воткнулся в волну, и меня накрыло облаком перечеркнутых разноцветной радугой мелких брызг.

Конечно, аппарат любопытный — прежде всего потому, что сочетает в себе классический тендер (представляющий собой просто транспортное средство) и аквабайк, предназначенный в первую очередь для забав на воде. На борту яхты можно иметь только что-то одно, поэтому вариант «два в одном» наверняка привлечет многих. Можно и «подурковать», особенно на волне, а можно и просто скататься на берег, особенно если надо успеть до закрытия магазина, причем даже при полном параде и в нормальной обуви (кокапит Castello, в

Все пространство под сиденьем занято массивными литий-ионными аккумуляторами и зарядным устройством



Бортовой компьютер электрического Castello PET работает в паре с навигатором GPS и позволяет в числе прочего рассчитать, хватит ли для определенного маршрута заряда батарей

отличие от «подножек» гидроцикла, надежно защищен высокими фальшбортами, имеются и вместительные сухие рундуки).

Однако даем этот тест на полном серьезе больше ради второй лодки, красный корпус которой особо не удалялся от базового причала и в многокилометровые маршруты не ходил. Подвесного мотора на ней не имелось — как и в принципе двигателя внутреннего сгорания, судя по еле слышному жужжанию на ходу. Эта штуковина действительно оказалась электрической! >>>



Castello PET

Длина, м.....	3,48
Ширина, м.....	1,50
Вес, кг.....	280
Мощность электромотора, кВт.....	25
Производительность батарей, кВт.ч..	14



Честно говоря, глиссирующие электролодки мне до сих пор доводилось видеть лишь на фотографиях и видео, а тут еще и покатались вышло. И хотя разогнаться удалось только до 17 узлов (чуть более 30 км/ч), а в крутых разворотах нагруженный аккумуляторами аппарат заметно терял ход, впечатлений оказалось хоть отбавляй.

Меня сразу предупредили, что Castello PET представляет собой лишь «концепт», так что и отнесемся к нему соответственно. Аббревиатура, в которой владеющие английским первым делом обнаружат намек на домашних питомцев, расшифровывается как Personal Electric Tender и явно отсылает к сокращению PWC, которым за границей принято именовать аквабайки и прочие плавсредства «для эгоистов». Действительно, эта лодка еще ближе к гидроциклам, нежели «базовая» — электромотор мощностью 25 кВт работает в паре с прямооточным водометом. Известно, что «джет» по сравнению с гребным винтом требует большей мощности, так что вроде бы при всех «электрических» ограничениях вариант это не особо рациональный. Но Туукка еще раз подчеркнул, что за скоростью намеренно не гнались — важнее было соблюсти целостность концепции. Водомет значительно безопаснее при всяких развлечениях на воде, плюс позволяет увереннее чувствовать себя на незнакомых мелководных акваториях, что для яхтенного тузика немаловажно.

Управление осуществляется неким подобием самолетного штурвала со столь же «короткой» перекладкой с борта на борт; в правый «рог» его встроена «гашетка» для плавной регулировки тяги (правда, оказавшаяся тугой, словно кистевой тренажер). Впрочем, тонкий контроль скорости здесь нужен разве что при швартовке, так что я предпочел воспользоваться торчащей справа от штурвала ручкой, сразу включающей «самый полный». А вместо привычной стропки безопасности мне вручили браслет с электронной «таблеткой», надевающийся на руку или на ногу (увы, тут тоже не все оказалось гладко: из-за слишком короткого радиуса ее действия мотор могло «обрезать» и безо всякого падения за борт). И это не просто банальный kill switch или противоугонный иммобилайзер: оказывается, «таблетку» (любую из входящих в комплект пяти) можно запрограммировать — например, для ограничения скорости, когда даешь покатайтесь за рулем ребенку.

Как позже выяснилось, это отнюдь не единственный электронный «наворот»: бортовой компьютер, работающий в паре с навигатором GPS, способен сразу сообщить, хватит ли для определенного маршрута заряда батарей, и даже в некоторых случаях автоматически «притушить» мощность в экономичный режим, чтобы вы смогли вернуться обратно (естественно, на экране перед штурвалом всегда высвечиваются уровень зарядки и потребляемая мощность, плюс сюда можно вывести оставшееся время работы и запас хода в зависимости от выбранного режима).

Короче говоря, разработчикам новинки

нашлось чем удивить нашу выдающуюся видя братию и помимо самого по себе глиссирующего под электромотором.

Конечно, концепт есть концепт. Большую часть времени аппарат стоял у причала, подсоединенный к береговой электросети (по-скольку все гоняли на полном ходу, батарей не хватало и на час такого катания). При весе под 300 кг и полностью занятых литий-ионными аккумуляторами рундуках отнести его к тендерам тоже довольно проблематично. Однако Туукка во многом прав.

Электродвижение все настойчивей вторгается в привычные области, где до сих пор царили исключительно двигатели внутреннего сгорания. К ставшим уже привычными «гибридным» автомобилям присоединяются устроенные по такому же принципу лодки и даже самолеты. Аккумуляторы катастрофически теряют в весе, становясь при этом все более емкими, появляются все более легкие и экономичные электромоторы. И пусть эксперименты в этой области пока не сулят немедленного финансового успеха, затраты на создание подобных концептов неминуемо принесут свои плоды. Вернемся к этой теме хотя бы лет через пять. ❖

Castello 3.5 Tender

Длина, м.....	3,48
Ширина, м.....	1,50
Сухой вес, кг.....	140
Мощность ПМ, л.с.....	15-40
Категория СЕ.....	«С» / 3

Компания МНЕВ и К°

NEV MHEB и K° Catfish Korsar

Производит лодки Корсар с модификациями баллонов Стандарт(Standart) и ПРО(PRO)



МОДЕЛЬНЫЙ РЯД ЛОДОК "КОРСАР"

Туз (TUZ)



Дж.Сильвер (J.Silver)



Боцман (Botsman)



Командор (Komandor)



Комбат (Combat)



Адмирал (Admiral)



www.korsarboat.com

www.mnev.ru

ПКФ "Мнев и К" 192148, г. Санкт-Петербург, тел. : +7(812) 331-88-11, факс: +7(812) 331-88-10; e-mail: opt@mnev.ru, sekretar@mnev.ru