



ВИДЕО



Ocean King 300



Cuddy King 300

ДВА КОРОЛЯ

ГЕОРГИЙ КАРПЕНКО

Эти лодки просто созданы для изобилующих рыбой северных рек, а также крупных озер: Ладоги, Онеги, Байкала. Прибрежные воды Камчатки и Белое море им тоже по плечу. Благодаря теплой и комфортабельной кабине их можно использовать не только для рыбалки, но и как экспедиционные для многодневных путешествий с комфортом.

Споры специалистов о том, какой корпус при постройке быстроходных судов для спортивной рыбалки лучше: алюминиевый или стеклопластиковый, — не утихают по сей день и, наверное, никогда не утихнут. Прежде чем приступить к написанию этой статьи, автор просмотрел большое количество фото- и видеоматериалов о катерах американского и европейского производства. Безусловным лидером тут является Северная Америка: такого разнообразия всевозможных лодок и катеров для ры-

балки нет больше ни в одной стране. Строят их преимущественно из стеклопластика. Но для северных широт предпочтительнее все же «крылатый металл» — в силу своей практичности и «неубиваемости» (особенно при низких температурах).

Не стараясь занять чью-либо сторону в этой извечной дискуссии, расскажем об алюминиевых катерах американской компании Weldcraft, две старшие модели которой — 300 Ocean King и 300 Cuddy King — нам довелось протестировать.

Увидев эту эффектную парочку еще на

трейлерах, влекомых могучими пикапами, мы сразу обратили внимание на их солидность и основательность. Сами трейлеры — под стать лодкам: мощные, трехосные, оснащенные гидравлическими дисковыми тормозами. Лодки по форме корпусов и надстроек очень напоминают профессиональные рыболовецкие суда, занимающиеся промыслом на Аляске и в северной части Канады. Вид этих катеров, оборудованных большими закрытыми рубками, говорит о том, что предназначены они для троллингового лова преимущественно в холодных широтах.

Отличительной особенностью катеров Weldcraft, которая выделяет их из обширного семейства одноклассников, является характерный изгиб корпуса в носовой оконечности, придающий облику лодки «профессиональный» вид и обусловленный вполне практичными соображениями: незаливаемостью бака и лучшей всхожестью на волну. На Cuddy King этот облик подчеркивается еще и рубкой с обратным наклоном лобовых стекол, переходящей в небольшой кап, под которым находится носовая каюта.

У Ocean King конструкция носовой оконечности несколько иная. Из ходовой рубки — через дверь в лобовой переборке — можно пройти в небольшой, но очень удобный носовой кокпит. Наклон лобовых стекол на этой лодке — в сторону кормы. С точки зрения обитаемости предпочтительнее Cuddy King, имеющий в каюте дополнительно два полноценных спальных места. А вот для выхода на берег и швартовок ком-

поновка Ocean King представляется более удобной. Да и при некоторых видах рыбалки наличие носового кокпита является неоспоримым преимуществом.

На обоих катерах оборудованы полноценные санузлы с входом из кокпита. Это для сурового цельносварного катера, похоже, самое то, поскольку санузел великолепно вентилируется и позволяет экипажу проходить сюда, не снимая верхней одежды и резиновых сапог. Впрочем, по желанию заказчика дверь в санузел может быть перенесена внутрь надстройки.

Теперь о корпусах лодок. Они при внимательном рассмотрении имеют два принципиальных отличия: килеватость обводов в носовой оконечности и на транце. У Cuddy King она составляет 60° и 20°, а у Ocean King 28° и 18°. В обоих случаях килеватость довольно глубокая, но у Cuddy King ход на волне несколько более мягкий, хотя мощности моторов и времени для выхода на глиссирование

ему требуется несколько больше. Правда, с парой могучих подвесных Suzuki 300 (с винтами противоположного вращения), которыми были оборудованы обе лодки, разница во времени при выходе на глиссирование, несмотря на небольшие различия в конструкции корпусов, была ничтожной.

На обоих катерах предусмотрена масса всевозможных рундуков, полок и ящиков для хранения многочисленного снаряжения. Сразу бросается в глаза добротность и качество внутреннего убранства лодок. На небольшом камбузе есть все необходимое для полноценного питания команды из 4–5 человек в течение пары-тройки дней. Катера достаточно крупные, что позволяет установить на борту даже небольшой дизель-генератор, если в этом есть необходимость. Ну и автономный отопитель, разумеется: лодка-то построена для холодных широт. Ocean King был оборудован вторым полноценным постом управления в кокпите, что очень удобно при швар-



Основным отличием Cuddy King 300 от Ocean King 300 является наличие полноценной носовой каюты

товках в тесных маринах, особенно в темное время суток.

И вот катера на воде. Место для ходовых испытаний было выбрано как нельзя удачнее: исток реки Невы. Здесь при большой ширине русла отличные глубины почти до самых берегов. Отходим от берега малыми ходами, прогревая при этом моторы, а потом смело даем полный газ и буквально через считанные секунды летим по речной глади со скоростью под 80 км/ч. Набор скорости настолько стремительный, что чувствуешь себя пассажиром скорее автомобиля, нежели катера. На ходу сразу оцениваешь удобство посадки рулевого. Роскошные кресла с амортизаторами, регулируемые под вес седока.

Великолепный обзор как у Ocean King, так и у его «оппонента» — Cuddy King, хотя лобовое остекление с обратным наклоном у Cuddy King представляется нам все-таки более выгодным. Да и отсутствие носового кокпита с дверью в лобовой переборке делает облик Cuddy King более внушительным, по-настоящему морским, не говоря уже о наличии полноценной носовой каюты. Но вернемся к ходовым испытаниям.

Больше всего в этих катерах привлекает, пожалуй, их безупречная, отточенная управляемость, причем как на малом ходу, так и на высокой скорости. Ощущения, напоминающие езду на мощном автомобиле, подчеркиваются особенным, очень мягким ходом. Даже при прыжках на специально разводимой вторым катером волне корпус врезается



Cuddy King 300

в нее, как нож в масло, мелкая тряска и удары днищем на большой скорости — как от езды по ухабам — практически отсутствуют. По гладкой воде на максимальной скорости катера идут бок о бок, практически не поднимая брызг. Волнообразование минимальное. При перекладке штурвала на борт «до упора» катер разворачивается на минимальной циркуляции, практически не теряя скорости. Ощущения при этом фантастические. Перегрузки, правда, довольно внушительные. При такой эквилибристике очень важно крепко держаться за что-то. Но и тут конструкторы Weldcraft не подкачали. На обеих лодках пред-

усмотрены удобные поручни, причем они установлены именно там, где это необходимо.

Было бы очень интересно испытать катер на волнении и посмотреть, при какой высоте волны он может идти в глиссирующем режиме. Но погода в тот день стояла замечательная, и даже суровая Ладога, в которую мы выскочили в районе Петрокрепости, была на удивление спокойной.

Отсутствие такого привычного для многих атрибута, как подруливающее устройство, практически не сказывается на маневрен-

ности лодок. При наличии двух двигателей катера прекрасно управляются даже при довольно сложных маневрах на швартовке. Очень понравился «выход» на берег. На небольшом ходу приподнимаем моторы и въезжаем носом на песок пляжа. Вот где оно, преимущество алюминиевого корпуса! К тому же еще и неокрашенного. Вряд ли кому-то придет в голову сделать это на катере из стеклопластика, рискуя ободрать сверкающий гелкоут. А тут — пожалуйста! К тому же носовые оконечности лодок оборудованы широкими площадками и трапами, по которым очень удобно спускаться на берег и подниматься обратно в лодку. >>>



Ocean King 300





Несколько более выигрышно в такой ситуации выглядит Ocean King, располагающий сквозным проходом в носовой кокпит.

Оба катера проявили себя с самой лучшей стороны. Затрудняюсь сказать, какой понравился больше: уж очень они хороши. Впрочем, выбор в любом случае остается за покупателем.

Хочется добавить, что эти лодки просто созданы для наших изобилующих рыбой северных рек, а также крупных озер: Ладоги, Онеги, Байкала и других. Прибрежные воды Камчатки и Белое море им тоже по плечу. Причем катера Weldcraft, благодаря просторной, теплой и комфортабельной кабине, с большим успехом могут использоваться не только для рыбалки, но и как экспедиционные. Для отдаленных регионов компания

Weldcraft предлагает потребителю модификацию со стационарными двигателями, включая дизельные, как с поворотными-откидными колонками, так и с водометами.

Правда, при создании модели под стационарную установку конструкторам, увы, пришлось поступиться размерами кокпита, но тут уж ничего не поделаешь. Так что перспективы у катеров Weldcraft в России очень хорошие. Надеемся, нам доведется провести полноценные ходовые испытания водометной модификации Weldcraft и рассказать о ней нашим читателям. Напоследок хочется упомянуть о невероятном количестве опций, предлагаемых производителем. Помимо различных пропульсивных установок, о которых мы уже говорили, это, конечно же, всевозможное электрооборудование: от генератора

до гребных электродвигателей для троллинга. Хотите тиковый настил на палубе — пожалуйста. Другая, более короткая кабина — не вопрос. И еще много-много всего... ❖



Компания «Фишлидер» — официальный дистрибьютор компании Weldcraft (США)
Тел. в Санкт-Петербурге:
+7 (812) 640-6658,
факс +7 (812) 318-7745
info@fishleader.ru,
www.fishleader.ru

Weldcraft	Cuddy King 300	Ocean King 300
Длина, м.....	9,70	9,70
Ширина, м.....	2,59	2,59
Осадка, м.....	0,50	0,50
Высота транца, м.....	0,64	0,64
Килеватость, град.:		
на транце.....	20	18
в носу.....	60	28
Толщина обшивки, мм:		
днища.....	6,3	6,3
бортов.....	3,2	3,2
Сухой вес, кг.....	2400	1940
Запас топлива, л.....	670	600
Запас воды, л.....	40	40
Пассажировместимость, чел.....	10	10
Кол-во спальных мест.....	4	4
Мощность ПМ (суммарная), л.с.....	600	600
Категория СЕ.....	«B»	«B»



VII международная выставка катеров и яхт Московское Боут Шоу

11-16 марта 2014 года
МВЦ «Крокус Экспо», III павильон



VII International Exhibition of Boats and Yachts
Moscow Boat Show

March 11-16, 2014, Crocus Expo IEC, Pavilion 3



Организатор / Organizer **КРОКУС ЭКСПО**
Международный выставочный центр

