



# ВОЗМОЖНЫ ВАРИАНТЫ

АРТЁМ ЛИСОЧКИН  
ФОТО ИГОРЯ МЕЛЬНИКОВА

*У тех наших читателей, которые обращают внимание только на иллюстрации, может сложиться впечатление, будто мы по несколько раз тестируем одну и ту же лодку. Различные модели американской компании Weldcraft, успевшие побывать на редакционных тестах, внешне действительно во многом схожи. Но даже применительно к конкретной модели (в данном случае Ocean King 260) испытанный нами образец представляет собой лишь один из многочисленных ее вариантов — при всех немалых объемах ее выпуска вы вряд ли встретите две абсолютно одинаковые лодки с этим названием и цифровым индексом.*



ВИДЕО



**В**нешняя схожесть определяется в первую очередь традиционностью самой по себе концепции алюминиевых рыболовных лодок «озерно-морского» класса, давно сложившейся за океаном. Исторически эта область малого судостроения, пожалуй, наиболее консервативна, и типичного «американского рыболова» лю-

бой марки можно без труда опознать на воде по одному только характерному силуэту. Поскольку основа, вполне устраивающая многомиллионную армию любителей рыбалки, отработана на протяжении многих десятилетий, революций здесь явно не предвидится. Производители судов этого класса, действуя в заданных рамках, стремятся превзойти друг друга прежде всего в частностях — тех порой

не особо заметных деталях, которые в итоге и склоняют чашу потребительского интереса в ту или иную сторону.

Конечно, всем прекрасно известно о существовании опций — элементов оборудования, приобретаемых за дополнительную плату, которые способны коренным образом преобразить базовую версию. Компания Weldcraft пошла еще дальше. Перед заказом лодки ка-

рандаш вам понадобится не только для того, чтобы подчеркнуть нужные строчки в перечне опций — не исключено, что придется и в меру способностей немного порисовать.

## НЕ НУЖНО — НЕ ПЛАТИ

Не секрет, что максимальная базовая комплектация — это палка о двух концах. В принципе, это те же опции, только заранее вклю-

ченные в общую цену. Кому приходилось заказывать дополнительное оборудование, тот прекрасно знает: главное тут вовремя остановиться, иначе по мелочи может набегать сумма, сопоставимая с ценой собственно лодки. Есть вещи из категории баловства, а есть предметы первой необходимости, определяемые в первую очередь тем, для каких целей и на какой акватории вы собираетесь

использовать будущее приобретение.

При этом не стоит считать, что в базовой комплектации лодка Weldcraft «пуста, как барабан». Дело в приоритетах. Поскольку лодка рыболовная, предметами первой необходимости здесь является то, что иная категория потребителей как раз относит к баловству.

Предоставленный на тест Ocean King 260 был нафарширован опциями до предела, но, »



**РЕЗУЛЬТАТЫ ИСПЫТАНИЙ  
Weldcraft Ocean King 260**

Нагрузка — 5 чел. плюс 180 л топлива, ПМ — четырехтактный Mercury Verado 350 с подводной частью Mercury Racing, транцевые плиты полностью подняты, ГВ — стальной трехлопастной Mercury Enertia шагом 20 дюймов, скорость ветра — 5–8 м/с, высота волны — 0,4–0,5 м, темп. воздуха — +3 °С, темп. воды — +8 °С, акватория — Ладожское озеро в районе острова Селькямарьянсаари

Об/мин	Скорость		Расход топл., л/ч	Дальность хода	
	узлы	км/ч		мили	км
600	2,3	4,3	2,1	–	–
1000	4,9	9,0	4,5	–	–
1500	6,3	11,6	7,8	388	717
2000	7,9	14,6	13,6	279	516
2500	9,5	17,6	20,2	226	418
3000	13,1	24,3	29,3	215	397
3500	18,8	34,8	40,1	225	416
4000	24,5	45,3	51,5	228	422
4500	28,2	52,2	67,2	201	373
5000	30,6	56,6	82,3	178	330
5500	35,0	64,7	112,0	150	278
6000	39,2	72,6	134,0	140	260

например, установленные в кормовой части два живорыбных садка — один для приманки, другой для улова — идут в «стандарте». Причем система осушения большого 160-литрового садка чисто по-американски дополнена еще и измельчителем-мацератором, способным перемолоть даже крупные кости (а вот аэраторы и электропомпы для их наполнения — это уже опция). Хотя число и расположение держателей для удилниц — вопрос индивидуальный, все же заранее предусмотрен их минимальный набор. К предметам первой необходимости относятся и навороченные передние кресла водителя и пассажира Mariner Suspension — амортизированные (рыбалка все же морская, а носовая часть по определению далеко не самое комфортное место при движении по волне), снабженные множеством регулировок и, вдобавок, с возможностью разворота на 360 градусов. Даже гидроусилитель рулевого управления — и тот в «базе»...

А теперь о том, зачем при заказе лодки могут пригодиться школьные уроки рисования. Дело в том, что одним только выбором опций задача заказчика лодки Weldcraft не ограничивается — фирма предоставляет возможность принять участие в формировании самой архитектуры будущего судна. В качестве иллюстрации этого принципа как раз больше всего и подходит 260-й —

по причине своей относительно небольшой длины по сравнению с тем же 300-м флагманом.

Для начала прикинем, насколько нам свет клином сошелся на рыбалке. Продвинутого рыболова наверняка будет в первую очередь интересовать максимальная площадь кормового кокпита — в этом случае кабина понадобится «короткая». (Кстати, термин «кабина» в данном случае ничуть не коробит, поскольку интерьер ее больше напоминает нутро микроавтобуса. И даже не «микро» — здесь можно стоять во весь рост, причем и на ходу, поскольку под крышей расположены удобные «автобусные» поручни). Если же назначение планируется более универсальное, с упором на более высокую обитаемость — проектируем кабину XL, как на протестированном образце.

Больше места — больше простора для творчества. Появившимся пространством под крышей тоже можно распорядиться по-всякому. Если лодка будет служить дополнением к дому у воды, а выходить планируется относительно недалеко, от камбузного блока у кормовой переборки (который предлагается в двух вариантах) можно, наверное, отказаться — лучше поставить вместо него, скажем, еще одно продольное сиденье. А вот насчет гальюна надо подумать...



Таким рисованием можно увлечься всерьез и надолго. Можно даже выбрать схему расположения и конфигурацию релингов и поручней! Часто подходите к необорудованному берегу? Тогда откидной носовой трап в дополнение к кормовому «купальному» — просто незаменимая вещь, особенно при «семейном» использовании. Во время теста мы не раз подходили к каменистым ладожским островкам, заглянули и в шхеры — резиновые сапоги ни разу не понадобились.

Теперь, наверное, понятно, почему при всей узнаваемости облика Ocean King 260 встретить его полного близнеца практически нереально даже в Америке. Главное в этом процессе — вовремя подвести черту, особенно когда дело дойдет до всяких мелочей вроде дополнительных ступенек, поручней на крыше рубки, ведущих на крышу трапов (ведь там можно установить закрытые багажники автомобильного типа), держателей, жалюзи и прочих «вкусностей» из внушительного списка. Ведь основной принцип предлагаемой схемы прост: «Плати только за то, что тебе действительно нужно».



**ПРИВЕТ С ВЕЛИКИХ ОЗЕР**

Тест мы проводили на самой что ни на есть подходящей акватории для «американского рыболова» данного класса — на Ладожском озере, которое нередко сравнивают с морем. На деле же Ладога (как и американские Великие озера, под которые «заточен» 260-й) куда коварней моря, хотя бы по причине «короткой» волны. Если по двухметровому морскому накату нередко можно идти в режиме глиссирования, то здесь при этом показателе вполне могут запретить выход в озеро даже большим коммерческим судам.

С погодой тоже повезло — довольно сильный ветер оказался береговым, что позволило опробовать лодку в достаточно широком «волновом диапазоне», хотя уже в миле от берега высота ветровой волны зашкаливала за полметра.

С ходовыми качествами Ocean King мы успели детально ознакомиться в ходе тестов более крупных моделей, так что все оказалось привычно и прогнозируемо. Напомним, что корпуса этой модельной линейки унифицированы по обводам и имеют одинаковую ширину, отличаясь лишь числом кормовых шпаций. Относительно «короткий» по сравнению с испытанным флагманом 260-й проявил знакомую склонность к изначальной носовой центровке, основной прелестью которой является полное отсутствие видимых признаков горба сопротивления при выходе

на глиссирование, что еще больше усиливает ощущение, будто управляешь не лодкой, а микроавтобусом. Реакция на триммер при этом вполне адекватная — за счет изменения ходового дифферента можно привычно «выжимать скорость» или подстраивать лодку под конкретные волновые условия. Кстати, в цифровом индексе компания даже поскромничала: фактически корпус здесь почти 28-футовый, ведь нижняя часть типично американского подмоторного «ящика» является продолжением обводов днища, а не нависает над водой.

Небольшой комментарий для тех, кто внимательно изучает таблицы технических результатов: обкатку мотора пришлось проводить непосредственно в ходе теста, к тому же с тяжеловатым винтом (рабочие обороты у Verado выше, чем у большинства подвесников, — до 6800 об/мин), так что достигнутые показатели скорости и топливной экономичности оказались далеки от идеала. К сожалению, из-за наступления морозов про- ➤





вести повторные испытания для подбора оптимального винта не удалось.

С высокой и короткой ладожской волной 260-й, как и его более крупные «собратья», побывавшие на наших тестах, управлялся на ура — необходимости уменьшить скорость по просьбам пассажиров ни разу не возникло. Правда, для достижения наиболее мягкого хода при боковом ветре то и дело приходилось компенсировать крен, задействуя транцевые плиты. Учитывая парусность довольно высокой и длинной надстройки, это ничуть не удивительно. Сбросить примерно до 30 км/ч мне пришлось лишь с наступлением темноты, вырвав обратно к Приозерской гавани «по приборам». Не зря оборудование «штурманского» места по левому борту

ничем не уступает водителю — такое же навороченное кресло, дворник-параллелограмм на стекле... В таких условиях наличие впередсмотрящего, перед глазами которого не маячит экран картплоттера, явно привлекает уверенности.

Поскольку было почти по-зимнему холодно, опциональный Webasto оказался более чем кстати. Правда, если планируется ходить по воде «до белых мух», то лучше все-таки вместо «воздушника», исправно исполняющего в основном роль дефростера, поставить более мощный жидкостной отопитель — объем «кабины» довольно велик.

Необходимая для троллинга минимальная скорость (чуть более 4 км/ч) вполне обеспечивается и под 350-сильным Verado, но если кто-то из рыболовных спецов сочтет, что и она великовата, ее можно слегка уменьшить, «притормозив» полностью опущенными транцевыми плитами — ни на устойчивости на курсе, ни на дифференте при движении «шепотом» это практически не сказывается. (В крайнем случае можно опустить в воду и мощный кормовой трап, но это по большому счету уже варварство.)

**РЕЗЮМЕ**

Обладая узнаваемой внешностью «американского рыболова», каждый экземпляр Ocean King по-своему уникален, поскольку компания-производитель предоставляет будущему владельцу право не только выбирать опции

из списка, но и вмешиваться в основную компоновку лодки, тем самым значительно расширяя сферу ее использования. Впрочем, она и так достаточно широка, учитывая достойную мореходность и прочный алюминиевый корпус, позволяющий без опасений за «товарный вид» подходить даже к скалистым ладожским берегам. ❏



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

## ЯХТ-КЛУБЫ ЧАСТНЫЕ ПРИЧАЛЫ ПРОЕКТИРОВАНИЕ СТРОИТЕЛЬСТВО

**MARINA**  
DEVELOPMENT

ООО «МАРИНА ДЕВЕЛОПМЕНТ»  
8 (495) 77-242-77  
8 (925) 095-75-55  
www.marina-d.ru

Weldcraft Ocean King 260	
Длина, м.....	8,50
Ширина, м.....	2,59
Осадка, м.....	0,50
Высота борта, м.....	1,00
Высота транца, м.....	0,64
Килеватость на транце, град.....	18
Сухой вес, т.....	1,6
Запас топлива, л.....	480
Запас воды, л.....	40
Пассажировместимость, чел.....	8
Макс. мощность ПМ, л.с.....	450

**BRIG**

**EVINRUDE**

**Creating the best, we've done it again — taste the new E480**

Создавая лучшее, мы представляем новый E480 — ощути вкус удовольствия

7.495.228.79.87  
7.495.223.12.77  
brigcenter.com