

ПО ПРАВИЛАМ КЛАССА

АРТЁМ ЛИСОЧКИН
ФОТО АНДРЕЯ КОРНЕЕВА

Рискуя вызвать протесты сторонников «чистого металла», все же выскажу вполне оправданное мнение: есть классы лодок, при создании которых без использования стеклопластика никак не обойтись, и «круизеры выходного дня» с компоновкойuddy cabin — из их числа. В случае с объектом нашего нынешнего теста подобная уступка со стороны компании, до недавних пор работающей исключительно с алюминием, позволила не только коренным образом обновить внешность знакомого корпуса, но и охватить неохваченный доселе солидный сектор лодочного рынка.



Публикуя в предыдущем номере отчет о редакционных испытаниях двух открытых моделей с торговой маркой Drive, происхождение которой по маркетинговым соображениям намеренно не афишируется, мы все-таки раскрыли «страшную тайну»: хозяином загадочного для многих бренда является «лодочное» подразделение финского концерна Fiskars, а лодки Drive фактически

представляют собой хорошо знакомые многим алюминиевые корпуса Buster, дополненные стеклопластиковым «верхом» (хотя к тайне этой очень подходит известное выражение «шила в мешке не утаишь»). Также не секрет, что основной задачей создания новой и формально независимой модельной линейки было привлечение той категории потребителей — прежде всего, молодежи, которой внешность чисто алюминиевых Buster представляется чересчур уж утилитарной

(этим же, кстати, объясняется и изначальная привязка нового бренда к моторам Mercury, исторически пользующимся «спортивной» репутацией). При всех своих несомненных плюсах металл все-таки заметно ограничивает свободу дизайнерского творчества, поэтому для создания нового образа волей-неволей пришлось прибегнуть к помощи стеклопластика, позволяющего без особых затрат и технологических ухищрений воплотить практически любые художественные замыслы. »

«НОВЫЙ ВЗГЛЯД» И ЗАКОНЫ ЖАНРА

Казалось бы, технологически не так уж сложно интегрировать спальную каюту под носовую деку и на сварном корпусе, только вот много ли вы знаете примеров цельнометаллических лодок с подобной компоновкой? На алюминиевых и стальных корпусах «кадди» в лучшем случае служит дополнением к высокой рубке-салону, и как все это сугубо утилитарное хозяйство выглядит, все прекрасно представляют.

Между тем, давно сложившийся класс cuddy cabin (он же sport cruiser) настолько же далек от профессиональной утилитарности, насколько разнятся менталитеты любителей скоростных путешествий выходного дня и, например, адептов морской рыбалки. Хотя первые, пожалуй, ничуть не менее консервативны. При, казалось бы, куда большей свободе дизайнерских экспериментов результат должен укладываться во вполне определенные рамки, если считать рамками стремительность, роскошь (в той или иной мере) или способность притягивать взгляды. Отсюда, собственно, и необходимость в использовании стеклопластика — даже если не принимать во внимание сугубо практические соображения вроде того, что в тесноватой «кадди» с пластиковой крышей в жару или холод чувствуешь себя малость комфортнее.

Шведские дизайнеры Оке и Тед Маннерфельты, ответственные за внешний облик всей модельной линейки Drive, весьма про-

фессионально решили эту во многом противоречивую задачу, обеспечив оптимальный баланс между «законами жанра» и индивидуальностью своего творения. Лодка действительно сразу узнаваема (даже если скинуть со счетов такие явные признаки фирменного стиля, как крупный черно-красный логотип и характерные серые наделки, имитирующие воздухоборники) и при этом полностью соответствует общепринятым представлениям о классе как таковом.

Дизайн в судостроении имеет не одну только внешнюю сторону — здесь он, пожалуй, как нигде более завязан на решение и чисто практических задач. Представления об удобстве применительно к «дневному круизеру» тоже имеют свою специфику — хотя бы с учетом того, что на борту по определению предусматривается присутствие женщин, детей, да и вообще всевозможной «сухопутной» публики, которая относится к лодке в лучшем случае как к автомобилю на воде и ждет от нее примерно таких же качеств.

Здесь шведские разработчики тоже не стали изобретать велосипед, ограничившись модификацией типовых для большинства cuddy cabin решений — и довольно удачной. Предположим, ступеньки на носовой переборке кокпита, облегчающие подъем на носовую деку, встречаются сплошь и рядом, да и расположение их на сдвигающейся вбок двери каюты — тоже не новость. Но на Daycruiser 66 это не коротенькие узкие вы-

ступы, вынуждающие опасно балансировать на носках, а натуральная широкая лестница — оказавшаяся на ней дама и не подумает машинально протянуть вам руку за помощью. Точно так же можно не опасаться за неподготовленных гостей и при входе-выходе с кормы: благодаря широченными площадкам-ступенькам по бокам от подмоторного рецесса особо не выбираешь, куда поставить ногу. При этом, что ценно, смотрятся все эти элементы прежде всего как часть декора — их практическое удобство обнаруживаешь лишь по мере необходимости, что тоже является для данного класса лодок одним из основных «законов жанра».

О том, что в непогоду можно поставить довольно высокий ходовой тент, можно даже не догадаться: в сложенном виде он упрятан под

В стандартную комплектацию входит даже вентилятор с солнечной батареей



большой фигурной крышкой, как на автомобиле-кабриолете, и на нее тоже можно смело вставать при посадке в лодку с кормы.

Кормовой П-образный диван в кокпите — довольно типовое решение для 6–7-метровых лодок, благо ширина уже позволяет, однако и его использовали на все сто: уложив в качестве закладной доски съемный столик, «кают-компанию» можно превратить в солнечную лежанку или дополнительное спальное место, пусть и в расчете в основном на детей (1,7 × 1,3 м). Впрочем, для полноценного ноч-

лега есть каюта вполне «взрослых» габаритов, в том числе и по высоте (благодаря внушительной высоте пластиковой секции над головами сиденьев остается солидный зазор). Кстати, об алюминиевой сущности основного корпуса здесь ровным счетом ничего не напоминает — внутри только «теплый» пластик, ворсовое покрытие, препятствующее образованию конденсата, да мягкие подушки. Кроме того, постоянный воздухообмен обеспечивает вентилятор с солнечной батареей, входящий в стандартную комплектацию.

МЕТАЛЛИЧЕСКИЙ АРГУМЕНТ

Напомним, используя в виде исключения автомобильную терминологию, что лодки Drive построены на платформе Buster. Основой для Drive Daycruiser 66 послужил алюминиевый корпус Buster XXL — лодки более чем проверенной. Хорошо знаком прототип и автору этих строк: в свое время довелось испытать его с разными моторами, в том числе и топовым 150-сильным, с которым лодка более всего проявила заводной спортивный характер. Заполучив соответствующий экстерьер»





**РЕЗУЛЬТАТЫ ИСПЫТАНИЙ
Drive Daycruiser 66**

Нагрузка — 3 чел. плюс 80 л топлива, ходовой тент установлен, транцевые плиты полностью подняты, ПМ — четырехтактный Mercury 150, ГВ — алюминиевый трехлопастной Mercury Black Max диаметром 15 и шагом 17 дюймов, скорость ветра — 0–1 м/с, высота волны — 0,0–0,1 м, темп. воздуха — +18 °С, темп. воды — +12 °С, акватория — Клязьминское водохранилище, Москва

Об/ мин	Скорость		Расход топл., л/ч	Дальность хода	
	узлы	км/ч		мили	км
600	2,4	4,4	1,5	—	—
1000	3,6	6,6	2,7	—	—
1500	5,3	9,8	4,6	173	320
2000	6,9	12,7	7,6	136	252
2500	9,1	16,8	11,8	116	214
3000	15,9	29,4	14,4	166	306
3500	20,6	38,2	19,4	159	295
4000	23,9	44,2	25,1	143	264
4500	27,2	50,4	34,6	118	218
5000	32,0	59,2	41,4	116	214
5500	34,3	63,4	49,4	104	193
5700	35,3	65,3	52,8	100	186

в облике 66-го, лодка примерно на два центнера прибавила в весе (тут увеличение максимально разрешенной мощности до 200 л.с. как раз оправданно), но ведь появление массивного пластикового верха должно было неизбежно сказаться и на более высоком расположении центра тяжести...

Поэтому первое, что меня интересовало (особенно учитывая тот факт, что лодка позиционируется отнюдь не просто как средство перемещения из точки «А» в точку «Б»), — насколько все это сказалось на поведении лодки при резких маневрах, тем более что крены XXL в разворотах при определенных режимах в свое время представились некоторым моим коллегам, расположенным к более спокойному стилю езды, малость великоватыми.



Однако, как это ни странно, особой разницы я не почувствовал. На скорости, близкой к максимальной, крен более чем благопристойен и даже способствует комфорту (не будем забывать про неподготовленных пассажиров!), поскольку компенсирует центробежную силу, стремящуюся стащить седока с сиденья вбок. При этом лодка послушно выдерживает заданную штурвалом траекторию даже при кардинальных изменениях дифферента (при поджати триммера или просто резком сбросе газа в вираже — никаких попыток резко «занырнуть» внутрь или качнуться наружу). Одним словом, известный своей прогнозируемой управляемостью корпус и в новом облике ничуть не разочаровал. Единственное, когда можно действительно обмакнуть в воду внутренний планширь, так это при «раскрутке» с места (полный газ, штурвал на борт), но ситуация это отнюдь не «жизненная». Да и не особо это дорогая плата за 20-градусную килеватость на транце, позволяющую, не снижая хода, мягко проскакать даже крутую кильватерную волну от больших моторных яхт. А вот статическая остойчивость, как мне показалось, здесь даже лучше, чем у XXL — наверное, объясняется это тем, что, несмотря на более высокий центр тяжести, массивный 66-й просто глубже сидит в воде на стоянке.

Продольная центровка (как статическая, так и динамическая), судя по всему, осталась той же, что и у прототипа. Кормовой дифферент при выходе на глиссирование здесь не

много заметней, чем на протестированных ранее младших моделях Open 50 и Open 56, которые в этот момент практически не поднимают носа (при постоянной скорости порядка 15–16 км/ч мне при моем росте пришлось усесться на откинутую вверх подушку водительского кресла для лучшего обзора), но при обычном разгоне лодка проскакивает горб сопротивления буквально за пару секунд и на скорости всего лишь около 27–28 км/ч уже уверенно глиссирует. Корпус достаточно охотно реагирует на триммер, использование которого на полном ходу позволяет прибавить примерно 3–4 км/ч.

РЕЗЮМЕ

Классический, но при этом узнаваемый компактный спорткрузер «выходного дня», принадлежность которого к этому популярному классу подкрепляется действительно спортивным характером, проявляющимся в данном случае не столько в скоростных качествах, сколько в отличной управляемости и способности уверенно «держат дорогу» даже при резких маневрах. Не стоит списывать



со счетов и такое серьезное отличие от подавляющего большинства одноклассников, как алюминиевый корпус. Путешествия от одной цивилизованной марины до другой по-прежнему остаются для многих соотечественников несбыточной мечтой, и возможность без опасений за «товарный вид» корпуса подойти к необорудованному берегу, в том числе каменистому, — весьма серьезный аргумент в пользу такой схемы.



Drive Daycruiser 66

Длина, м.....	6,58
Ширина, м.....	2,42
Осадка, м.....	0,45
Высота транца, м.....	0,64
Килеватость на транце, град.....	20
Сухой вес, кг.....	1050
Запас топлива, л.....	150
Пассажироместимость, чел.....	7
Мощность ПМ, л.с.....	135–200
Категория СЕ.....	«С»

Компания Aquadrive —
эксклюзивный дистрибьютор Drive Boats
дистрибьютор Mercury Marine
в России
+7 (495) 961-3452
info@aquadrive.ru
www.aquadrive.ru