



ФИТНЕС ПО-АМЕРИКАНСКИ

АРТЁМ ЛИСОЧКИН
ФОТО АНТОНА СОКОЛОВА

Американские верфи в массе своей вообще-то довольно консервативны. Может, сказывается исторически сложившееся стремление к стандартизации, подмеченное еще в начале прошлого века авторами «Одноэтажной Америки»: «Динер намбр уан, динер намбр ту, динер намбр три»? Из-за практически полной схожести конструкторских концепций в пределах того или иного класса лодок мы без труда опознаем их национальную принадлежность, но частенько пасуем в определении конкретной марки или бренда. Однако не бывает правил без исключений.

Самый яркий пример подобной стандартизации — рыболовные моторки, созданные будто бы по некому единому американскому ГОСТу и потому словно сошедшие с одной колодки. В популярной категории sport cruiser ситуация не столь однозначна, но если сравнить хотя бы полсотни таких лодок от разных заокеанских производителей, то основные их характерные

признаки становятся видны невооруженным глазом, особенно когда речь заходит о довольно компактных представителях класса.

Основной принцип я бы назвал «всё и сразу»: разработчикам приходится примирять между собой противоречивые и даже практически исключаящие друг друга требования. Относительно короткий корпус с «интегральной» носовой каютой, расположенной под носовой декой (в принципе, тот же cuddy cabin)

начинают во имя обитаемого пространства раздувать вширь и ввысь, отчего результат нередко смахивает на яйцо — из-за пузатых высоченных бортов и крутой погиби носовой палубы. Помилуйте, я ничуть не против простора на борту, но откуда же тогда здесь декларируемый «спорт»? Конечно, и 10-метровый sport cruiser уже воспринимается потребителем как моторная яхта и должен этому представлению соответствовать, одна-

ко даже на настоящих, не «карманных» яхтах спортивной направленности приоритеты отнюдь не смещаются в сторону одних лишь обитаемости и комфорта.

Короче говоря, либо спорт, либо гамбургеры, и разработчики одной из наиболее популярных моделей линейки Sundancer от Sea Ray явно предпочли первое. Для скоростной «боевой» лодки главное — корпус, и первое, на что я обратил внимание, это его довольно значительное для американской лодки такого класса относительное удлинение. Это, конечно, не Cigarette и даже не Hydrolift (L/B = 3,6), но у большинства одноклассников этот показатель и до тройки-то редко дотягивает. Никаких поперечных реданов (все-таки не «чистый гонщик», а круизер), зато килеватость на транце вполне на уровне — 21°. Кстати, очень порадовало отсутствие на корпусе

всяких «обманок» вроде скуловых зазубрин, имитирующих поперечные реданы — все по-честному (лично у меня подобные архитектурные излишества обычно вызывают примерно такую же реакцию, как кислотное брызговики Spragco и толстенная выхлопная труба на потрепанной малолитражке). В общем, корпус явно обещает не только высокие скоростные показатели, но и способность уверенно управляться с беспокойной водой.

Дополняют общее впечатление стремительности острый нос с очень плавным подъемом форштевня (этакий «антитраулерный» вариант) и сбегающая к самой ватерлинии, к огромной купальной платформе линия привальника в корме. Разве что только эта выгнутая «спина», из-за которой лодка даже на стоянке напоминает выпры-

гивающего из воды дельфина, и роднит 305-й с большинством одноклассников по внешнему дизайну. Да, он узнаваемый американский, только без характерной тяжеловесной гипертрофированности.

Хотя ширина 10-метрового корпуса всего лишь на 30 см недотягивает до сакраментального «трейлерного» габарита, никакой тесноты на борту не ощущается (если, конечно, не устраивать в кокпите танцы). Компоновка грамотная и «плотная», использован каждый сантиметр имеющегося пространства. Протянувшаяся под длинной носовой декой cuddy cabin — одновременно и салон, и (после незначительной трансформации) хозяйская каюта — по-яхтенному шикарно обставлена, хотя из-за своей вытянутой планировки несколько напомнила мне интерьер парусной лодки. >>>



РЕЗУЛЬТАТЫ ИСПЫТАНИЙ

Sea Ray 305 Sundancer

Нагрузка — 7 чел. плюс 280 л топлива, силовая установка — турбодизель Mercury Diesel TDI 4.2 L (335 л.с.) с угловой колонкой Bravo III, транцевые плиты полностью подняты, ходовой тент убран, температура воздуха — +21 °С, температура воды — +18 °С, скорость ветра — 4–6 м/с, высота волны — 0,4–0,6 м, место испытаний — Балеарское море в районе Ситжес, Барселона, Испания.

Об/ мин	Скорость		Расход топл., л/ч	Дальность хода	
	узлы	км/ч		мили	км
700	0,0	0,0	0,8	–	–
700	3,1	5,7	1,1	–	–
1000	5,2	9,6	3,4	578	1070
1500	7,3	13,5	6,5	425	785
2000	8,4	15,5	15,2	209	386
2500	12,3	22,8	28,9	161	298
3000	16,6	30,7	46,0	136	252
3500	25,8	47,7	58,1	168	311
4000	31,3	57,9	66,1	179	331
4200	32,6	60,3	72,2	171	316

По бокам от ступенек входа — две высокие двери. За правой — просторный санузел, а за второй... Вступив в «прихожую» с высоким потолком и мягким диванчиком, обнаруживаешь еще одну небольшую гостевую (или же детскую) каюту с полноразмерной двухместной кроватью, правда, по причине расположения под пайолом

кокапита основная ее площадь предназначена в основном для ночлега. А что скажете сразу про два практически равнозначных по набору оборудования камбузных блока (мойка, плита, холодильник): один внутри, другой в кокпите? В общем, при рациональном использовании пространства «спортивные» требования к корпусу



отнюдь не являются помехой для яхтенного комфорта.

Открыв нажатием кнопки кормовой люк, я обнаружил в машинном отделении единственный 335-сильный меркуриевский дизель TDI 4.2 L (в «другой жизни» — Volkswagen, чаще всего ставится на Touareg). Лодка была «заточена» под европейский рынок, хотя и старушка-Европа в последнее время все более склоняется к бензиновым моторам. В общем,

силовая установка досталась мне далеко не «топовая», тем более что машинное отделение рассчитано и на двухмоторную установку. В американском «стандарте» лодка комплектуется парой бензиновых MerCruiser 4.3L MPI по 220 л.с. каждый, а максимально разрешенная суммарная мощность и вовсе составляет 530 л.с.

Однако максимальная скорость легко превысила 30-узловой рубеж, причем с нагрузкой, явно превышающей «среднестатистическую», и на довольно серьезной волне — прогнозы относительно корпуса сбылись на все сто. Из-за особенностей силуэта лодки со стороны может показаться, что на ходу

она немного «приседает» на транец, однако при выходе на глиссирование мне даже не пришлось привставать с водительского кресла — о запредельном дифференте не было и речи, а ускорение при разгоне порадовало спортивным задором. Кстати, поначалу я опасался, что относительно небольшая ширина, помноженная на серьезную килеватость, мо-»





жет сказать при изменениях поперечной развесовки, однако довольно большая компания, которая беспечно разгуливала на ходу от борта к борту, ни разу не вынудила меня принять кардинальные меры вроде использования транцевых плит или даже простой корректировки курса штурвалом.

Чуть позже, оставив на борту только одного пассажира (с наказом держаться покрепче), я покрутил 305-й в несколько более

экстремальном режиме, исполнив пару раз и такой чисто гоночный маневр, как «резаный» поворот под кратковременный сброс газа. Несмотря на усилившуюся волну, ситуация ни разу не вышла из-под контроля. Так что если в ожидании выходов, на которые намечен продолжительный семейный выход к какому-нибудь живописному островку на шашлыки, вы после напряженного рабочего дня просто захотите вечером «выпустить пар»



при помощи активной езды, — 305-й и тут к вашим услугам. За лодку можно не волноваться — учитывая перегрузки, которые она способна безопасно обеспечить, основным ограничителем станут ваши собственные физические кондиции.

РЕЗЮМЕ

Лодка популярных размеров, которая оправдывает приставку «спорт» в названии класса прежде всего благодаря своим ходовым качествам. При этом плата, которую пришлось принести в угоду скорости, маневренности на высоких скоростях и мореходности, оказалась не слишком уж высокой: своим «псевдоспортивным» размерным одноклассникам (фактически чистым круизерам) лодка немного уступает лишь внутренними объемами, что во многом нивелируется рациональным использованием полезного пространства более узкого скоростного корпуса. ❏



Sea Ray 305 Sundancer

Длина, м.....	10,14
Ширина, м.....	2,84
Осадка, м.....	0,62/0,99
Килеватость на транце, град.....	21
Сухой вес, т.....	3,9
Запас топлива, л.....	378
Запас воды, л.....	106
Объем септика, л.....	106
Мощность двигателей, л.с.....	260-440

Sea Ray 190 SPORT



ЛИДЕР МНЕНИЙ



С а м ы й т и т у л о в а н н ы й б р е н д к а т е р о в в м и р е *

W WEST NAUTICAL
SINCE 1994

Российское представительство:
Москва, Ленинградское шоссе, 39 стр.7
Royal Yacht Club
Тел. +7 (495) 25-88-700
www.searay-russia.com

Дилеры: • **Волгоград:** Аква-Спорт; проспект Жукова, д. 42; тел.: +7 8442 982-322; www.akva-sport.ru • **Екатеринбург:** ул. Стрелочников-Черепанова, «Компания Беркут» тел. 343 31-00-444, www.berkyt.ru • **Ижевск:** ул. Пастухова, д. 13; тел.: +7 3412 51-1109 • **Иркутск:** Альпиндустрия; ул. Карла Либкнехта, д. 107в; тел.: +7 3952 290-997 • **Казань:** Динара Марин; пр-т Ямашева, д. 11; тел.: +7 843 518-0867; www.dinagamarine.ru • **Кострома:** Правый берег; ул. Нижне-Набережная, д. 66; тел.: +7 4942 532-661 • **Краснодар:** Южная Яхтинговая Компания, ул. Дальняя 4, тел.: +7 928 203-7770, www.tehno-sport.ru • **Самара:** Navigator; ул. Луначарского, д. 1; тел.: +7 846 335-4560, +7 927 688-4660, sportplus@samagmail.ru • **Москва:** AG Marine; Краснопресненская набережная, 12, подъезд 3, офис 1108а; +7 495 258-1666 • **Нижний Новгород:** Семь футов; наб. Гребного канала, полуостров Печерские пески, яхт-клуб «Лето»; тел.: +7 831 415-0505; www.katernn.ru • **Новосибирск:** Мотомир; ул. Ударная, д.27/3; тел.: +7 383 343-3788; www.motosp.ru • **Пермь:** Дилос-Экстрим; ул. Борцов революции, д. 152в; тел.: +8 342 257-6969, www.d-x.ru • **Саратов:** Лодка-Хаус; Бахметьевская, д. 49; тел.: +7 8452 434-915; www.lodkaha.us.ru • **Уфа:** Аква-Марин; ул. Кооперативная, д. 65а; тел.: +7 347 229 4014; aqua-marin.net • **Ярославль:** Марко Спорт; ул. Рыбинская, д. 30/30; тел.: +7 4852 210-508; www.markosport.ru

* по результатам определения Customer Satisfaction Index (CSI) Awards, ежегодно проводимых National Marine Manufacturers Association (NMMA) среди владельцев новых катеров, а также результатам опросов J.P. Power and Associates. Подробнее: <http://global.searay.com/page.aspx/pageid/159882/most-awarded.aspx>