

ПЕРЕДОВЫЕ КОНСЕРВАТОРЫ

АРТЁМ ЛИСОЧКИН

Сразу за дверями международного аэропорта Майами с его бодрящей прохладой я словно угодил в турецкую баню — температура под сорок плюс невероятная влажность. На отечественных южных курортах начало октября — уже даже и не бархатный сезон, но во Флориде, говорят, такое далеко не редкость и поздней осенью. Кондиционеры тут, наверное, самые мощные в мире, а температурные контрасты людей не смущают, чего не скажешь о капризной технике.

За пределами одного из помещений пафосного клуба Ocean Reef в Ки-Ларго, ледящей атмосферой способного поспорить с промышленным холодильником, я вдруг обнаружил, что у фотоаппарата не просто наглухо запотели линзы — из него откровенно капало, словно из опреснителя,

так что от греха подальше даже пришлось вытащить батарейку. Некоторым утешением стала мысль, что у меня все равно не хватило бы рук, чтобы воспользоваться камерой, причем в самом буквальном смысле слова — программа тестовых выходов оказалась едва ли не более плотной, чем расписание взлетов-посадок в упомянутом аэропорту.

Если судить исключительно по внешности, мало кто будет долго строить догадки относительно национальной принадлежности любой из лодок Regal, повстречав ее на воде. Естественно, «американка»! В свое время столь же просто можно было отличить на дороге американский автомобиль. Чем больше имею дело с лодками из США, тем больше

укрепляюсь в мысли, что в массе своей заокеанские судостроители довольно консервативны (очевидно, вызвано это в том числе и консервативностью здешних потребителей). Продукция Regal тоже несет в себе все основные черты «типично американской лодки», однако здоровый консерватизм и приверженность проверенным годами решениям соче-

таются здесь с оригинальными инновациями, сразу выделяющими ее из общего ряда даже внешне похожих лодок.

Возможность опробовать в деле практически весь модельный ряд известной верфи, несомненно, стоила неудобств трансатлантического перелета. Всего у Regal Boats 19 моделей в пяти линейках (с учетом модификаций

— выбор раза в полтора больше), и из них для тестов в рамках ежегодной дилерской конференции были доступны шестнадцать. С учетом того, что надо было уложиться всего в три дня, предусматривающих и прочие мероприятия, тестовый график оказался плотнее некуда. Выход малым ходом по длинному клубному каналу, несколько разворотов в »



открытом море — и вновь нацеливаешь нос лодки на входные буй, чтобы успеть на очередную «пересадку».

Конечно, о полноценных тестах отдельных лодок в таком режиме речь не шла, но для того чтобы получить общее впечатление о продукции верфи и определить основные факторы, объединяющие разные ее модели, пожалуй, лучше схемы и не придумаешь. А общего, помимо «фирменного стиля», здесь действительно оказалось много, несмотря на

то, что модельный ряд Regal охватывает рекордно широкий размерный диапазон — от компактных 19-футовых открытых лодок до моторных яхт длиной 35–53 фута. Попробую хотя бы в первом приближении разложить полученные впечатления по полочкам.

Для начала, все протестированные лодки — и маленькие, и большие, без всяких натяжек можно отнести к спортивной категории (кстати, даже флагманская «яхтенная» линейка именуется здесь Sport Coupe). Назвать,



Компоновочная философия Arena Seating предусматривает возможность использования кормовых сидений и солнечных лежаков в качестве зрительских «трибун» для наблюдения за любителями покататься по кильватерной волне

конечно, можно что угодно и как угодно, но основные признаки налицо, и первым делом, конечно, — ходовые качества. Если не обращать внимания на окружающие интерьеры и просто сосредоточиться на управлении, можно не заметить особой разницы между, например, чисто «пляжным» открытым боурайдером Regal 1900 и, скажем, 32-футовой яхтой серии Express Cruiser.

«Семейные» особенности Regal — очень ровный, без излишнего задиранья носа выход на глиссирование (и, соответственно, довольно низкая минимальная скорость этого режима, что важно не только для экономии топлива), великолепные маневренные качества, благодаря которым можно безопасно «зажигать» даже на большой лодке яхтенного класса, и, конечно же, более чем достойные скоростные показатели. Сразу чувствуется,



что все лодки от мала до велика объединяет общая гидродинамическая концепция обводов, в которой явственно прослеживается влияние если и не одного и того же конструктора, то как минимум единой конструкторской школы.

По-моему, очень существенный момент: если приглянулась марка сама по себе и речь идет лишь о выборе той или иной модели, можно сосредоточиться исключительно на компоновочных и прочих деталях, поскольку достойное поведение на воде гарантировано «по умолчанию».

Кстати, первое и наиболее яркое отличие лодок Regal от большинства других «американцев» — патентованные обводы FasTrac, а точнее, главный их элемент, заметный даже невооруженным глазом. Речь идет о поперечном редане обратной стреловидности, призванном уменьшать сопротивление корпуса на быстром ходу благодаря образуемой «воздушной смазке» (подобный элемент отсутствует лишь на самых крупных «яхтенных» корпусах верфи, и небезосновательно: на раз-

Складывающаяся арка изначально преследовала только цель уменьшения габарита по высоте, но вскоре выяснилось, что новинка таит в себе и более интересные возможности

Мало кто из производителей прогулочных судов может похвастаться собственной multifunctional электронной системой с тацскрином



виваемых ими скоростях, пусть и достаточно высоких, вполне эффективны и традиционные обводы).

При всех теоретических преимуществах такого решения разработчики серийных лодок прибегают к нему крайне редко — чтобы редан действительно работал, требуется уйма »

Один из главных фирменных признаков лодок Regal — обводы FasTrac с полноценным поперечным реданом





Ряд корпусных деталей формируется передовым методом вакуумной инфузии, обеспечивающим высокую прочность при малом весе

полноценных замеров пришлось задействовать заслуживающие доверия сторонние источники).

Позже, уже на верфи в Орландо, я поинтересовался у вице-президента Regal Boats Тима Кука, нет ли среди

не только сложных расчетов, но и «подгонки» в ходе натурных испытаний. Куда проще нанести на излом скулы имитирующую редан «зазубрину» (тоже снабдив ее каким-нибудь хитроумным запатентованным названием), хотя с практической точки зрения проку от нее не больше, чем от толстой насадки на выхлопной трубе малолитражки... Не буду называть конкретные фирмы, но к подобным «обманкам» в прогулочном судостроении прибегают чаще, чем хотелось бы. Здесь же все по-честному, и все реально работает, насколько могу судить по скоростным «прохватам» в Ки Ларго и техническим результатам испытаний (из-за недостатка времени взамен

разработчиков лодок гонщиков-водномоторников и не участвует ли фирма в каких-либо соревнованиях, учитывая спортивную направленность большинства моделей. «Нет, — ответил тот с вежливой улыбкой, — у нас просто грамотные инженеры. А потом, спорт применительно к нашим лодкам — это не только высокие скорости и возможность исполнять адреналиновые пируэты, хотя и это они могут. Как по-вашему, те же водные лыжи или вейкбординг — это разве не спорт?»



Естественно, спорт! Тем более что в английском языке это слово более многозначное, применяющееся еще и в значениях вроде «развлечение» или «забава». Кстати, при использовании лодки в качестве буксировщика скорость не главное — должен быть соблюден ряд других не менее важных требований. Мне сразу вспомнилось, что когда в ходе тестовых заездов я пару раз побаловался с триммером, порой намеренно загоняя лодку в чуть ли не переходный режим на высоких оборотах мотора, ни у одного из представителей верфи, ответственных за лодки и находившихся на борту, мое поведение удивления не вызвало, наоборот, отнеслись с пониманием. А однажды в ходе подобной проверки чувствительности к продольной центровке и реакции на триммер я неожиданно услышал: «Гляди

Пожалуй, наиболее наглядно демонстрирует масштабы верфи этот скромный задний двор, уставленный десятками контейнеров с моторами MerCruiser и Volvo Penta



какой классный вейк! И скорость правильная! Никакого балласта не надо — разве что девчонок в корму посадить, там для этого все приспособлено». В самом деле, разведенная лодкой с попросту откинутой колонкой волна не удовлетворила бы, наверное, только продвинутого профессионала от вейкбординга. Для любительских же забав на кильватерной волне — по-моему, самое то.

А к «местам для девчонок» я с того момента стал приглядываться внимательнее, обнаружив, что практически на всех лодках предусмотрена возможность расположить пассажиров в корме спиной к движению (сидя, лежа или полулежа), а позже, опять-таки уже на верфи, мне пояснили, что это часть компоновочной философии Regal под названием Arena Seating: кормовые сиденья и трансформируемые лежаки можно легко и быстро преобразовать в зрительские «трибуны» для наблюдения за воднолыжником или вейкбордистом. Действительно, какие же трюки на кильватерной волне без болельщиков!

И еще один важный момент. Едва ли не обязательным элементом «типичного американца» является массивная арка над кокпитом.

На всех лодках Regal, где такая арка имеется, она предназначена в первую очередь для крепления буксировочного фала или фалов. Плюс подобной системы очевиден: фал располагается высоко над «трибунами» и не угрожает снести голову кому-то из зрителей при любых маневрах лыжника, а благодаря малой чувствительности регаловских корпусов к продольной центровке и отличной реакции

на триммер нагрузка, создаваемая высоко расположенным фалом, нисколько не сказывается на ходовом дифференте даже самых маленьких лодок.

Но восхитившая меня «фишка» в другом. Простым нажатием клавиши массивную арку можно максимально отклонить вперед, фактически уложив ее на корпус. Эта недавняя инновация от Regal метко именуется Power »





Tower. Судя по всему, изначально затея была в том, чтобы получить возможность просто уменьшать надводный габарит, например, для проходов под низкими мостами или при транспортировке на трейлере. Но в качестве неожиданного бонуса разработчики получили еще одну, куда более полезную функцию: на некоторых лодках верх сложенной арки укладывается аккуратно на кромку ветрового стекла, а укрепленный на ней «солнечный» бимини-тент волшебным образом превращается в полноценный ходовой, надежно укрывающий водителя и вообще первые два ряда кресел от непогоды! Насколько я понял из намеков технических работников верфи, конфигурация арок целого ряда моделей будет пересмотрена, чтобы подобный фокус можно было проделывать на максимальном количестве моделей.



И «на закуску» — еще один показательный момент, тоже из области сравнений с американской судостроительной традицией. Заокеанские дизайнеры почему-то очень любят оформлять пост управления в «автомобильном» стиле. При этом выглядит панель приборов красиво и стильно, но порой создается впечатление, что здесь и слыхом не слышали о больших мультимедийных дисплеях или хотя бы картплоттерах, — место для установки современных навигационных и диагностических устройств на многих «американцах» почему-то не предусмотрено. Regal



в этом смысле не просто являет собой приятное исключение. Крупный экран (а на больших лодках и пара) заранее «вписан» в панели управления подавляющего большинства моделей, но на многих из них это не привычный Garmin или Raymarine — электронная система с тачскрином, дополненным большими кнопками вызова основных функций, здесь собственная, с маркой RegalVue. Причем набор функций у нее еще шире, чем у экранов известных марок, отсюда можно даже управлять аудиосистемой! Одним словом, приверженность традициям вовсе не означает барьер на пути инноваций, в том числе и концептуальных. Regal Boats — один из наиболее показательных тому примеров. ❖

CLASS, FIRST

В наличии в Москве, новые:
цена по запросу

REGAL 28EX

- опции включают:
- кондиционер
 - генератор
 - нос. подрулька и многое другое

REGAL 2100

REGAL 28EX

Высокое качество не достигается случайно, это всегда результат осмысленных стараний... Горечь от низкого качества остается еще долго после того, как забудется сладость низкой цены



Исключительные награды за удовлетворение потребительских запросов (CSI)
По результатам последнего опроса «J.D. Power and Associates» владельцы яхт и катеров Regal поставили компании высший балл ЗА УДОВЛЕТВОРЕНИЕ ПОТРЕБИТЕЛЬСКИХ ЗАПРОСОВ. Шесть лет подряд с 2002 по 2007 год компания Regal получала престижную награду Национальной Ассоциации Морских Производителей в номинации «удовлетворение всех нужд клиента». В 2008 году эта награда была получена в номинации «прогулочные катера с колонкой», в номинации «прогулочные катера с каютой и колонкой», за круизеры со стационарным двигателем и за яхты с флайбрижем.



Ждем вас с 10 по 15 марта 2015 г.
на «Московском Боут Шоу»
в зале №14, на стенде В 420

Спортивные катера	1900 2000 2100 2250 2300 24FD 2500 2550 27FD 2700 2800 3200 3550
Круизеры	28EX 30EX 32EX 38EX
Яхты	35SC 38EX 42SC 46SC 53SC



ЭКСКЛЮЗИВНЫЙ ДИСТРИБЬЮТОР НА ТЕРРИТОРИИ РОССИИ – ООО «МАРИН ТРЕЙД». Россия, 115114, г. Москва, Дербеневская наб., д.1/2. Телефон: +7 (495) 544-8668. Факс +7 (495) 959-7987. Internet: www.marinetrade.ru E-mail: info@marinetrade.ru