



ВСЁ КАК ПО РЕЛЬСАМ

АРТЁМ ЛИСОЧКИН
ФОТО ДМИТРИЯ СЕМЁНОВА

Чем компактней лодка, тем большую долю в её оборудовании занимают многочисленные опции — приобретая дополнительные «фишки» (которые в случае с открытым корпусом должны по вполне понятным причинам быть съёмными), владелец стремится даже в ограниченном объёме по максимуму реализовать все свои представления о функциональности и комфорте. О рыболовах и говорить нечего: всевозможные навесные приспособления, понять назначение которых под силу порой только специалисту, способны образовать перед выходом на пирс весьма внушительную гору. При виде подобного изобилия зачастую создаётся впечатление, что с приведением лодки в «боевое состояние» не управиться и за час. Но это смотря какая лодка.

В ходе многочисленных тестов алюминиевых американских рыболовных лодок мы не раз отмечали, что, видно, за океаном существует нечто вроде ГОСТа, согласно которому и строятся суда такого класса. Порой если бы не фирменная эмблема, опознать тот или иной бренд смог бы только продвинутый гуру. Объ-

ект нашего нынешнего теста тоже отличается типичным для своего класса силуэтом (включая даже конфигурацию ветрового стекла), а внутри представляет собой не менее классический «трансформер» с приподнятой относительно пайола носовой палубой, позволяющий быстро превратить «прогулочную» версию с тремя рядами сидений в просторный рыболовно-рабочий вариант — подушки

кормовых сидений по бокам от объёмистого кормового «шкафа» убираются, а одно из кресел среднего ряда переставляется в гнездо на носовой деке. Всё знакомо, всё на привычных местах.

Всё, да не всё. Начнём со способа установки уже упомянутого опционального оборудования, без которого не обойтись даже при самой удачной основной компоновке — от

банальных «стаканов» для удильниц и всевозможных держателей до разделочных столиков, мягких «подсумков», навесных ящиков и даже растягивающегося между бортами гамака.

В технике есть такое понятие — «подготовка». Простейший пример — известная автомобилистам, а с некоторых пор и лодочникам так называемая аудиоподготовка, когда динамики и антенна уже на месте, а выбранное головное устройство стандартных размеров остаётся только подключить стандартными разъёмами к уже имеющейся электрической «косе» и надёжно укрепить в DIN'овском боксе. Короче говоря, тот случай, когда ничего пилить, сверлить, паять и вообще как-то приспособливать не надо, опциональный элемент встанет на место так же легко и просто, как деталька детского конструктора.

Основное место для установки навесного оборудования на открытой лодке — это борта, и ту или иную подготовку для этих целей

предусматривают многие рыболовные лодки, особенно американские. Но на Crestliner 640 Renegade эта задача решена, пожалуй, наиболее оригинально и при этом весьма грамотно с «морской» точки зрения. Основой для крепления всевозможных держателей, сумок и выносных столиков служит протянувшийся по всему внутреннему периметру планширя ликпаз хитроумного внутреннего сечения, который является ответной частью для стандартных кронштейнов навесных деталей. По сути, это нечто вроде утопленного в борт монорельса, позволяющего не только надёжно укрепить тот или иной элемент, но и переместить его при необходимости буквально в любое удобное место от носа до кормы. Поскольку на вид это просто длинная щель, о назначении «рельса» сразу и не догадаешься, да и риск зацепиться за него одеждой или рыболовным крючком — в отличие от наиболее часто используемого накладного профиля — сводится к минимуму.

Специальная подготовка предусмотрена и для оборудования посерьёзней, например кормовых даунриггеров и носового электромотора (многие по привычке называют его троллинговым, хотя служит он в основном для маневрирования в заросшем камышами мелководье). »



ВИДЕО





РЕЗУЛЬТАТЫ ИСПЫТАНИЙ
Crestliner 640 Renegade

Нагрузка — 2 чел. плюс 150 л топлива, ПМ — Suzuki DF200, ГВ — стальной трехлопастной Suzuki диаметром 13 и шагом 21 дюйм, темп. воздуха +9 °С, темп. воды +5 °С, скорость ветра 2–3 м/с, высота волны 0,2–0,3 м, акватория — р. Большая Невка, Санкт-Петербург.

Об/мин	Скорость	
	узлы	км/ч
650	2,5	4,7
1000	3,9	7,2
1500	5,5	10,2
2000	6,8	12,6
2500	9,0	16,6
3000	16,9	31,3
3500	21,9	40,6
4000	26,4	48,8
4500	30,8	56,9
5000	34,7	64,2
5500	36,3	67,1
6000	40,4	74,8
6200	43,1	79,8

Однако разработчики 640-го подвергли основательному пересмотру и ряд других элементов лодочного оборудования, испокон веку считавшихся чем-то незыблемым и критике вроде не подлежащих. Возьмём такую «священную корову», как кранцы, без которых не обойтись даже на самой компактной лодке.

Технический прогресс не стоит на месте, но на подавляющем большинстве лодок кранец по-прежнему крепится обычным верёвочным концом на релингах, поручнях, обухах или утках (отнимая там место у швартовых концов), причём с завязыванием и развязыванием кранцевых узлов у многих пользователей традиционно большие проблемы. Может, в том и причина, что кое-кто в нарушение старинных морских правил предпочитает вывешивать кранцы «навечно» и даже на полном ходу изумлять публику болтающимися на ветру надувными баллонами? Единственное, на небольших лодках нередко используют приделанные к бортам пружинные карабины, позволяющие не возиться с узлами и вывесить кранец за заранее завязанную петельку. Вариант неплох, но таких карабинов с обломанными за-



щёлками мне приходилось видеть достаточно, плюс готовый огон не позволяет отрегулировать длину конца — например, при подходе к более высокому или более низкому причалу.

А теперь посмотрим, как это сделано на 640-м. Представляете шпеньки, которыми крепится тент к ветровому стеклу? Вот примерно по такому принципу здесь и вешаются кранцы. Шпенёк компактен, неубиваем и незацепляем посторонними предметами, а надеть на него мягкую пластинку с «растягивающимся» отверстием — секундное дело. Вдобавок, вместо традиционного кранцевого шкерта используется матерчатая лента с регулировочной пряжкой, позволяющей практически мгновенно перевесить кранец по высоте, — примерно так, как подгоняются по длине лямки рюкзака.



Гребенчатая стойка для крепления удильщ по левому борту оказалась запирающейся — тоже вроде бы мелочь, но как раз из таких мелочей и складывается общее впечатление о лодке, тем более относящейся к одному из самых устоявшихся и стандартизированных классов.

Впрочем, и у самого корпуса нашлось существенное отличие от упомянутого американского ГОСТа. Несмотря на открытую компоновку, 640-й отличается довольно внушительными основными размерениями. Отсюда, наверное, и выносной транцевый кронштейн, который обычно является принадлежностью более серьёзной и мореходной категории «американских рыболовов». Конструкция подмоторного «ящика» оказалась довольно оригинальной. Для начала, он асимметричный и оставляет по правому борту место для полноценного трапа (скорее, лестницы!) с широченными ступеньками, удобными не только на рыбалке и при купании, но и просто при входе на лодку с причала.



Кроме того, вспомогательный мотор устанавливается на той же могучей транцевой доске, что и основной. Кстати, небольшой дополнительный подвесник здесь будет явно не лишним — и как резервная силовая установка, и при троллинге. Минимальная скорость, обеспечиваемая основным 200-сильным движком, для данного способа ловли всё же несколько великовата, по крайней мере без выпущенных снастей. Маленький моторчик либо сам обеспечит необходимое движение «шёпотом» (2–3 км/ч), либо же, полностью опущенный в воду, сыграет роль дополнительного «водяного тормоза».

Вдобавок, относительно небольшой «вылет» кронштейна за корпус оказывает минимальное влияние на продольную центровку, что и подтвердилось во время теста — выход на глиссирование на удивление ровный, практически без привычного кормового дифферента.

Обводы 640-го, на первый взгляд, предельно просты: ни одного продольного редана, только в корме пара довольно узких скуловых отгибов. Впрочем, как утверждают специалисты, создать хороший корпус с «голым» днищем значительно сложнее — накладные элементы позволяют исправить возможные ошибки при проектировании, но при этом могут создавать дополнительное сопротивление, влияющее на скоростные показатели, а также стать причиной более жёсткого хода по волне. Между тем, при довольно умеренной 17-градусной килеватости Renegade успешно справлялся с полуметровой волной на Большой Неве, хотя отсутствие брызгоотбойников всё же пару раз сказалось при крутых поворотах, когда ветровое стекло оросила мелкая водяная пыль.

Надо сказать, что «американский рыболов» — в первую очередь стайер, скоростное маневрирование — отнюдь не главная стихия этого класса, но уверенное, словно по рельсам, «ввинчивание» в развороты с полного хода всё-таки побудило изрядно покрутить

туговатую почему-то «баранку». Не стали для 640-го проблемой даже чисто спортивные «резаные» развороты под кратковременный сброс газа — должен заметить, что на некоторых корпусах подобный трюк может оказаться попросту опасным.

РЕЗЮМЕ

При всей своей несомненной принадлежности к одному из самых стандартизованных классов Crestliner 640 Renegade, помимо удачных обводов корпуса, «берёт» прежде всего деталями, многие из которых могут оказаться незаметными при поверхностном осмотре, но значительно упрощают жизнь владельцу. Благодаря «монорельсовой» схеме с установкой навесного оборудования справится даже полный технический профан, вывесить кранцы столь же просто, как застегнуть пуговицы на куртке, а предсказуемое поведение на воде не требует от водителя каких-то особых драйверских навыков. Единственный талант, который может потребоваться от его владельца, — это умение найти и поймать рыбу, но эта тема уже за пределами нашей компетенции. ❖



ООО «Балтик Марин Групп» —
официальный дистрибьютор
компании Crestliner Boats
Санкт-Петербург, ул. Ак. Павлова, 11 а
+7 (921) 640-78-43, +7 (981) 759-40-40
Москва, 78-й км МКАД, 14, к. 1, ТЦ Dexter
+7 (915) 211-27-27
www.balticmarine.ru, www.crestliner.ru

Crestliner 640 Renegade	
Длина, м.....	6,35
Ширина, м	2,48
Высота транца, м	0,64
Сухой вес, кг	919
Килеватость на транце, град.....	17
Толщина обшивки, мм:	
на днище.....	3,2
на бортах.....	2,3
Пассажировместимость, чел.	9
Запас топлива, л.....	151
Макс. мощность ПМ, л.с.....	225