



North River Seahawk OB 22 и Seahawk IB Jet 22: лодки из гористого штата

Фото Ника
Лодочкина

ТЕСТ
Кия

Артем Лисочкин ■ Если полистать многочисленные энциклопедии и справочники, то первым определением штата Орегон, что расположен на Северо-Западе США, будет «гористый». Конечно, это полностью соответствует действительности, но их составители почему-то практически не обратили внимания на еще один существенный факт: мало какой из североамериканских штатов может похвастаться таким разнообразием акваторий практически всех типов и разновидностей – тут тебе и спокойные равнинные, и быстрые мелководные горные реки, и большие и маленькие озера, и искусственные водохранилища, и, наконец, океанское побережье протяженностью более 400 км.



ной модификации «НТ» под подвесной мотор испытание прошел его брат-близнец «Inboard Jet» практически в том же корпусе, но со стационарным двигателем и водометом.

Скромное обаяние аскетизма

Тем, кто привык к тому, что «американцы» обычно отличаются некоторой вычурностью дизайна, обилием мягких диванов и всякого сервисного оборудования, внешний облик и оснащение «North River Seahawk 22» могут показаться несколько аскетичными. Однако аскетизм аскетизму рознь. Даже довольно простые на вид лодки смотрятся вполне привлекательно, а качество исполнения, которое в случае со сварным алюминием обычно первым бросается в глаза, выше всяких похвал – большинство швов ловко упряно, идеально ровные борта, глянцева окраска...

Внутри первым делом обращает на себя внимание простор, и подобное ощущение, пожалуй, возникает по причине все того же аскетизма интерьера, в котором нет ничего лишнего – явный намек на то, что праздные покатушки в перечне основных назначений лодки располага-

ются отнюдь не на первом месте (надо сказать, что это вообще «фирменный» подход компании «North River», адресующей свою продукцию в первую очередь рыболовам). Вносит свою лепту и относительно короткий носовой кокпит (его наличие вместо носовой деки – еще одно подтверждение уже сказанному), позволивший заметно удлинить «основной» заодно с высокой надстройкой.

Кстати, не совсем понятно, почему полноценный «каютник» его создатели окрестили хардтопом, если судить по буквенному индексу в названии – аббревиатура «НТ» обычно подразумевает открытую с кормы полурубку. Здесь же надстройка снабжена кормовой переборкой с центральной запирающейся дверью и парой больших окон по бокам (задний обзор, надо сказать, прекрасный). Кстати, совершенно случайно мы обратили внимание, что в переборке у бортов (а вернее, в длинных нишах, являющихся продолжением полок в открытом кокпите) имеются довольно большие отверстия, и все стало на свои места – естественно, все это хозяйство предназначено для укладки длинномеров! Всего отверстий шесть, и, по нашим прикидкам,

Поэтому специалисты верфи «North River», работающей с 1974 года и базирующейся в городке Роузбург всего в 20 милях от тихоокеанского побережья, не имеют никаких сложностей при испытании своих творений в самых разнообразных условиях, как говорится, «не отходя от кассы». Модельный ряд выпускаемых алюминиевых лодок на верфи насчитывает девять «линеек», рассчитанных на определенные условия эксплуатации («речные», «морские», «озерные» и пр.), каждая из которых, в свою очередь, включает по несколько размерных модификаций. Линейку «Seahawk OB» с корпусами длиной от 5.65 до 7.6 м, представителями которой были протестированные нами в Москве лодки, можно условно отнести к некому промежуточному «озерно-морскому» классу. Вместе с 22-футовым «OB» в кают-





ОСНОВНЫЕ ДАННЫЕ катеров «Seahawk IB Jet 22» и «North River Seahawk OB 22»

	«IB Jet 22»	«OB Hard Top 22»
Длина, м	6.7	6.7
Ширина, м	2.59	2.59
Высота борта на миделе, м	0.89	0.89
Осадка, м	0.30	0.30
Килеватость, град.:		
– на транце	18	18
– на миделе	42	42
Сухой вес, кг	1639	1314
Емкость топливного бака, л	302	300
Высота подволока надстройки, м	–	185
Длина надстройки, м	–	2.85
Габариты кокпита, м:		
– длина	4.80	1.95*
– ширина	2.16	2.16
Высота транца, м	–	0.63
Силовая установка	стационарный двигатель + водомет**	ПМ
Мощность двигателя, л.с.:	370**	150–250
Пассажироместность, чел.	8	8
Кол-во спальных мест	2	2
Цена, руб.	3 238 310	3 243 231

* Открытая площадь за пределами надстройки

** На тестовой лодке – бензиновый 8-цилиндровый 6-литровый 24-клапанный «Kodiak 370» с распределенным впрыском и переменными фазами газораспределения плюс двухступенчатый водомет «Hamilton 212 Turbo»

каждое должно спокойно принять неразборный «хлыст» метров пяти длиной.

Доступ в небольшой носовой кокпит осуществляется через откидную «форточку» высокого трехсекционного лобового стекла (на каютнике необходимо еще дополнительно откинуть вверх небольшой лючок наподобие яхтенного капа, расположенный под самой крышей – он увеличивает площадь «дверного» проема, а также может использоваться на ходу для дополнительной вентиляции).

Восхитившись простором «залы», автор этих строк, однако, поначалу несколько приуныл. «Глухое» остекление, даже при наличии вентиляционных лючков, открывающейся «форточки» лобового стекла и нормальных полноразмерных «дворников», обычно не особо приветствуется... Но при внима-

тельном осмотре выяснилось, что боковые стекла оказались сдвижными – пусть хотя бы и только их кормовые секции. Правда, в этом случае бортовую швартовную утку стоило бы сместить немного назад – тянуться к ней через открытое заднее стекло не очень удобно. Вот если бы открывалось и переднее стекло, накинуть на нее заранее заготовленный на причале швартов с огнем или вывесить краенец можно было бы, не вставая с водительского кресла.

Как уже упоминалось, на первый взгляд интерьер довольно аскетичен – сугубо функциональная, без особых изысков, приборная панель, пара кресел для водителя и пассажира и за ними пара же объемистых рундуков длиной около метра с мягкими подушками. Вот, вроде бы, и все, разве что пол, как и в кормовом кокпите, покрыт

«теплым» на вид нескользящим синтетическим покрытием «MariDeck». Но это если не вдаваться в детали, которых, как выяснилось при внимательном осмотре, здесь более чем достаточно.

Да, пассажирские сиденья-рундуки отнюдь не являют собой образец с точки зрения комфорта – мягкие спинки, наличие которых осталось для нас загадкой, расположены чересчур далеко, так что опереться спиной можно в лучшем случае о кромку бортовой полки, да и держаться на ходу особо не за что. Зато передние кресла представляют собой последний писк лодочной мебелировки.

Для начала, они снабжены амортизаторами с довольно большим ходом (заметим, что место водителя здесь заметно смещено в нос, а при движении на большой скорости в волну



это далеко не самое комфортное место с точки зрения вертикальных перегрузок). Поворачивая набаддашник с ярко-желтой наклейкой, жесткость амортизатора можно настраивать, делая его помягче или жестче. Регулируются также положение кресла по длине, наклон спинки и высота сиденья. Вдобавок, кресла поворотные, с фиксацией через каждые 90°. Спинка снабжена мощными откидными подлокотниками, которые нам очень пригодились (но об этом чуть позже).

Поначалу мы никак не могли взять в толк, как в случае чего организовать спальные места. Может, чудо-кресла следует развернуть задом наперед и, откинув до предела спинки, придвинуть к рундукам? Однако, как выяснилось, поперечное спальное место шириной около метра образуется при помощи опционной заклад-

ной доски с мягкой подушкой, устанавливаемой между рундуками. Приобретать этот элемент надо дополнительно, а специального места для хранения его «походному» не предусмотрено.

Кормовой кокпит на «ОВ», если не считать немного выступающего из его кормовой переборки плоского аккумуляторного рундука, стерильно пуст и просторен – хоть танцы устраивай. Но и тут лодка не «кончалась» – за переборкой имеется довольно широкая «палуба» с двумя люками, под которыми скрываются объемистые отсеки, теоретически пригодные в том числе и для хранения улова. Теоретически – это потому что обычные для американских рыболовных лодок электрические системы аэрации и наполнения-осушения отсутствовали, да и вообще оба рундука оказались самоотливными.

Внешне водометная версия выглядит почти полным близнецом базовой, разве что надстройка точно таких же очертаний здесь «мягкая», из тентовой ткани, и установлена на мощном трубчатом каркасе наподобие «дуг безопасности», крепящемся в четырех точках (т.е. его можно снять и оставить на берегу). В кормовой ее части – тоже тканевая переборка с отстегивающейся «дверью» и огромными прозрачными вставками. А вот кормовой кокпит здесь частично занят откидным капотом стационарного мотора с мягкой подушкой.

Кстати, хотя бензиновый 8-цилиндровый 6-литровый 24-клапанный двигатель с распределенным впрыском и переменными фазами газораспределения заявленной мощностью 370 л.с., работающий в паре с осевым двухступенчатым водо-

😊	<ul style="list-style-type: none"> – великолепные ходовые качества даже при экстремальных маневрах – аккуратность изготовления – оперативный простор на борту – хорошая защита от непогоды – амортизированные передние кресла в «стандарте»
😞	<ul style="list-style-type: none"> – не очень удобные пассажирские сиденья-рундуки – сдвижными выполнены только задние стекла надстройки – опционное спальное место, не отличающееся простором – невнятная фиксация малого газа и «нейтрали» («IB Jet»)



метом «Hamilton 212 Turbo», и носит название «Kodiak», в основе его лежит один из самых распространенных автомобильных моторов в мире – «Chevrolet VVT 6.0 L PFI», который устанавливается на множество крупных внедорожников и пикапов разных марок, выпускаемых под флагом «General Motors». Запчасти к нему легко доступны и у нас в России.

Единственно, автомобильный мотор подвергся серьезной конвертации – в частности, оборудован охлаждаемым выхлопным коллектором и двухконтурной системой охлаждения. Кроме того, в соответствии с «лодочными» правилами стартер и генератор заменены на «морские» искрозащитные, а моторный отсек оборудован принудительной вентиляцией. Небольшая, но важная деталь – первичный контур снабжен легкодоступным прозрачным отстойником на случай попадания в систему, скажем, того же песка или ила, ведь главная стихия лодки – мелководье. Доступ к ревизионному лючку водовода осуществляется непосредственно из кокпита – достаточно серьезный плюс. Да и вообще, стоит откинуть целиком капот, двигатель оказывается как на ладони, подобраться можно практически к любому узлу.

ALIS VOLAT PROPRIIS

В переводе с латыни этот официальный девиз штата Орегон

Результаты испытаний катера «North River Seahawk Inboard Jet 22»

(нагрузка – 1 чел. плюс 90 л топлива, ходовой тент установлен, мощность стационарного двигателя с двухступенчатым водометом – 370 л.с., скорость ветра – 0–1 м/с, высота волны – 0.0–0.1 м, темп. воздуха – 8°C, темп. воды – 7°C, место испытаний – Москва-река в р-не «Крокус-Сити»)

Об/мин	Скорость, уз (км/ч)
950	3.5 (6.4)
1000	3.8 (7.1)
1500	5.4 (9.9)
2000	6.6 (12.2)
2500	8.5 (15.8)
3000	21.7 (40.1)
3500	27.9 (51.7)
4000	33.9 (62.8)
4500	38.2 (70.7)
4850	41.4 (76.5)

означает «Летающий на собственных крыльях». Как показали тестовые заезды, он вполне подходит и к испытанным нами лодкам, тем более что и название у них имеет некоторое отношение к полетам: seahawk – это большой поморник, крупная морская птица, внешне напоминающая скорее не чайку или альбатроса, а орла или коршуна.

«Крученые» обводы с килеватостью 18° на транце и довольно внушительными 42° на миделе не преподнесли особых сюрпризов. Обусловленная подобной схемой некоторая носовая центровка обеспечивает очень легкий, практически незамет-

ный выход на глиссирование – при разгоне лодка лишь слегка приподнимает нос и уверенно держит режим уже примерно с 25–26 км/ч. И при этом «ОВ» оказался на удивление хорошим ходоком, несмотря на высокую и изрядно парусящую надстройку – с 250-сильным подвесником был легко преодолен рубеж 85 км/ч, причем без единого признака каких-либо побочных эффектов вроде бортовой раскачки и дельфинирования даже при движении на самой «пятке».

Нам так и не удалось выяснить, какой величиной фирма ограничивает мощность для данной модели, но думается, что и 300-сильный мотор не окажется «перегрузом». Тем более что абсолютную стабильность и движение, как по рельсам, лодка демонстрировала не только на «прямых», но и в очень крутых поворотах. Не требовалась специальная трасса, размеченная буйками – и без того было ясно, что любой самый строгий сертификационный тест лодка пройдет с огромным запасом. В повороте с полного хода порой спасали только мощные подлокотники водительского кресла, иначе удержаться за рулем было бы проблематично.

Но это были еще цветочки. Стоило нам пересечь в водометный «IB Jet», как головокружительные виражи на «ОВ» стали представляться невинным аттракционом для малолетних детишек.



Да, к лодке пришлось приноровиться, но буквально через пару минут появилось самое настоящее чувство вседозволенности. Вообще-то чувство это опасное и бывает чревато неприятными неожиданностями – но только не на «джете» от «North River».

Начать с того, что рулевое управление оказалось острее некуда – штурвал переключался от силы на 3/4 оборота от упора до упора, и первые минуты некоторую сложность представляло собой просто удержание на прямой немного зарыскивающей при малейшем движении штурвалом лодки на полном ходу. Но очень скоро выход был найден, и заимствовали мы его, как ни странно, у парусных яхт с большими штурвалами. Будущим владельцами «джета» советуем, определив опытным путем «нейтраль» рулевого управления, попросту наклеить на верхнюю точку обода «баранки» кусочек яркой изоленты. Вот и все – лодка пошла, как по нитке. Но стоит повернуть руль хотя бы градусов на 10–15, как через пару-тройку секунд вы можете обнаружить, что несетесь уже в прямо противоположном направлении, описав с полного хода циркуляцию не больше полукруга длин корпуса.

Уверившись в безопасности подобных маневров, ваш покорный слуга окончательно обнаглел и стал резко класть руль на борт, разворачиваясь со ско-

Результаты испытаний катера «North River Seahawk HT 22»

(нагрузка – 1 чел. плюс 80 л топлива, кормовой тент убран, ПМ – четырехтактный «Suzuki DF250», ГВ – стальной трехлопастной «Suzuki» диаметром 16 и шагом 23 дюйма, скорость ветра – 0–1 м/с, высота волны – 0.0–0.1 м, темп. воздуха – 8°С, темп. воды – 7°С, место испытаний – Москва-река в р-не «Крокус-Сити»)

Об/мин	Скорость, уз (км/ч)
750	3.1 (5.7)
1000	4.4 (8.2)
1500	6.4 (11.8)
2000	8.1 (15.0)
2500	13.7 (25.3)
3000	19.5 (36.0)
3500	25.2 (46.7)
4000	30.1 (55.6)
4500	35.1 (64.9)
5000	39.0 (72.2)
5500	43.1 (79.8)
6000	46.1 (85.2)

рости 75 км/ч практически вокруг миделя. Гидроцикл, да и только, разве что сидишь под крышей в удобном амортизированном кресле с хорошей боковой поддержкой! Перегрузки при этом можно сравнить с самолетными при высшем пилотаже – разве что на «джете» они более кратковременны.

Конечно, гиперчувствительность управления требует привыкания и в обычных условиях вроде бы не особо нужна, но смоделируем ситуацию, когда вы, скажем, летите «на полной

гашетке» по горному порогу, и перед носом вдруг вырастает внушительных размеров валун... Тут только «острый» руль и может вписаться в безопасную траекторию.

А вот в плане скорости водомет, даже знаменитый «Hamilton», выдавал то, что и положено подавляющему большинству водометов (исключения крайне редки): при мощности мотора 370 л.с. «джет» отставал от «обычной» версии с 250-сильным подвесником почти на 10 км/ч – правда, отличаясь буквально пушечным ускорением при разгоне. Сопло не триммировалось, но ходовой дифферент оказался оптимальным для достижения максимально возможных скоростных показателей, что подтвердили потом и кадры видеосъемки. С подхватами воздуха и аэрацией водовода мы не столкнулись ни разу – даже при серьезных прыжках с полным вылетом корпуса из воды. Да-да, мы все же «полетали» – хоть на Москве-реке и царил полный штиль, у нас был второй катер, который мы перевели в переходный режим. Крутую кильватерную волну обе версии преодолевают очень мягко, а при приводнении продолжают четко удерживать первоначальный курс

Резюме

Утилитарные и довольно простые, но очень аккуратно изготовленные и отличающиеся великолепными ходовыми характеристиками лодки, предназначенные в первую очередь не для обычных прогулок, а для дела, которое тоже может быть увлечением – например, рыбалки (в первую очередь троллинга) или дайвинга. Испытания при искусственно созданном волнении, а также характеристики корпуса позволяют предположить, что безопасная эксплуатация возможна и на довольно крупных водоемах. ■

ТЕСТ Кия

Катера «North River Seahawk 22» и «Seahawk Inboard Jet 22» предоставлены для испытаний ООО «Волга Бот», Москва, Строительный проезд, 7А, корп. 28, тел. +7 (495) 7-999-440, +7 (985) 774-06-60