



«North River Seahawk 24 OS»

под флагом спортивного рыболовства

Как показывают результаты редакционных опросов, рыбалка по-прежнему прочно занимает одно из ведущих мест в числе приоритетов отечественных водномоторников. Многие берут в руки удочку или спиннинг лишь от случая к случаю, но в последние годы успела возникнуть и целая каста «продви-

нутых» рыболовов, которые рассматривают лодку исключительно как инструмент для своего увлекательного занятия – отсюда и соответствующие требования при ее выборе. Что уж тогда говорить о самых избранных ее представителях, для которых хобби практически стало профессией – рыболовных инструкторах и участниках специализированных соревнований?



В ходе формирования профессиональной спортивной команды, призванной защищать честь российских рыболовов на международных соревнованиях по троллингу, вполне логичным образом встал вопрос о соответствующем снаряжении. В конце прошлого сезона капитан российских троллингистов Константин Левикин сообщил, что «боевая» лодка команды уже проходит обкатку и предложил нам принять участие в тренировочном выходе на Онежское озеро. По его словам, основными требованиями при выборе были следующие: высокая мореходность (соревнования по троллингу обычно проходят на довольно крупных водоемах, где высокая волна – не редкость), прочность и неприхотливость корпуса, предусматривающая швартовки у необорудованного каменистого берега, и, естественно, наличие просторного, ничем не загроможденного «рабочего» кокпита, хотя при этом у экипажа должна была оставаться возможность укрыться в непогоду под крышей.

Самые престижные европейские со-



ревнования по троллингу проводятся в Скандинавии, но лодка, на которой наши рыболовы-спортсмены в итоге остановили свой выбор, производится за океаном – это выпускаемый в американском штате Орегон 24-футовый «North River Seahawk» каютной модификации «OS». Перечисленным требованиям отвечали внушительная 20-градусная килеватость корпуса, сваренного из АМг толщиной 6.4 мм на днище и 4.8 на бортах («некруглые» величины объясняются американскими стандартами, где за основу взяты в данном случае доли дюйма), а также просторный кормовой кокпит. Хотя наиболее известны в США турниры по ловле большеротого окуня, собирающие сотни участников и миллионные призовые фонды, после «басса» и судака лосось занимает в числе наиболее популярных трофеев американских рыболовов почетное третье место – троллинговая «охота» очень популярна, например, на Великих озерах и северо-западе США, где лодки «North River» давно пользуются авторитетом как у профессионалов, так и спортсменов-любителей.

При выборе размерений, определяющих оперативный простор и обитаемость, сдерживали лишь «трейлерные»

ограничения – команде предстояло немало поколесить с лодкой на прицепе по европейским дорогам, так что наиболее разумным с этой точки зрения максимумом представилась 24-футовая модель с «короткой» 6-футовой надстройкой и более объемистым кокпитом.

Скромность и богатство

Самое первое впечатление: «North River Seahawk 24 OS», дожидавшийся нас у дощатого причала неподалеку от Петрозаводска, выглядел явно крупнее большинства привычных 24-футовиков. Как обнаружилось в ходе внимательного изучения документации, дело было не только в «деловом» рыболовном имидже. Американцы явно поскромничали, присвоив модели цифровой индекс в соответствии с длиной собственно корпуса, в то время как внушительная алюминиевая «коробка», выступающая за транец на добрых 0.7 м и на первый взгляд кажущаяся только подмоторным кронштейном, на деле оказалась его неотъемлемым продолжением с такими же килеватыми обводами – лишь ширина у нее меньше. В общем, строго говоря, эту лодку с фактической длиной около 8 м следовало бы отнести как минимум

Основные данные катера «North River Seahawk 24 OS»

| | |
|--|----------------|
| Длина, м: | |
| – корпуса | 7.3 |
| – габаритная | 8.2 |
| Ширина, м | 2.58 |
| Осадка, м | 0.35 |
| Килеватость на транце/в носовой части, град. | 20/55 |
| Сухой вес, кг | 1700 |
| Габариты кокпита, м | 2.44×2.13×0.70 |
| Высота подволока в рубке, м | 1.92 |
| Объем топливного бака, л | 456 |
| Мощность ПМ, л.с. | 200–300 |

к 26-футовой категории, причем с основательным запасом.

Свой вклад в общее впечатление вносит и высота борта – замеренная рулеткой в районе кокпита, на стоянке она составила 98 см, а увенчанный якорным кронштейном нос возвышается на водой на все 110 см! После прогулочных лодок абсолютно плоский пол кокпита размерами 2.44×2.13 м показался чуть ли не футбольной площадкой. Под бортовыми планширями обнаружили широкие полки с бортиками – те же кранцы ложатся на них, как родные, поэтому отпадает нужда в отдельных держателях, загораживающих обзор и вообще попадающих

под руки и под ноги в самый неподходящий момент. В толстой транцевой переборке – еще несколько рундучков с крышками, а в полу – огромный ящик для рыбы. Чтобы заполнить его водой, достаточно открыть пробку на стоянке (опорожняется он за счет разрежения на ходу буквально за пару минут). Высота фальшборта в кокпите тоже впечатляет – более 0.7 м, но, судя по уровню воды в «рыбном» ящике, запас высоты пайола над ватерлинией вполне достаточен для того, чтобы исключить протечки через шпигаты самоотлива даже при значительной нагрузке.

Может ли «нафаршированная» до предела лодка оставаться при этом довольно аскетичной? Пожалуй, да – если речь идет о профессиональной спортивной рыбалке.

От одного только перечня дополнительного оборудования, которое обнаружилось на предоставленном на тест «North River Seahawk 24 OS», у понимающего человека чаще забьется сердце: гидроусилитель (а не обычный гидропривод) рулевого управления; электронное управление газом; автопилот с дистанционкой, способный вести лодку как по компасу, так и по треку системы GPS; «навигация» «Furuno» – чарт-плоттер, эхолот и радар «в одном флаконе». Окончательно добьем любителей «фарша» тем, что абсолютно равноценных постов управления на лодке два, и наряду со штурвалом и рукоятками газа-реверса на посту в кокпите продублирована и вся имеющаяся в рубке электроника – разве что экран комбинированного «навигатора» здесь чуть поменьше. Из чисто рыболовных прибабасов – многочисленные стаканы для удильщ («походные» над входом в рубку и «боевые» по бокам) и четыре электрических даунриггера в корме. Казалось бы, для полного счастья не хватает только птичьего молока, но в остальном...

Рубка, в которую мы попали через сдвижную дверь, не показалась нам особо просторной для столь крупной лодки. И объемом, и обстановкой она очень напоминала что-то знакомое по

некоторым скандинавским лодкам. Нет ни гальюна, ни камбузного уголка, нет даже холодильника в пригодной для его установки тумбе водительского кресла. Сразу за ней справа втиснуто боком к движению еще одно сиденье; слева – пара расположенных лицом друг к другу кресел со столиком посередине, который можно опустить для устройства спального места. Между ними остается довольно узкий проход, хотя высота в нем более чем достаточна – 192 см. Упрятанная под носовой декой, V-образная двухместная койка ничем не отгорожена и кажется совсем крошечной, но замеры показали, что вытянуться здесь во весь рост сумеют не только лилипуты: даже по ДП ее длина составляет 182 см, а если расположиться вдоль борта, то и все 196 см (при этом справа еще остается незакрытое мягкой подушкой резервное пространство до тумбы водительского сиденья).

При всех этих показателях, вполне укладываемых в эргономические нормы, все же хорошо видно, что, с точки зрения обитаемости, автономность плавания стоит здесь далеко не на первом месте – те же спальные места больше рассчитаны на короткий отдых во время не очень далекого перехода, нежели на обычную «туристскую» ночевку. Впрочем, такая задача в данном случае и не ставилась – не зря наша спортивная команда выбрала версию с «короткой» надстройкой, позволяющей отвоевать дополнительное пространство в кокпите (вариант с увеличенной 8-футовой «кабиной» позволяет найти место и для камбуза, и даже для отгороженного гальюна).

Металлическая сущность лодки ни снаружи, ни внутри особо не бросается в глаза, хотя незаметно и каких-то попыток ее замаскировать – те же сварные швы ничем не прикрыты. Просто все выполнено достаточно аккуратно – плоские поверхности действительно плоские, не видно никаких «волн» и бухтин, да и окраска качественная.

Сама по себе подобная компоновка подразумевает комфорт прежде всего не для обычного «катыльщика», а для профессионала, главное для которого – работа. Мелкие неудобства такие люди либо терпят, либо попросту не замечают. Но вот если бы нам взбрело в голову пригласить на лодку дам, то их проникновение в кокпит с носовой деки (лодка была зачалена к дощатым мосткам носом) было бы сопряжено как минимум с виз-

гами, охами и ахами и потребовало бы с нашей стороны ряда акробатических усилий – ведущая вдоль вертикальной стенки надстройки потопчина довольно узкая (около 19 см в самом широком месте), и, несмотря на нескользящее покрытие и поручень на крыше, тут и самому приходится соблюдать осторожность, особенно с увесистой сумкой в руке. Валкость, впрочем, оказалась для 20-градусной килеватости не столь значительной (на стоянке кормовая часть лодки сидит в воде практически по скулу, снабженную широким плоским брызгоотбойником), некоторую лепту в повышение стояночной остойчивости способен внести также заполненный водой ящик для рыбы, играющий роль балластной цистерны. А кроме того, в носовой деке есть люк, позволяющий избежать эквилибристики на потопчине.

На онежской воде

Онежское озеро, как и Ладогу, многие сравнивают с морем, хотя своим коварством этот водоем даст сто очков вперед настоящему морю. Погода здесь способна поменяться буквально за час-другой, волна короче и «злее», а обилие бухт и островов может создать обманчивое впечатление полной безопасности маршрута – пока на самом подходе к дому вдруг не обнаружится открытый всем ветрам штормовой участок.

Из-за отсутствия второй лодки фотосъемку пришлось проводить с причала – в спокойном заливе, где глубины у берега не превышали полуметра (отсюда и малый ход, и «задранные» в режим мелководья моторы). Но на рыболовном маршруте длиной около 60 км, на который мы вскоре вышли, озеро вполне успело показать свой обычный осенний нрав.

На транце «North River Seahawk 24 OS» была установлена пара четырехтактных «Suzuki DF140» – выбор тоже обоснованный. Во-первых, для открытой воды два мотора всяк лучше одного, хотя бы с точки зрения безопасности, а во-вторых, эти достаточно современные и экологичные моторы по-прежнему остаются легчайшими в своем классе. Кроме того, центр тяжести «DF140» значительно смещен вперед, что для троллинговой лодки, значительную часть времени проводящей в водоизмещающем и переходном режимах, тоже немаловажно. Высота транца при двухмоторной установке требует здесь моторов с дейдвудом «третьей» размерности (25 дюймов, или 635 мм), хотя и это не предел – если использовать только





один мотор, придется искать версию с самой длинной 30-дюймовой «ногой» (760 мм).

При таких мощностях и установке парой вообще-то полагалось бы использовать силовые установки противоположного вращения, но «наши» «Suzuki» оказались полными близнецами – оба с обычным «правым» винтом. Пойти на такой шаг пришлось не от хорошей жизни – даже при развитой дилерской сети за рубежом найти запчасти или тот же гребной винт для «зеркального» мотора обычно сложнее, а у нас тем более.

На первых километрах намеченного на экране чарт-плоттера маршрута в спокойной обстановке оценили место водителя. Сидеть удобно, обзор хорош, а обратный наклон лобовых стекол не только придает «North River Seahawk 24 OS» характерный «траулерный» облик, но и весьма функционален – во-первых, позволяет увеличить объем рубки, а во-вторых, в солнечную погоду в них не отражается приборная панель, препятствуя обзору (впрочем, солнцем и не пахло – сеющий из низких туч дождь вынуждал держать «дворники» постоянно включенными). Не понравилась только практически полная «герметичность» – люка, даже маленького, над водителем не оказалось (хотя его можно заказать как опцию). В общем, в случае чего (например, при запотевании окон) голову наружу не высунешь... Хорошо еще второй пост управления есть – «на улице»!

Безмятежное плавание вскоре подошло к концу – катящиеся навстречу валы становились все выше и круче, а за очередным мысом нас тряхнуло уже по-настоящему. При движении против волны высотой более 1.5 м пришлось немного сбросить газ и перейти в переходный режим. На скорости около 22–23 км/ч дифферент при опущенных транцевых плитах невелик, а ход мягок, без зарываний в волну и «подтормаживаний» – здесь уже больше работает не 20-градусная килеватость на кормовых

двух третях корпуса, а острая 55-градусная в носу. Довольно аскетичная рубка, предусматривающая в первую очередь расположение экипажа сидя и стоя, рассчитана и на штормовые условия – есть за что держаться (на нашей лодке имелся даже опционный «автобусный» поручень на потолке), а при кажущемся обилии острых углов возможность соприкоснуться с ними ребрами при резком толчке практически исключена.

Даже в этом режиме на волновой толчее, образованной постоянными заходами ветра, вполне можно было доверить рулежку автопилоту, но вообще-то это умное и недешевое устройство приобреталось для других целей. Сбросив скорость до троллинговых 3–4 км/ч, вся наша тройца выбралась в кокпит и принялась разбирать снасти – рутинным делом управления занялась электроника. Двигателей в этом режиме практически не слышно – плеск волн у бортов и то громче. Ощутимо нарушало тишину только постоянное жужжание автопилота, корректирующего курс. С этим можно было смириться – по крайней мере, было ясно, что механический «вахтенный» не дремлет, но вот резонансное дребезжание сдвижной двери вскоре надоело, и под нее подсунили скомканный полиэтиленовый пакет.

Несколько часов рыбалки пролетели незаметно – лосося и кумжу регулярно интересовали буксируемые нами приманки, и в заполненный водой ящик под палом летели только наиболее внушительные трофеи. Под вечер повернули к дому. Вдоль бега все той же полутораметровой волны уже можно было двигаться побыстрее, в режиме глиссирования. Значительный левый крен, вызванный сильным боковым ветром и влиянием реактивного момента «правых» винтов, легко убрали, опустив одну из транцевых плит – лодка продолжала ровно держать курс, а скорость упала лишь на 1.5–2 км/ч.

Уже на подходе к базе, на тихой

воде, замерили максимальную скорость, которая с нагрузкой 3 чел. и 120 л топлива составила около 60 км/ч при 6100 об/мин. Вывести «North River Seahawk 24 OS» на глиссирование под одним мотором нам так и не удалось. С гребным винтом шагом 23 дюйма не хватало самой малости – лодка шла в переходном режиме со скоростью 25–26 км/ч.

Мы уже упоминали, что при своих габаритах и массе «North River Seahawk 24 OS», тем не менее, укладывается в «трейлерную» категорию. И с транспортировкой, и со спуском-подъемом лодки пока управляется полноприводный микроавтобус «Hyundai Starex» со всего лишь 100-сильным мотором, но, по словам Константина, вообще-то здесь нужен автомобиль посильней и покрепче – например, «Dodge RAM 2500», ведь вес лодки с моторами и прочим оборудованием зашкаливает за две тонны.

Резюме

Хорошие мореходные качества, прочность, просторный «рабочий» кокпит – все эти качества делают «North River Seahawk 24 OS» действительно очень удачной лодкой для спортивного рыболовства. Хотя обычного пользователя, рассчитывающего на ее применение в качестве прогулочного и туристского судна, ряд особенностей брутального «американца» наверняка не устроит (давать оценки специализированной технике «со стороны» – дело неблагодарное, но все же мы постарались взглянуть на объект теста глазами не одних только «продвинутых» рыбаков). Разумным компромиссом может быть модификация с увеличенной длиной надстройки, но и в этом случае «North River Seahawk 24 OS» – это в первую очередь «рыболов», и на роль «яхты» претендовать особо не стремится.

А.Л.

Фото автора