

Артем Лисочкин.  
Фото автора и Серго Сургуладзе

# «Polar Kraft V 178 FS»: Аляска, сэр!

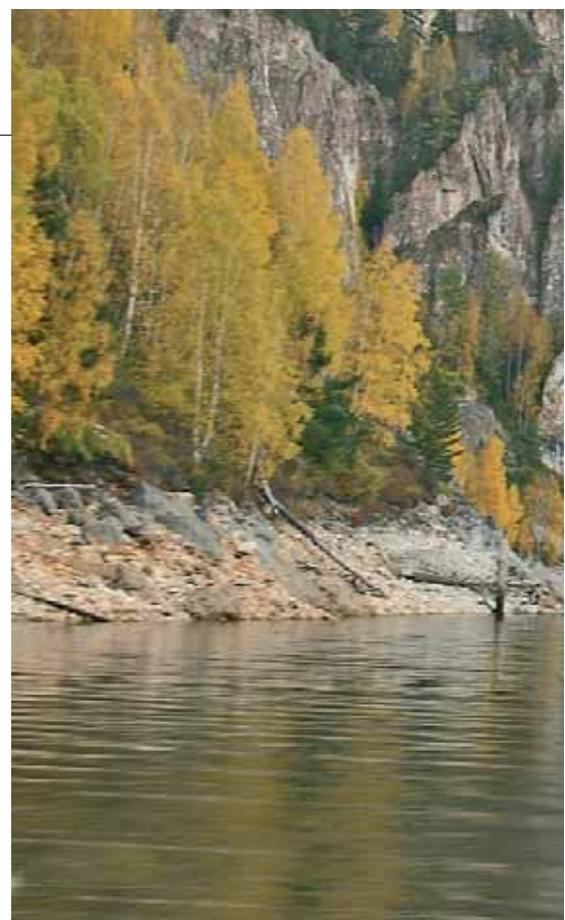
**ТЕСТ**  
КАТЕРА и ЯХТЫ

Бывают вещи, национальную принадлежность которых опознаешь без труда. Конечно, из-за нынешней глобализации модных тенденций в области технического дизайна все труднее отличить американский автомобиль от японского, а американскую моторную яхту – от итальянской, но есть категория лодок, уже сам внешний вид которых совершенно определенно заявляет об их заокеанском происхождении. Речь идет о так называемой «bass boat» – рыболовной лодке, предназначенной в первую очередь для весьма популярной в США «охоты» на большеротого окуня и вообще спиннинговой ловли в заброс.

Ремарка специально для тех, кто ассоциирует американский «ботинг» прежде всего с океанской волной и палящим флоридским или калифорнийским солнцем: больших и малых рек, озер и водохранилищ в Штатах ничуть не меньше, чем в родной России. Окунь-большеротик («bass») водится практически повсеместно, а связанные с его ловлей соревнования собирают десятки тысяч участников, привлеченных в числе прочего миллионными призовыми фондами. В ходе такой рыбалки нередко приходится преодолевать значительные расстояния по крупным водоемам с беспокойной водой (во время соревнований это надо делать еще и быстро!), а после выбора

подходящего для забросов места не спеша перемещаться вдоль облюбованной стены камышей или подводного свала, используя малошумный электромоторчик.

«Polar Kraft V 178 FS» мы тестировали в одном из красивейших уголков Сибири – на заповедном заливе Бирюса Красноярского водохранилища, где заокеанская лодка выглядит более чем уместно. На приспособленность к суровым условиям намекают названия не только самого бренда, но и предназначенной для крупных внутренних водоемов серии «Kodiak», к которой принадлежит «178-й» (напомним, что остров Кадьяк расположен у побережья холдной Аляски).



## Согласно стандарту

Чтобы пояснить, что это за тип судна, можно вполне обойтись и без текстовых описаний – просто взгляните на фото, иллюстрирующие наш отчет. Выглядит явно знакомо, не правда ли? В схожей ситуации оказался и ваш покорный слуга. Что это – «Tracker», «Charger», «Ranger», «Skeeter», «Sea Nymph», «Triton», «Alumocraft» или еще какой-нибудь «craft»? (Кстати, опечатки в названии протестированной лодки мы не допустили: вместо английского «craft», означающего любое плавающее или летающее транспортное средство, по неизвестным для нас причинам и впрямь фигурирует немецкое «kraft» – «сила» или «энергия» в широком смысле этого слова).



## Основные данные мотолодки «Polar Kraft V 178 FS»

Длина, м	5.39
Ширина, м	2.34
Высота борта на миделе (от скулы), м	0.70
Килеватость на транце, град.	19
Сухой вес, кг	610
Емкость топливного бака, л	102
Высота транца, м	0.51
Мощность ПМ, л.с.:	
– минимальная	70
– максимальная	150
Рекомендуемый вес ПМ, не более, кг	213
Грузоподъемность, кг	770
Пассажиروместимость, чел.	6
Цена, долл.	от 25 340



Действительно, если бы не надписи на бортах, марку вряд ли определил даже продвинутый специалист, часто бывающий на «бассовых» турнирах. По меткому выражению одного из них, «bass boat» – это как теннисная ракетка: небольшие вариации в размерах и оформлении самой ее сути тоже нисколько не меняют. Большинство подобных лодок и впрямь словно «сошли с одной колодки» – концепция отработывалась годами: прочный алюминиевый корпус, значительная относительная ширина, высокие борта и довольно значительная 19-градусная килеватость днища. «Polar Kraft» напоминает многих одноклассников даже характерной конфигурацией ветрового стекла – что, впрочем, неудивительно, поскольку использована продукция фактического монополиста «Taylor Made».

Корпус изготовлен из «морского» алюминивно-магниевого сплава марки «5052», близкого по прочностным характеристикам и технологическим свойствам к дюралю, так что толщина обшивки относительно невелика (2.6 мм), а наряду со сваркой используются авиационные 4.8-миллиметровые заклепки. Линия киля снабжена мощной накладкой, роль дополнительных усилителей исполняют также две пары нешироких

продольных реданов. Несмотря на незначительную толщину обшивки, лодка для своих размерений оказалась довольно тяжелой (более 600 кг без двигателя), что почувствовалось еще при спуске ее на воду при помощи обычного микроавтобуса. Это тоже объяснимо – на американских лодках значительную лепту в общий показатель вносят массивные элементы внутреннего оборудования, тем более что «178-я» была предоставлена на тест в самой «навороченной» комплектации «FS», предусматривающей не только рыболовный, но и прогулочный варианты использования.

Наряду с отработанностью самой по себе концепции, не будем забывать и о свойственном американцам «культе стандарта»: привычный многоэтажный гамбургер и бутылочка диет-колы должны наличествовать в любом уголке Штатов (а желательно и в Европе), так что чего-то подобного ждут и от лодок. «Polar Kraft V 178 FS» не является исключением – хотя бы раз побывав на борту любой «bass boat», вы легко сориентируетесь и здесь: характерная для судов такого типа трансформация интерьера осуществляется по знакомым алгоритмам, а сервисные приспособления расположены на привычных местах. Имеется, естественно,

и умиляющая «предстартовая молитва» на укрепленном возле замка зажигания шильдике – перечень всех проверок, которые необходимо осуществить перед запуском мотора: от уровня бензина в баке и работоспособности звукового сигнала до наличия спасжилетов.

Основной кокпит «по-лимузинному» оборудован тремя рядами одинаковых мягких кресел; сиденья среднего ряда, установленные в гнездах пайола на трубчатых стойках, легко снимаются и могут использоваться в качестве поворотных «рыболовных». Обычно их принято располагать повыше, поэтому носовой кокпит на деле представляет собой огражденную невысоким фальшбортом приподнятую «палубу» с ответным гнездом для кресла; такое же гнездо имеется на высокой кормовой площадке, в которую превращается откинутое вниз и вперед заднее сиденье.

Неотъемлемые атрибуты «bass boat» – ящики для хранения живой рыбы, снабженные подающими воду электронасосами и аэраторами – расположены и в носу, и в корме, в непосредственной близости от установленных в «рабочее» положение рыболовных кресел; рукоятка механического управления их сливными клапанами размещена возле поста управления. В носовом кокпите на привычном месте торчит розетка подключения вспомогательного электромотора, который обычно устанавливают на специальном держателе в районе форштевня, а рядом – дублирующие кнопки электрооткидки основного подвесника (честно говоря, целесообразность такого дублирования «трима» до сих пор остается для нас загадкой).

Учитывая возможность использования электромотора и вообще большое число потребителей, аккумуляторов здесь целых три – один стартерный и два «сервисных». А вот рундуков, увы, не густо – обнаружилось лишь три «сухих» багажника относительно небольшого объема. Правда, для хранения крупной поклажи можно задействовать пространство под носовой «палубой», а также над ней, если пристегнуть мягкую «деку» – стояночный носовой тент. Увы, подпирающая его стойка,



### Результаты испытаний мотородки «Polar Kraft V 178 FS»

(нагрузка – 2 чел. плюс 1/2 бака топлива, ходовой и носовой тенты убраны, ПМ – четырехтактный «Mercury 115», ГВ – № 1, № 2 и № 3\*, скорость ветра – 5–6 м/с, высота волны – 0.1–0.2 м, темп. воздуха – 14°С, темп. воды – 9°, место испытаний – зал. Бирюса Красноярского водохранилища)

Об/мин	Скорость, уз (км/ч)		
	ГВ № 1	ГВ № 2	ГВ № 3
850	1.9 (3.6)	2.4 (4.5)	3.1 (5.7)
1000	2.9 (5.4)	3.2 (6.0)	4.0 (7.4)
1500	4.2 (7.7)	4.4 (8.2)	5.1 (9.4)
2000	5.4 (10.0)	5.8 (10.7)	6.4 (11.8)
2500	6.1 (11.3)	7.2 (13.3)	8.9 (16.5)
3000	7.1 (13.1)	8.6 (15.9)	16.3 (30.1)
3500	14.1 (26.0)	15.8 (29.2)	22.3 (41.2)
4000	19.2 (35.5)	19.5 (36.1)	25.8 (47.8)
4500	22.3 (41.3)	23.3 (43.1)	29.5 (54.6)
4800	–	–	31.8 (58.8)
5000	26.5 (49.1)	26.7 (49.4)	–
5500	29.0 (53.6)	30.0 (55.5)	–
6000	32.1 (59.4)	32.4 (59.9)	–
6500	35.0 (64.7)	35.2 (65.1)	–

\* Используемые гребные винты: № 1 – стальной трехлопастной «Vengeance» диаметром 13 ¼ и шагом 16 дюймов; № 2 – алюминиевый трехлопастной диаметром 13 ¼ и шагом 17 дюймов; № 3 – стальной четырехлопастной «Trophy Plus» с вентилируемой ступицей (установлены дросселирующие шайбы среднего сечения) диаметром 13 ¼ и шагом 21 дюйм.



препятствующая скоплению воды, и впрямь рассчитана исключительно на стоянку, поскольку на палубе никак не фиксируется и на ходу обычно выскакивает.

Дизайн поста управления и левая пассажирская консоль с «бардачком» отличается сдержанным оттенком «ретро» (у нас обе панели сразу вызвали ассоциации с полукруглым спидометром 21-й «Волги») и при этом вполне функционален. Единственно, в однообразном ряду переключателей (каждый – на три положения), поначалу постоянно путаешься. Кроме того, рукоятка газа-реверса оказалась чересчур смещенной назад, что вызывало некоторые неудобства при включении реверса. Рыболовную лодку уже не представишь без эхолота и чарт-плоттера, и понравилось, что на широкую полку справа от штурвала вполне органично встанет даже достаточно большой аппарат, а прибор с небольшим экраном,

предусматривающий установку «in dash», можно и просто врезать в вертикальную панель.

Интерьер по-американски роскошен – пайол устлан серым ковровым покрытием (как уверяет производитель, легко моющимся), повсюду мягкие зашивки из гармонирующего с сиденьями двухцветного винила, удобные ручки и, естественно, многочисленные подстаканники, в которых, помимо напитков, удобно держать всякую мелочь вроде карманных навигаторов, мобильных и раций. Кстати, трансформируется и носовая часть – откинув наверх крышку в палубе, можно превратить лодку в некоторое подобие боурайдера. (Поднимая массивные крышки, на деле чувствуешь, откуда набежал немалый вес «178-го» – создатели лодки явно не сэкономили каждый фунт или килограмм!). Правда, места в носовом кокпите хватит от силы на двоих, так что наличие опционных

мягких подушек представилось нам здесь нецелесообразным – для положения лежа они слишком коротки, а при положении сидя каждая используется лишь на треть.

Из прочих дополнительно приобретаемых опций лодка была снабжена дугой для крепления буксировочного фала, а также ходовым тентом. В сложенном положении свернутый тент остается торчать над головой на поднятых дугах и на рыбалке может оказаться помехой (в ряде случаев его придется оставлять на берегу). Однако тент – либо полноценный, либо стояночный, здесь необходим, поскольку кокпит не самоотливной, и за удаление воды, в том числе и дождевой, несет ответственность только электропомпа.

### В статике и в динамике

Поскольку от рыболовной лодки, а тем более «бассовой», ждут «правильного поведения» не только на

ходу, но и на стоянке, первым делом мы забрались на планширь пришвартованного к причалу «178-го» вначале втроем, а потом и вовсе вчетвером. Несмотря на килеватое днище, крен оставался весьма умеренным – наверняка в числе всего прочего сказалась значительная ширина корпуса, обеспечивающая не только хорошую статическую остойчивость, но и «оперативный простор» на борту, столь ценный на рыбалке. В общем, орудовать спиннингом – и перемещаясь по лодке, и устроившись в высоком кресле – можно без опаски. Надо сказать, что хорошую сопротивляемость крену лодка продемонстрировала и на ходу – даже при раскрутках места на полном газу с полностью положенным на борт мотором он не превышал 25–30°.

Кормовой дифферент при выходе на глиссирование заметен, но обстановку по курсу приподнимающийся нос практически не перекрывает, так что привставать с кресла не приходится.

До входа в лабиринт залива Бирюса, образованный затопленными при постройке плотины горными лощинами, пришлось преодолеть несколько километров по открытому Красноярскому водохранилищу против сильного (8–12 м/с) ветра и короткой волны высотой 0.5–0.6 м. Тряска на скорости порядка 50–55 км/ч, конечно, присутствовала, но для 19-градусного моногедрона длиной менее 5.5 м ход оказался довольно мягким, что могло объясняться значительной по сравнению с одноклассниками мас-

сой лодки. Правда, при откинутах моторе нос ощутимо сдувало вбок порывами сильного ветра – наверняка в числе прочего сказывалась и значительная высота борта (0.7 м от скулы до планширя).

В узких протоках и бухточках Бирюсы можно было найти и практически гладкую воду, но к нашим услугам была сопровождающая 26-футовая моторная яхта, разводившая в переходном режиме метровые крутые валы. С такой волны уже вполне можно было прыгнуть, обнажая гребной винт, но пассажира поначалу немного пугал другой трюк – «зависание» на самом гребне кильватерного вала почти параллельно ему и постепенное соскальзывание с него бортом. На более узкой лодке это действительно могло быть чревато неприятными ощущениями, но остойчивый «178-й» вскоре доказал, что даже при таком варварском обращении управляется уверенно и безопасно.

Рыболовам экстремальное маневрирование обычно без надобности (необходимость быстро отвернуть от замеченного в последний момент топляка – не в счет), так что крутые повороты с полного хода мы попробовали покрутить прежде всего в расчете на безбашенных «катальщиков». «178-й» стоит в выражах весьма уверенно, хотя при определенных условиях – в частности, при излишне «поджатом» триммере – корма может сорваться в плавный «занос», сопряженный со значительной потерей скорости.

Понравилось, что водяные брызги, во время подобных экспериментов порой влетающие метров на пять в воздух, занесло в кокпит лишь пару раз, да и то порывами ветра. (Единственно, вода может плюхнуться в корпус на заднем ходу, если переборщить с газом – плоский и практически вертикальный транец работает при этом подобно отвалу бульдозера). Впрочем, от «дворников» на ветровом стекле, особенно с учетом

### Плюсы:

- привлекательный внешний вид и добротное исполнение;
- прогнозируемое и безопасное поведение на воде;
- хорошая статическая остойчивость;
- высокий уровень комфорта;
- широкий набор стандартного оборудования, в том числе специализированного;
- простота трансформации из прогулочного варианта в рыболовный.

### Минусы:

- принцип установки ходового тента «по-походному»;
- не совсем рациональное обустройство носового кокпита;
- отсутствие стеклоочистителей;
- малый объем «сухих» рундуков;
- излишний вес ряда деталей оборудования.

возможности установки тента, мы все равно не отказались бы – но, увы, их нет даже в перечне предлагаемых производителем опций.

Гребных винтов в запасе имелось целых три, но, к сожалению, ни один не отвечал по своим характеристикам искомой «золотой середине» – с двумя трехлопастными шагом 16 и 17 дюймов мотор откровенно переключивал, а четырехлопастной 21-й оказался слишком «тяжелым». Думается, что при использовании «обычного» винта 19-дюймового шага или 21-дюймового с уменьшенным дисковым отношением скоростные показатели могли быть и получше приведенных в таблице.

### Резюме

Типичный представитель американской «bass boat» в «люксовом» исполнении, благодаря чему отвечает требованиям не только продвинутых рыболовов, но и просто любителей водных прогулок. Несмотря на сравнительно небольшую длину корпуса, весьма вместителен и вообще выглядит крупнее, чем в действительности. В отличие от чисто турнирных лодок такого типа, ходовые качества которых «заточены» в первую очередь на скорость (нередко в ущерб мореходности), отличается более спокойным характером, что позволяет обеспечить комфортные условия и при движении по беспокойной воде.

*Мотолодка «Polar Kraft V 178 FS» предоставлена для испытаний московской компанией «Аква-Джет», тел. (495) 463-4927, 463-4936, aqua-jet@inbox.ru*

*Тест проведен при поддержке красноярской компании «Краб», тел. (3912) 44-9148*

