

С ВОДОМЕТОМ – ПО ДОНСКИМ ЕРИКАМ

«Дилер – это физическое или юридическое лицо, которое закупает оптом продукцию компании, а продает ее в розницу или мелким оптом... Он обязан действовать исключительно в интересах клиентов...», – так определяет дилера известная международная Интернет-энциклопедия. Быть дилером в России, особенно по продаже техники для водного досуга, – весьма нетривиальная работа, особенно если представляемая им торговая марка имеет давнюю и заслуженную репутацию. Приходится «соответствовать и стараться не уронить», а это совсем не то, что «привезти оптом и распродать в розницу». Неслучайно, на популярнейший вопрос начинающего владельца собственной моторной лодки: «Какую марку подвесного мотора предпочесть?» – существует не менее популярный ответ: «Ту, дилер которой вам больше понравился».

Весь мировой опыт развития техники говорит: коммерческое предприятие успешно лишь тогда, когда у его руля находится не просто коммерсант, а генератор идей, «мотор» фирмы. Руководитель СТК «Патриот», дилера моторов «Mercury» и лодок «Master» Сергей Кузнецов – именно такой человек, который умеет добывать успех, ориентируясь не на тривиальные экономические расчеты, а на демонстрацию действительно лучших сторон представляемой им водно-моторной техники. Благо лодки «Master» производства «Адмиралтейских верфей» в Петербурге – один из основных его лодочных брендов – дают для этого все возможности.

Лодки в донских степях

Пять лет назад наш журнал участвовал в пробеге по Дону на лодках «Master», посвященном столетию Михаила Шолохова (№197). Тогда за три дня несколько лодок под моторами «Mercury» преодолели около 850 км от станицы Вешенской до Ростова. Этим летом мы стали участниками другого события, но со столь же прочными историческими

корнями. Неутомимый командор Кузнецов снарядил экспедицию, посвященную дню рождения прославленного атамана донского казачьего войска Матвея Платова. Чем она стала примечательна, кроме того, что мы шли на тех же проверенных опытом лодках «Master» с моторами «Mercury»? Все моторы вместо обычной «ноги» с угловым редуктором были оборудованы водометными насадками, установленными непосредственно на заводе, значит, с гарантированным соответствием параметров и работоспособности всего

двигательного комплекса. Маршрут пробега был проложен по обширной пойме Дона, в месте его слияния с рекой Аксай, там, где на высоком правом берегу атаманом была возведена в начале XIX в. казачья столица – город Новочеркасск. Поросшая густой травой и кустарником пойма изрезана сетью ериков, часть которых имеет искусственное происхождение: по преданию, таким способом атаман намеревался изменить русло протекающего в полутора десятках километров южнее Дона и направить его воды в Аксай, к пределам

Новочеркаска. С весенним разливом Дона пересеченные ериками луга превращаются в архипелаг, и до станицы Старочеркасской – прежнего центра войска донского – можно было добраться лишь на лодке. Неслучайно эти места прозвали «донской Венецией».

Какая техника смогла бы проявить в мелководных протоках все свои лучшие качества, как не плоскодонный алюминевый «джонбот», вооруженный подвесным мотором с фирменной водометной насадкой? Три лодки именно этого конструктивного типа составили флот, на котором нам, группе журналистов, за день предстояло преодолеть около сотни километров по системе извилистых ериков. Две лодки побольше – это «Master 600» под 40-сильным «Mercury EFI», третья – более скромный по размерам «Master 440» под 25 силами. Одна из «шестисоток» являла собой знаменитый пожарный катер оригинальной разработки



Командор Кузнецов уверенно ведет лодку донскими протоками



СТК «Патриот», вооруженный длинным красным стволом брандспойта. Надо особо заметить, что все три лодки не были сняты с магазинной витрины, они постоянно стоят у причалов компании, обеспечивая персонал быстрым и надежным транспортом в пределах города. Долгая жара, которая воцарилась над Центральной Россией этим летом, стала причиной опустошительных лесных пожаров, и нашему «брандботу» тоже досталось работы в прибрежных высохших камышах, теперь его ярко-красный борт с надписью «МПК-1» добавлял официальности кавалькаде.

Утром 19 августа жара, державшаяся многие дни, вдруг ушла, задула «низовка» – западный ветер, который поднял короткую волну в реке. Мы погрузили топливо и припасы, и три лодки отвалили от мостков базы СТК на Зеленом острове. Один за другим скрылись в дымке высокие городские мосты, промышленные постройки стали редки, и, ведомые командором, мы углубились в просторы донской поймы. Гудя четырёхтактными моторами, лодки бодро бежали по зеленоватой воде со скоростью около 40 км/ч. В нашей группе кроме представителей дилера и производителя были еще несколько журналистов местных СМИ, по два–четыре человека на лодку. «Мастера» отлично справляются с нагрузкой, друг от друга не отстают, мы идем небольшой плотной группой.

Южные реки заметно отличаются от северных запахом воды: здесь он острее, видимо, от слагающего берега чернозема. Поворачивая в Аксай, минуем странное заржавевшее сооружение, напоминающее огромный двусторчатый шлагбаум. Неужели здесь так «запирают» движение судов? Русло Аксая заметно уже, и, кажется, что поезда, проходящие по правому берегу, идут будто по одному с нами «шоссе». Рыболовы под солнечными зонтиками провожают наш «пожарник» уважительными взглядами, дети машут руками. На правом берегу еще за многие километры видна глава высокого собора. Это мы приближаемся к Новочеркаску – цели нашей культурной программы. Под мостом у станции делаем остановку, и местная журналистка, гид по совместительству, ведет нас наверх, к храму Вознесения.

Новочеркаск заметно отличается от других южнорусских городов. Подобно Петербургу, он сразу строился

Платовым как столица местного значения. Прямые улицы исторического центра расходятся звездой от соборной площади, а к реке спускается не что-нибудь – настоящий бульвар, похожий на подсмотренный атаманом в самом Париже, по которому в 1812-м «ехали наши казаки». Дома на местный манер все двухэтажные. Эта традиция пошла еще со времен старой казачьей станицы, расположенной в пойме: нижний этаж по весне обычно затапливало, поэтому там устраивали хозяйственные помещения. Храм, один из крупнейших в России наряду с Исаакием и храмом Христа-Спасителя в Москве, строился долго и мучительно, ровно 100 лет, сменив не одного архитектора. Внутреннее убранство по-военному скромное, очень «настоящее», без показной яркости. Соборная площадь, как в Кронштадте, напоминает скорее мощный брусчаткой плац. По сторонам – памятники великим донским атаманам, среди которых помимо Платова – бесстрашный Бакланов, покоритель Сибири Ермак, а также совсем новый монумент всеобщему примирению – на его камнях перечислены названия казачьих войск всех округов России. Фотографируемся всей делегацией около него на память и продолжаем путь.

С соборной площади видна ширь поймы и змеящиеся по ней ниточки ериков. «Идем вон туда», – объявляет командор и показывает куда-то в степь. Мы спускаемся обратно к мосту, где нас



Покоритель сибирских рек Ермак был донским казаком. Участники пробега у памятника в Новочеркаске.

ждождываются три лодки, и после короткого привала стартуем в глубь лугов. Протока, в которую сворачиваем из Аксая, довольно широка – метров 15–20, но, чем дальше, тем более она сужается и петляет. Здесь начинается царство диких и полудиких животных. Из камышей, напуганные шумом моторов, выпрыгивают утки и долго летят прямо под носом лодки, не в силах быстро набрать высоту, пока устало не плюхаются снова в камыши. Серые цапли торжественно поднимаются со склонов и исчезают за прибрежными кустарниками. Из кильватерной струи то и дело выпрыгивает в разные стороны рыба. За одним из крутых поворотов от берега неожиданно сиганул табун рыжих красавцев-жеребцов. В пойме находится выпас местного конного завода, и, кстати, прогулки по ней верхом входят в программу туров местного бюро путешествий. Заросшие водорослями и лиственные протоки покоряются не без труда, их глубина ме-

нее метра легко проходима для легкой лодки с водометом, но налипшую на решетку водозаборника траву приходится время от времени счищать проволочным крючком.

Кузнецов идет впереди, он рулит в совсем узкий, одному ему известный канал, настолько неожиданно, что остальные не успевают отследить его маневр. С трудом развернувшись в едва ли более широком, чем длина шестисотого «Мастера» канале, возвращаемся на «перекресток». Рыболов на берегу напротив показывает рукой в сторону: мол, пролетели ваши друзья мимо. Собравшись, наконец, вместе, начинаем самый захватывающий этап пробега – ралли на полной скорости по отчаянно петляющему среди лугов каналчику. Ко-



Приводу Go-Devil не страшны ни камыши, ни донный ил

мандор азартен, он выжимает полный газ, быстро крутит штурвал за однурукую «лентяйку», и берега километр за километром несутся нам навстречу, а на поворотах захватывает дух, как на американских горках. Водитель одного из следующих за нами «Мастеров» не выдержал темпа и на одном из крутых поворотов проутюжил днищем камыш, зацепив и береговую глину. Мотор остановился, как выяснилось после экспресс-диагностики, из-за не перенесшего толчок аккумулятора, мотор же и водометная насадка несколько не повредились. Пострадавшего берут на буксир, а командорский флагман продолжает путь, ведя нашу группу к выходу из каналов, в Большой Дон, к следующей точке маршрута – станции Старочеркасской, где на широком хорошо оборудованном пляже делаем второй, более основательный привал с ужином.

Августовские сумерки на юге коротки, и обратно в клуб на Зеленом острове мы возвращаемся с зажженными огнями и гордо поднятым флагом СТК «Патриот». И американская, и российская техника доказала свою надежность, можно сказать, профессиональную пригодность в местных водах – захворавший аккумулятор не в счет.

По мнению Сергея Кузнецова, в местных условиях нет ничего практичнее прочных сварных лодок из алюминия с неприхотливыми к качеству топлива, несколько кондовыми американскими моторами. Водометные приставки к «Мерсугу» отлично дополняют комбинацию. Но даже и они – не предел мечтаний истинного покорителя южных

речных лиманов. «Патриотовцы» припасли на десерт еще одну новинку.

Идеальный болотоход

В этом году ростовский дилерский центр начал продажи совершенно особой техники – приводов для тяжелых условий работы «Go-Devil». Представьте себе подвесник с гипертрофированной «головой» воздушного охлаждения и «ногой», сильно вытянутой назад, как в частично-погруженных приводах Арнесона. Такое чудо высилось на корме одного из «Мастеров» на следующий после пробега день. Его винт малого шага выглядел, как нож мясорубки – литой, с толстенными едва обработанными лопастями. Аппарат недешевый – где-то за «пол-лимона», но клиент, видимо, далеко не новичок в нашем деле, брал его, не раздумывая, на кубанские лиманы. Заинтригованные, мы провели минитест-драйв диковинки в водах Дона. На чистой воде скорость 35-сильного «подвесника» не впечатлила. Даже с двумя седоками «Мастер» с трудом начинал глассировать, но в прибрежных камышах устройство проявило всю свою мощь в самом нужном направлении. Тупой нос «джонбота» с уверенностью танка давил толстые двухметровые стебли, перепыхивая уже не воду, а скорее полужидкую песчаную взвесь. Сердце по привычке сжимало от рефлекторного страха за судьбу водяной помпы, но разум его успокаивал: какое дело вентилятору воздушного охлаждения до качества

заборной воды? В стремлении проучить заморское чудо мы загнали его в самую гущу тростника, «Go-Devil» гремел, упирался, пока лодка, в конце концов, не остановилась и, показалось, засела намертво. Тем не менее, раскачивая ее с борта на борт, мы начали сантиметр за сантиметром проползать в сторону воды и – хвала мощи двигателя с гордой надписью «Made in Japan» – торжествуя, погребли в сторону дома. Надо признать, управление такой штукой требует хорошей физической подготовки. Ворочать далеко вытянутым на дейдвуде упирающимся винтом все равно, что работать мощной бензопилой, то есть дело для настоящих мужчин.

Сама жизнь убедительно доказывает: какой бы качественной ни была предлагаемая потребителю техника, степень ее распространенности в регионах зависит в наибольшей степени от энергии и компетентности конкретных руководителей дилерских компаний, способных уловить «изюминку» местных условий эксплуатации и добросовестно обслужить своих клиентов, предложив лучшие варианты сочетания судна и мотора к нему. Такие, как «джонбот» с водометной насадкой, которые успешно «подружились» с зеленоватыми донскими протоками. ■

А.Д.

Акция организована СТК «Патриот»
344022, Ростов-на Дону, ул.Береговая, 16
Тел. (863) 226 07 28, 261 36 43
c.kuznecov@mail.ru, www.stk-patriot.ru