



## «Alumacraft Trophy 185»: ПОХОЖИЙ-НЕПОХОЖИЙ

Артем Лисочкин. Фото Ника Лодочникова

В сегменте американских мотолодок длиной 4,5–6,5 м этот класс судов, пожалуй, наиболее распространен и отличается редкостной узнаваемостью. Характерный силуэт широкого алюминиевого корпуса, приподнятая над носовым пайолом плоская площадка вместо привычной носовой деки, ряды вращающихся мягких кресел, которые можно переставлять в нос или корму для рыбалки...



Схожесть между судами, которые в США принято относить к классу «Fish & Ski» (то есть имеющего не только чисто рыболовные, но и прогулочно-развлекательные функции), действительно поразительна. Внутренняя планировка тоже практически стандартна. Иной раз определить марку, если она только крупно не нанесена на борту, весьма затруднительно. Но не судите по внешности – невзирая на внеш-

нее сходство, лодки такого типа могут иметь весьма существенные различия, не видимые невооруженным глазом, что и проиллюстрировал протестированный нами 5,7-метровый «Alumacraft Trophy 185».

### ВАЖНЫЕ «МЕЛОЧИ»

С лодками такого типа испытатели «Кия» имели дело уже не раз – вспомним, например, тест «Polar Kraft V178 FS», опубликованный в № 211 (кстати, «Kraft»



с заглавной «кей», а не «си» – не ошибка, в основе названия лежит не английское, а немецкое слово). Поэтому во всех стандартных «прибамбасах» «185-го» мы разобрались без труда, не прибегая к дополнительным объяснениям.

Вначале нам показалось, что интерьер лодки отделан типичным для судов такого класса серым ковровином, но мы ошиблись – при внимательном рассмотрении выяснилось, что это специальный «морской» винил, искусно замаскированный под ворсовое покрытие. Несомненный плюс, особенно учитывая основное рыболовное назначение лодки – рыба кровь, слизь и прочие сопутствующие процессу жидкости легко впитываются даже в якобы «моющийся» ковер, и вернуть ему первозданную чистоту при интенсивной эксплуатации практически нереально. Винил же

можно легко отмыть в походных условиях даже без помощи чистящих средств.

Но главное отличие «185-го Trophy» от одноклассников скрывалось ниже ватерлинии, и здесь потребовались как комментарии представителей фирмы, предоставившей лодку на тест, так и внимательное изучение рекламных буклетов, не «по-американски» подробных, плотно насыщенных технической информацией и рассчитанных явно не на «чайника», как это нередко бывает с лодками из-за океана. И вот что удалось выяснить: формально лодка имеет привычные «крученые» обводы с килеватостью 19° на транце и довольно «острыми» 36° на миделе, но днище выполнено в виде «крыла чайки» с плавными бортовыми отгибами.

Более того – днище двухслойное и представляет собой сэндвич из двух алюминиевых листов

толщиной 2.5 мм (так, очевидно, технологически удобнее придать ему требуемую конфигурацию). Лодка хоть и выполнена из АМг, обычно подвергающегося сварке, конструкция полностью клепаная, из дюраля изготовлен лишь литой фигурный киль, переходящий в форштевень. Эта массивная деталь представляет собой самый настоящий таран, которому, пожалуй, не страшен даже притаившийся под водой валун, если вылететь на него с полного хода. Да и вообще на прочности конструкторы не сэкономили – корпус имеет довольно частый поперечный набор с короткой шпацией, что, кстати, позволило несколько сэкономить вес, поставив на борта обычную одинарную «двойку».

Надо сказать, что своим весом (807 кг) полностью оборудованный, но не заправленный «Alumacraft Trophy 185» ощутимо превосходит одноклассни-

**ТЕСТ**  
**Кия**





ков, прежде всего европейских — так, например, открытый «Silver Shark CC» весит всего лишь 600 кг (правда, он не настолько «нафарширован» специальным рыболовным оборудованием, имеет один аккумулятор вместо трех и т.п.).

Обнаружилась и еще одна фирменная «фишка». Помимо основного «Suzuki DF175» предоставленная на тест лодка была оборудована вспомогательной двухтактной «пятнашкой» (кстати, транец рассчитан и на полноценную двухмоторную установку). И не только транец — мы обратили внимание, что машинка газ-реверса дополнительного моторчика, установленная чуть позади основной, выглядит точно так же, а основание для нее имеет тот же «фирменный» вид. Оказывается, «в стандарте» «185-й» заранее оборудуется установочными местами сразу под две машинки управления двигателями. Гидравлическое управление поворотом — тоже «в базе».

«Электрическая» энергооборуженность лодки имеет явный запас — помимо основного (стартерного) аккумулятора в корме, на миделе под пайолом упрятаны еще два. Но и потребителей тут хватает — наполнительные помпы и аэраторы живорыбных ящиков, водоотливные помпы (одна с ручным включением,

вторая с автоматическим), мощная фара-искатель, тот же вспомогательный «троллинговый» электромоторчик... Кстати, нам показалось, что объем живорыбных ящиков не так уж и велик — носовой имеет габариты 50×29×79 см (83.3 л), кормовой — 50×38×80 см (71 л), а габариты их крышек ощутимо меньше самих емкостей. Что ж, в Америке в основном распространена «басовая» ловля, и даже трофейный экземпляр окуня-большеротика поместится без проблем, а вот рекордная российская щука или



лось вряд ли будут чувствовать себя там вольготно... Впрочем, в дополнение к «аквариумам» предусмотрен и довольно вместительный терморундук, но его обычно используют для хранения продуктов и напитков.

В остальном — для «Fish & Ski» все абсолютно знакомо и привычно. Совершенно плоский пайол, ступенькой поднимающийся в носовой части, две раздельные консоли, проход между которыми перекрывается только

«форточкой» ветрового стекла, четыре мягких поворотных сиденья, два из которых можно переставить в рыболовных целях в гнезда на приподнятой носовой деке и на кормовом рундуке.

Привычная для лодок такого класса и немного умиляющая подробность: в носовой части установлены не только «прикуривательная» розетка на 12/24 В (это понятно — в расчете на вспомогательный подвесной электромотор, крепящийся в носу), но и кнопки дистанционного управления триммером (вернее, «тилтом» — полной откидкой) основного подвесного мотора. Ну и лентяи эти американцы! Неужели трудно сделать пару шагов до рукоятки газа-реверса?

Несколько удивило отношение конструкторов лодки к такому чисто американскому элементу интерьера, как подстаканники, которые обычно используют также в качестве держателей для всякой мелочевки. Их тут всего лишь пять — два выдвижных в корме, один на пассажирской консоли и еще два на носовой деке. Водительская консоль с постом управления довольно стильная, есть место для «навигации», но вот мобильник, рацию или карманный навигатор на плоскую полку на ходу лучше не класть — свалятся в момент. Пассажиру слева лучше — у него и огороженная высокими бурти-



### Основные данные мотолодки «Alumacraft Trophy 185»

Длина, м:	5.7
Ширина, м	2.49
Высота борта на миделе, м	1.2
Килеватость, град.:	
– на транце	19
– на миделе	36
Сухой вес, кг	807
Емкость, л:	
– топливного бака	144
– живорыбных ящиков	83+79
Высота транца, м	0.64
Мощность ПМ, л.с.:	
– максимальная	175
– рекомендуемая	140–175
Пассажировместимость, чел.	8
Грузоподъемность, кг	800
Категория СЕ	С
Цена, руб.	1 116 000

ками полочка, и подстаканник, и запирающийся бардачок, да еще и сейфообразный рундук под ногами. Под консолью водителя рундука нет, но натянута страховочная сеточка – в случае чего положенный туда рюкзак не съедет под ноги при резком разгоне.

В бортах расположены рундуки для длинномеров. В левый, крышка которого открывается с внутреннего борта, запросто влезают шесть спиннингов в тубусах. Правый тоже достаточно длинный, но крышка у него поменьше и расположена прямо на планшире.

При закрытой «форточке» ветрового стекла в кормовой кокпит практически не задувает даже на полном ходу. Впрочем, носовую часть можно прикрыть мягкой тканевой деккой, причем в гнездо для рыболовного кресла

при этом вставляется коротенький пиллерс, растягивающий ткань шатром и не позволяющий скапливаться на ней воде или снегу.

Тент со съемными боковинами довольно высок и ставится буквально за пару минут. Правда, место его хранения «походному» выглядит несколько случайным – сложенный и упрятанный в чехол тент просто укладывается на пайол в корме.

Мягких кресел четыре, но, откинув крышки кормового рундука (они же спинки) и сняв закладную доску носовой деки, можно обеспечить полноценными сидячими местами весь «паспортный» экипаж – 8 чел.

### ДЕРЖИСЬ ЗА ВОЗДУХ!

Первые же выходы показали, что «Alumacraft Trophy 185» от-





😊	<ul style="list-style-type: none"> <li>– хорошие ходовые качества</li> <li>– достаточно высокий уровень комфорта</li> <li>– хорошая статическая остойчивость</li> <li>– богатое стандартное оснащение</li> </ul>
😞	<ul style="list-style-type: none"> <li>– отсутствие держателей и «бардачка» у поста управления</li> <li>– великоватый дифферент при выходе на глиссирование</li> <li>– достаточно высокая цена</li> </ul>

личается очень мягким и, главное, тихим ходом — шума воды и шлепков на волне практически не слышно. Наверняка скажется двойная конструкция днища. Единственно, при разгоне, особенно с пассажирами на задних сиденьях, лодка довольно ощутимо задирает нос при выходе на глиссирование даже с максимально «поджатым» мотором. На режиме же все легко исправляется триммером — при любой нагрузке и распределении веса вдоль корпуса «185-й» легко выставить «на пятку» для максимального уменьшения смоченной поверхности и, соответственно, достижения максимальной скорости. Легкое дельфинирование может возникнуть при излишне откинутах моторе на средних скоростях движения, этот эффект легко устраняется все теми же кнопками триммера.

Традиционную для наших испытаний «раскрутку» с места на полном газу с положенным на борту рулем «185-й» выполнить

### Результаты испытаний мотолодки «Alumacraft Trophy 185»

(нагрузка — 1 чел. плюс 60 л топлива плюс вспомогательный двухтактный ПМ «Suzuki DT15» весом 38.5 кг, ходовой тент убран, ПМ — четырехтактный «Suzuki DF175», ГВ — стальной трехлопастной диаметром 14 3/4 и шагом 23 дюйма, скорость ветра — 0–1 м/с, высота волны — 0.0–0.1 м, темп. воздуха — 25°C, темп. воды — 14°C, место испытаний — р. Москва в районе «Крокус-Сити»)

Об/мин	Скорость уз (км/ч)
650	2.5 (4.6)
1000	3.9 (7.3)
1500	5.4 (9.9)
2000	6.4 (11.9)
2500	8.4 (15.5)
3000	17.5 (32.3)
3500	21.7 (40.2)
4000	26.2 (48.4)
4500	30.8 (56.9)
5000	34.2 (63.3)
5500	37.7 (69.8)
6000	43.0 (79.6)

отказался — винт подхватывал воздух. Но это чисто тестовый трюк — если не газовать, развернуться можно в пределах примерно полутора длин корпуса. В крутых поворотах в режиме глиссирования винт уверенно держит упор, а лодка идет, как по рельсам, удерживая циркуляцию диаметром чуть более двух длин корпуса.

Единственно, при подобных экстремальных маневрах следует учитывать одну важную тонкость — лодка поворачивает с минимальным креном, почти «блинчиком», отчего центробежная сила работает во всю мощь и яростно стремится стащить седока с довольно высоко расположенного сиденья. Особенно не рекомендуется в быстром крутом вираже сбрасывать газ — «185-й» при этом слегка клюет своим острым носом и «ввинчивается» в еще более глубокий поворот, отчего удержаться на сиденье действительно проблематично.

Скоростные показатели для довольно тяжелой лодки оказались на высоте — налегке была достигнута скорость около 80 км/ч при оптимальных для «Suzuki» 6000 об/мин, а с тремя и четырьмя седоками мы разогнались примерно до одинаковой отметки в 76 км/ч, то есть нагрузки «185-й» не боится. Никакого «дуркования» вроде бортовых зарыскиваний и дельфинирования на «максималке» отмечено не было, это свидетельствовало о том, что скоростной лимит корпуса далеко не выбран.

Следует отметить великолепную статическую остойчивость, столь важную для рыболовной лодки — когда стоишь вдвоем на планшире, крен возникает лишь чисто символический.

### РЕЗЮМЕ

Типичный представитель американского класса мотолодок «Fish & Ski», предназначенный в первую очередь для спортивной рыбалки, но также, благодаря достаточно высокому уровню комфорта, для водных прогулок и вообще отдыха на воде, в том числе связанного с буксировкой воднолыжников, «бананов», «ватрушек» и прочих снарядов такого рода. Отличается повышенной прочностью (пусть и за счет несколько избыточного веса) и хорошими ходовыми качествами. ■

# ТЕСТ Кия

Мотолодка «Alumacraft Trophy 185» предоставлена для испытаний компанией «Волга-Бот»: Москва, Строительный проезд, 7а, корп. 28, тел. (495) 492-7035, (906) 737-8247, navigator@volgaboat.ru, www.volgaboat.ru

