



Атлантический гость – Crownline 315 SCR

Как правило, и катера, и автомобили заокеанских фирм (в нашем контексте США) отличаются несколькими составляющими. В центре – внимание к удобству человека, пользующегося изделием. Далее – всегда современный (иногда даже футуристический) дизайн этого самого изделия, подчёркивающий если не элитарность, то избранность владельца уж точно. А ещё – достаточная для уверенности в себе и своих возможностях мощность и скорость. Именно эти составляющие вывели в 40-е годы автомобильную и судостроительную промышленность США в мировые лидеры. С автомобилями, правда, всё закончилось не очень. Напротив, катера и поныне остаются прибежищем и защитниками «американской мечты». Об одном из рыцарей этого жанра и пойдёт сегодня наш рассказ.

Он гордо и самоуверенно выбивается из сонма других катеров на любой современной стоянке. Его силуэт стремителен и надёжен, как и подобает его имени. Пропорции такого типа признаны идеальными для спортивных судов и автомобилей, начиная с далёких 20-х годов. Длинный нос, низкое лобовое стекло, небольшой кокпит, маленькая корма. Это не просто дизайн – это жизненный стиль. «Летящая» радарная арка придаёт стремительности всему судну. Не сразу ощущаешь его размеры – оно кажется намного больше своих 10 м, но никак не создаёт впечатление массивности, скорее наоборот. Сверкающий нержавеющей сталью носовой релинг, оцетинившийся гарпуном якорь, тонированный форлюк на (даже чересчур) просторной палубе. Только потом, много позже, приходит в голову мысль, что тут можно загорать, отдыхать или

ловить рыбу. Кажущееся сначала цельным лобовое стекло гостеприимно пропускает в непривычно глубокий кокпит.

Спускаясь по трапу, не сразу поймёшь, что именно выполняет его функцию, да и вряд ли обратишь на это внимание, поскольку в кокпите и кроме этого есть на что поглядеть. Удобство планировки отмечаешь сразу. Двойное, с рулёмной скобой и регулировками сиденье водителя, продуманное расположение приборов и органов управления. Штурвал с регулируемым углом наклона и рулевое с усилителем (кто забыл – это Америка, усилители в моде с конца 40-х...). Отсюда, из кокпита, внешне маленькое лобовое стекло кажется громадным, а его изогнутая форма обеспечивает прекрасную ветровую тень (это уже забегаем вперёд). Сиденье водителя не зря сделано двойным: традиционного «зеркального» сиденья для штурмана по левому борту здесь нет. Его заменяет очень удачная конструкторско-дизайнерская находка: бортовой диванчик, ограниченный с одной стороны полулежащей (в 45 градусов) спинкой с подголовником под лобовым стеклом, а с другой, в корму – выгородкой шкафчика с рукомойником и столиком наверху. Диванчик двойной, но ещё лучше расслабленно отдыхать одному. По всей площади катера в изобилии «разбросаны» подстаканники и колонки стереосистемы несколько пугающего размера (Sony проигрыватель CD, 4 шт.).

Идём далее, т.е. в корму. Тут диван по правому борту. Двухместный, спиной к движению. На стоянке отдыхать, глядя на панель приборов – занудно, а вот любоваться природой, стоя на якоре – вполне приемлемо. Тем более, что возле вас – одна из колонок, перед вами столик, а за столиком – кормовой диван с собеседником или без него. Проход в корму – по обе стороны этого дивана, а прямо за ним – довольно обширная лежанка для загорания и т.д. Проход в корму закрывается как калитками, так и устанавливаемыми мягкими спинками (на скоростном катере вещь, клянусь, нужная). Под кормовой лежанкой – довольно обширный багажник с доступом со стороны купальной платформы. В багажнике – штатное место складного столика и другого необходимого для полноты жизни инвентаря. В поднятом положении крышка удерживается газовыми стойками. Далее в корму – плавательная платформа с противоскользящим покрытием и телескопический трапик. Если купаться тянет не сильно, то на транце имеется ручной душ с горячей и холодной водой. Есть и кольцо для буксировки воднолыжника (хотя, как по мне, то лучше парапланериста). Тут же установлены и разъёмы для подключения берегового водоснабжения и электропитания. И везде – поручни,

поручни, поручни. Причём продуманно. Чтоб было за что ухватиться. Но пойдём дальше.

В 1920 – 1960-е годы длинный «нос» у машин и катеров объяснялся крайне просто. Если у двигателя число цилиндров от 8 (почти норма) и до 16 («Кадиллак», «Мормон» и т.д.), то «это» надо куда-то воткнуть. Прошли годы, и казавшийся непревзойдённым «Майбах V-8 500», весивший почти 700 кг, длиной 1,5 метра, стали заменять двумя компактными MerCruiser 350 Magnum MPI Bravo 3 мощностью тех же 600 «лошадей». Место под носовой палубой освободилось. Оба мотора скромно стоят под капотом в корме, являясь уже не дифферентовочным балластом, а силовой установкой, разгоняющей красавца до 96 км/час за менее чем минуту, расходуя при этом всего 70 л 95-го бензина (в час, конечно). Аккуратно так, скромно себе стоят в своём освещаемом и оборудованном автоматической системой пожаротушения мотоотсеке. Чтоб не перетрудились – счётчик моточасов. Чтоб удобней к ним добираться – у крышки мотоотсека есть электропривод. Вот вроде всё, но насколько просто и просторно, дотянуться можно до любого уголка. Правду говорят – сделать вещь простой гораздо труднее, чем сложной. И ещё: где американец поставит одну деталь, европеец – десять. Это точно, правда.

Свято место пусто не бывает. На рубеже 30-х на освободившуюся от двигателей «жилплощадь» под носовую палубу пришли каюты. Сначала простенькие, потом всё более и более пристойные. Когда-то на 10-метровом катере каюта на 2-х или 3-х (в Швеции) человек вызывала интерес. Сейчас – тоже, но уже в смысле – чем заняли всё остальное. На Crown Line 315 SCR, несмотря на размеры, каюты две, а также камбуз, кают-компания, душ и гальюн. Плюс большое количество шкафчиков и рундуков.

Входом в подпалубное пространство служит выход на палубу – но в открытом виде. Это на двери каюты были отформованы ступеньки выхода на нос. Открываем, спускаемся. Слева – камбуз с микроволновкой и спирто-электрической (так безопасней) плитой, холодильником (12/220V). Тут же и электрощит, розетки 12/220V и т.д.

Справа – дверь в душ и гальюн. Прямо – носовая каюта с V-образным диваном, иллюминаторами в бортах и подволоке, зеркалом и колонками в таранной перегородке. V-образный диван трансформируется в полный, а пока в центре просто стоит столик. В корму, влево от входа – проход во вторую каюту, закрываемый шторкой. Интерьер здесь несколько попроще, но тоже есть и вентиляция, и открываемый иллюминатор, и колонка стереосистемы. Под ступенями выхода в кокпит – корзина для мусора, а перед порогом каюты

– решётка для стока воды. Думали люди, когда делали. Ведь и кулер, и водонагреватель, и вытяжную электровентиляцию не всегда найдёшь на многих более дорогих «братьях», а тут есть...

После всего увиденного интересно, что представляет из себя 315-й на ходу. Ведь если о двигателях мы уже говорили, то об обводах – нет. А есть о чём – при размерах 10x2,98 и пассажировместимости 10 чел. корпус имеет килеватость в 23 градуса, стреловидный редан и транцевые плиты. Конструкция корпуса – стрингера из обработанной под давлением древесины, заформованной в высококачественный пластик вакуумной прессовкой.

Швартовы отданы, мы тихо движемся к выходу из киевского «Омара». Приглушенный рокот моторов почти ничем не выдаёт потенциал судна. За пределами яхт-клуба ты сливаешься с диваном, нос катера заслоняет на мгновение горизонт. Видишь только небо, но это лишь мгновение, и вдруг осознаёшь, что летишь на глиссировании, а то, что было, – просто несколько резковатый (можно и мягче) старт – шалость для этого катера. Вдох – и уже не Дарницкий, а мост Патона перед тобой, ты разворачиваешься и летишь назад, а моторы поют свою торжественную песню и шутя глушат комментарии подброшенных волной рыбаков вместе с их «Прогрессами», якорями, рыбой и снастями. Забываешь смотреть на время и шкалы приборов, азарт полёта поглощает тебя. Не хватает – волны. Прошивая свою собственную, её не чувствуешь – 23 градуса на транце! Разворот – мост, разворот – мост.

Этому катеру нужно море, но и на реке равных ему не очень много. Понимаешь, что при такой скорости и динамике 5 лет гарантии на корпус пустыми словами быть не могут. И может правы сотрудники BTS, утверждающие, что на сегодняшний день Crown Line 315 SCR – один из немногих спорткрузизёров такого класса в Киеве. По крайней мере – динамика разгона, мореходность и управляемость – на ходу полном и малом – на высоте, а звукоизоляция, обитаемость и бытовые качества – выше всяческих похвал. Америка, Америка...

Евгений В. НАГОРНЫЙ.