

› Константин Константинов.  
Фото автора и А.К.

**Основные данные  
4-местной надувной  
лодки «Yamagan B330»**

› Длина, м	3.30
› Ширина, м	1.54
› Диам. баллона, м	0.42
› Вес, кг	53
› Грузоподъемность, кг	450
› Макс. мощность ПМ, л.с.	15
› Цена, руб.:	
лодки	32 390
мотора	71 340
«пакета»	98 545
(например, в «Yamaha-Центре на Петроградской»)	



**ТЕСТ**  
КАТЕРА и ЯХТЫ



## «Yamagan B330» долгое знакомство

Надувные моторные лодки «Yamagan» — достаточно известный в России бренд, принадлежащий группе компаний «Петросет», которая занимается продажей и обслуживанием всего спектра мототехники корпорации «Yamaha». «Yamagan»® — один из первых успешных пакетных проектов в стране. Эту технику мы неоднократно представляли на наших страницах и испытывали на «мерной миле «КиЯ»» (см., например, «КиЯ» № 191, 192).

**В** связи с обострением конкуренции на нашем рынке пневматики (см. «От редактора») мы решили провести более длительные испытания одной из самых популярных моделей с этой маркой — «Yamagan B330» с не менее популярным подвесником «Yamaha 15FMHS». Лодка и мотор представляют собой удачный компромисс: с одной стороны, в линейке это предельное по возможной компактности для перевозки силами одного человека сочетание, а с другой, — уже серьезная глиссирующая надувнушка с достаточной обитаемостью. Нашей задачей было определить скрытые качества лодки, которые трудно выявить при коротких тестах, отметить как ее сильные, так и слабые стороны, над которыми еще есть смысл поработать, и более четко очертить ее нишу при эксплуатации. Именно завышенные, без учета возможностей лодки, предъявляемые требования приводят зачастую покупателя к необоснованным разочарованиям, а сама лодка, как правило, оказывается ни при чем.

Мотолодка «Yamagan B330» — это более спортивная модель по сравнению с бюджетной лодкой «Family» серии «А». Лодки «Sport» серии «В» отличаются более килеватыми обводами и приподнятым для лучшей мореходности носом — несколько большими размерами и более сложной конструкцией.

Эта лодка и этот мотор проходят испытания в редакции уже около двух лет, что позволяет сделать определенные выводы.

### Транспортировка

«Комплект» дважды перевозился на «Жигулях 2105» на расстояние в пределах 200 км. Мотор с минимальными зазорами входит в задний багажник, но грузить его одному человеку достаточно тяжело (вес — около 36 кг). «Добрать» багажник доверху можно только мягкими вещами: плащом, жилетом, одеждой. Два пакета с лодкой занимают заднее сиденье и промежуток между ним и спинками передних кресел. Уже с



Нижние торцы мешков уже протерлись...



Пластмассовые заглушки стрингеров из-за больших вырезов в пайолах «ползают» и норовят выскочить



Простая в сборке и понятная даже для новичка лодка



Легкая тележка для перевозки до воды на небольшие расстояния — то, что надо



На материале помпы появились трещины

трудом мы нашли место для бензобака, рюкзака, рыболовных снастей и т. д. Общий вес снаряжения превысил 200 кг, немало весили пассажир и сам водитель. Как говорится, загрузились «под завязку». Путешествие в такой тесноте удовольствия не доставляет, поэтому на будущее мы отказались от транспортировки этой нашей техники на дальние расстояния на «Жигулях» без верхнего багажника. А ограничились близкой Вуоксой.

Приспособили для этой цели легкую тележку, которую экспонировала на прошедшей выставке в Петербурге фирма «Sava». Эта довольно изящная складная конструкция из коробчатого профиля с раздвижным дышлом и регулируемой шириной на велосипедных колесах предназначена в основном для транспортировки на небольшие расстояния (вне автомобильных дорог!) жестких гребных лодок весом до 100 кг. Чтобы уместить широкую надувную лодку, нам пришлось выступающие края закрыть деревянной накладкой.

С навешенным мотором, полным снаряжением внутри лодки (общий вес — ок. 100–120 кг), мы путь до озера в километр на таком трейлере преодолели довольно легко.

### Сборка

Перед сборкой после зимнего хранения в неотапливаемом гараже мы осмотрели всю мягкую обшивку. Никаких повреждений, заломов, опрелостей, вздутий на швах, разошедшихся клеевых соединений ткани с деревянным транцем не обнаружилось. Можно утверждать, что лодка прекрасно переносит хранение в самых спартанских условиях.

Фанерные пайолы также оказались в полном порядке; фанера не расслоилась, не выкрошилась, крепеж не проржавел. Однако тканевый транспортировочный пакет в нижних торцах уже зиял протертыми дырами. Еще с десяток перево-

зок — и секции пайола начнут просто вываливаться из упаковки. Необходимы более прочный материал и другая конструкция защиты от металлических краев пайола.

Инструкция по сборке за зиму была утеряна, а сам рекомендованный порядок сборки основательно подзабылся. Но следует отдать должное конструкции: руководствуясь только номерами, наклеенными на секции пайола (кстати, порядком истертymi), и помня, что надо обязательно выстроить «домик» для распора днищевого настила, мы справились со сборкой за 37 минут. До сих пор остается загадкой, почему боковые вырезы по бокам кормовых секций пайола, куда вставляются стрингера, сделаны значительно длиннее самих стрингеров. В образовавшиеся «карманы» постоянно забиваются грязь и всякие мелочи, вплоть до рыболовных тройников, что весьма опасно. Не имея жесткой фиксации по длине, стрингера несколько «гуляют» при плавании. Пластмассовые заглушки вылезают из торцов стрингера, который металлическим краем упирается в баллон.

Хотя штатная ножная помпа фирмы «Bravo» достаточно производительна, стоит отметить порядком протертую и «разбахромившуюся» тканевую поверхность меха. Штуцер насоса надежно вставляется в клапана и хорошо держит обратное противодавление. По этому узлу мы бы отметили лишь неудачное, на наш взгляд, закрепление крышки клапана внутренней стропкой. При закручивании стропка нередко «закусывается» резьбой и обрывается. Внешняя страховка



Бензобак к пайолу прикреплен только одним ремнем; хорошо видны на бортах тканевые ликтросы. На короткой стойке подвесник можно «замкнуть» за ручки струбцин.



Сдвинутые вместе банки удобны и для короткого отдыха в лодке, и для перехода по волне

крышки клапана, которую по соображениям безопасности его работы терять никак нельзя, была бы предпочтительнее.

Нелегкую задачу задали нам клапаны позже. Лодка несколько месяцев хранилась на воде в собранном состоянии, борта ее изрядно «обмякали», и их еженедельно приходилось подкачивать: носовой баллон — в среднем до 150 качков стандартной помпой, бортовые — по 120 и 80 каждый. Если даже принимать во внимание аварийное стравливание давления клапаном из-за перегрева баллона на солнце, все равно это, на наш взгляд, много. Тем более, что все повторялось из раза в раз и наблюдалось и в холодную, и в жаркую погоду. На безопасность лодки это, конечно, не влияет, а вот на оптимальную форму корпуса при глиссировании — безусловно. К сожалению, производитель не пишет, в течение какого времени баллон должен сохранять оптимальное давление.

Пассажиروместимость лодки определена в три-четыре человека. По грузоподъемности, даже при такой нагрузке, остается солидный запас. Но он может быть использован только при короткой прогулке налегке. На рыбалку или, тем более, в путешествие, когда вся носовая часть занята снаряжением, лучше отправляться одному, в крайнем случае — вдвоем. Все же в кокпите очень тесно. Впрочем, это удел, увы, всех надувных лодок!

**Банки.** Это одна из самых спорных конструкций лодки. От банок напрямую зависят безопасность и удобство расположения в лодке водителя и пассажиров. Человек на крошечном надувном судне связан с ним именно при помощи банки: это тот островок безопасности, от которого интуитивно ждешь оптимальной надежности. В «Yamaha V330», как, впрочем, и во всех других «мягких» моделях, банки крепятся к закрепленным вдоль бортов направляющим — ликтросу, который вставляется в пластмассовый ликпаз

по краям банок. Благодаря этой конструкции банки скользят по направляющим в пределах этого соединения и могут занимать по длине бортовых баллонов любое положение. Таким образом можно оперативно менять центровку лодки, освобождать необходимое пространство внутри кокпита. На наш взгляд, этим и исчерпываются преимущества примененной конструкции. В тихую погоду при хорошо накаченных бортах, вроде бы, все ничего: лишь сидеть не очень уютно — не в лодке, а практически над ней.

Все резко меняется на волне, когда роль банки как надежного элемента связи с лодкой резко возрастает. При подлетах лодка скачет на волне, как футбольный мяч, ликтросовая лента уже не обеспечивает жесткой связи банки с бортами, а банка тоже подлетает от ударов на ширину этой ленты. Сидеть на такой подпрыгивающей скамейке, особенно водителю, внимание которого должно быть сосредоточено на управлении лодкой на волне, довольно неприятно... Даже после получаса хода в таких условиях устаешь, спина просто стонет от этого барабанного боя. Случаются синяки и на «определенной» части тела. В последние выходы, чтобы увеличить ширину узкого сиденья и немного снизить тряску, мы сдвигали обе банки к корме вместе. Это несколько снижало нагрузки от ударов.

При уменьшении давления в баллонах банки уже могут произвольно сдвигаться вдоль направляющих, что особенно неприятно при ходе на волне, иногда это просто опасно, так как в конце ликтроса от выскакивания с направляющих они вообще ничем не застрахованы. В крайнем случае, нужны какие-то фиксаторы (может быть, даже на основе липучек). На наш взгляд, банки, жестко зафиксированные в ложементх на бортах, более предпочтительны.

**Весла и гребля.** Весла — очень удобные и, как говорят, «загрёбистые»; пластмассовые рукоятки не холодят руку. Главное — весло надежно закреплено в уключине.

Лодка одинаково хорошо идет как вперед носом, так и вперед кормой. Средняя скорость при гребле — около 4 км/ч — вполне оптимальна для «дорожки». На лодке легко пробираться по заросшему водоему, по извилистой речке. В тростнике борта лодки начинают «петь», так что идешь почти под «музыкальное» сопровождение.

Весла надежно фиксируются и по-походному — вдоль бортов — в специальных бобышках.

Единственным недостатком мы посчитали бы фиксирующий весло в подуключине-штыре пластмассовый шар. Он не имеет впрессованной металлической гайки, от частого использования в пластмассе местами выкрашивается резьба, ее перекашивает, и узел разбалтывается при сборке.



## Ходовые и мореходные качества

На лодку был установлен подвесник предельно разрешенной мощности – в 15 л.с. При малом и среднем угле откидки мотора лодка с одним водителем «подрывает» носом воду и замывается по всей длине; на полной скорости она начинает зарыскивать, стремясь уйти скулой то в одну, то в другую сторону, хотя румпель неподвижен. Лишь когда подвеска была переведена штырем на крайнее отверстие, т. е. мотор максимально откинут от транца, движение приобрело устойчивый характер. При максимальных оборотах со штатным винтом (9 1/4 × 10 1/2") на еще не до конца обкатанном моторе удалось развить максимальную скорость 35,7 км/ч. Оптимальный и самый экономичный режим достигается на оборотах при 2/3 газа; скорость при этом падает незначительно – до 31–32 км/ч, что на грузоподъемности практически не сказывается, а вот экономия топлива получается ощутимая. Выход на глиссирование с заметным дифферентом на корму занимает около 3 с. В поворот лодка входит с очень небольшим внутренним креном и ощутимо дрейфует, поэтому при резких поворотах скорость необходимо сбрасывать.

На полном дросселе против волнения можно идти только при высоте волны до 0,3–0,4 м. При более высокой волне лодку начинает сильно бить, бросать, как перекаченный футбольный мяч, корпус испытывает жесткие удары. Эти скачки можно выдержать лишь очень короткое время, причем управление лодкой становится просто опасным. Кокпит лодки сильно забрызгивается. В 3/4 разреза предельной волны ход чуть мягче; при движении вдоль волны лодку валяет, как «ваньку-встаньку», но вполне терпимо.

Самый безопасный ход – по волне. Если правильно подобрать скорость хода относительно бега волн, то в критической ситуации можно добраться до берега и по метровой волне; главное, не давать лодке в прыжке срываться с волны, а на гребне – делать легкий доворот «запятой», чтобы скользить со склона волны по касательной. Полный нос при входе в волну быстро подвсплывает.

Но во всех случаях выходить в крупную волну мы не советуем, хотя лодка, конечно же, не утонет. Ее стихия – небольшие, закрытые водоемы, где ветер не может развести крупной волны.

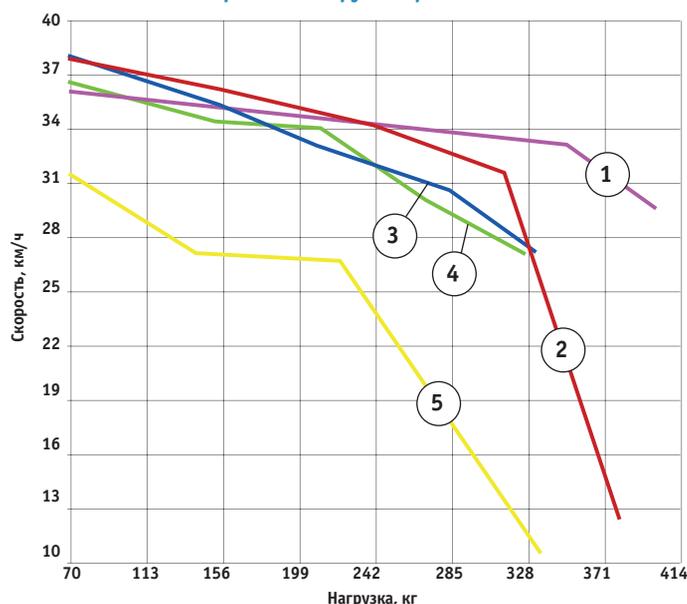
В этой связи хотелось бы сказать еще об одной детали. Мы проанализировали несколько десятков фотографий, наблюдали за многими водителями подобных маленьких наддувнушек. Практически все инстинктивно ищут опору для правой руки: держатся за круглый борт, за выскакивающее из фиксаторов весло, за банку под собой, очень редко за леер. Опора необходима для безопасности водителя, но все перечисленные варианты – это полумеры, иногда просто опасные: скользкий борт, выскакивающее весло, провисающий бортовой леер, который «жжет» руку при ходе на волне. По нашему мнению, рядом с подключиной стоит приклеить еще одну резиновую ручку, за которую удобно держаться.

## Мотор

Как пакетная лодка «Yamaha» оптимально подходит под «ямаховский» же подвесник: высота и наклон транца, надежная накладка под струбцины мотора, который не «ерзает» по ней, обушок для закрепления страховочного конца. Обеспечено удобство управления мотором и легкое его откидывание. Винт не прохватывает воздух и не кавитирует.

Бак свободно проходит по высоте под заднюю банку. На стоянке мотор легко закрывается дужкой замка за ручки струбцин. Конструкторы постарались максимально адаптировать «ямаховские» моторы под эти модели лодок. Стоит лишь обратить внимание на крепление бензобака к пайолу. Одного

Зависимость скорости от нагрузки с разными винтами



Зависимость скорости от нагрузки и режим выхода на глиссирование при различных гребных винтах\*

№ кривой на рис.	Гребной винт (шаг × диам.), дюймы	Нагрузка, кг	Скорость, км/ч, при об/мин	Скорость, км/ч, и время выхода на глиссирование, с, при об/мин
1	9½×9¾	72	36 (5500)	17.7/2/2900
		172	35 (5600)	2
		262	34 (5600)	4
		352	33 (5400)	10
		402	29.5 (5400)	15
2	9½×10½	72	37.8 (5500)	18/2/3000
		162	36 (5600)	3
		247	34 (5400)	6
		317	31.5 (5300)	10
		383	12 (4200)	Не выходит
3	9½×11	72	38 (5500)	18/3/3000
		150	35.5 (5350)	3
		221	32.6 (5180)	4
		286	30.5 (5050)	9
		336	27 (4900)	15
4	9½×10	72	36.5 (5500)	18/2/3000
		147	34.4 (5500)	3
		213	34 (5500)	4
		263	30.5 (5400)	8
		328	27 (5140)	15
5	9½×12	71	31.4 (4200)	17/4/2640
		144	27 (3890)	4
		225	26.6 (3860)	20
		337	10.4 (2970)	Не выходит

\* По результатам совместных испытаний

ремня явно недостаточно, бак все время съезжает от тряски на сторону; не очень эффективен и лоскуток ткани, подстеленный под бензобак. Неосторожная заправка на воде – и топливо сразу попадает под пайол. Нужен какой-то легкий ложемент, закрепленный на пайоле.

Что касается самого двигателя, то его работа безупречна. В этом сезоне мотор поработал уже 15 часов, и не было ни

одного сбоя. По окончании обкатки работа его стала «мягче», заводится он с первого (редко — со второго) рывка. Была лишь одна нештатная ситуация: при подходе к берегу водитель встал и не смог заглушить мотор аварийной чекой (она при вертикальном рывке вверх просто не выдергивается, а идет на излом).

## Вместо заключения

«Yamaha B330» — надежная и простая в эксплуатации надувная мотолодка. Она хороша для небольших закрытых водоемов, удобна для рыбалки и путешествий одного-двух

## Комментарии группы компаний «Петросет», официального дилера «Yamaha», владельца торговой марки «Yamaha»®:

Прежде всего мы хотели бы поблагодарить журнал «Катера и Яхты» за проводимые тесты, которые имеют огромное значение и позволяют выявить сильные и слабые стороны водно-моторной техники, представленной на российском рынке, в частности — комплекта лодки «Yamaha B330» с мотором «Yamaha 15FMHS». Результаты теста будут проанализированы и сделаны соответствующие выводы. Вместе с тем хотелось бы отметить, что процесс модернизации лодок «Yamaha»® происходит постоянно, поэтому некоторые из отмеченных недостатков уже были исправлены по ходу длительного теста «КИЯ». Так, материал, используемый для изготовления транспортировочных сумок, был заменен на более прочный, что в совокупности с изменением конструкции самой сумки исключает теперь ее повреждения металлическими краями пайолов.

Дебаты на тему стропки крышки клапана ведутся давно. И та, и другая конструкция имеет свои «за» и «против». Так, внутреннее крепление стропки не мешает обитателям кокпита, ни за что не цепляется, но иногда при неаккуратном завинчивании крышки «закусывается» резьбой и обрывается. Наружная стропка лишена этого недостатка, но так и норовит зацепиться за ногу водителя

человек; незаменима как легкое и транспортабельное судно для разездов на парусной или крупной моторной яхте. Имеет устоявшуюся репутацию и пользуется популярностью у многих поклонников «пневматики».

В своих испытаниях мы постарались отметить те моменты и детали, доведение которых до ума еще больше упрочит авторитет этой солидной марки. Наши замечания носят скорее рекомендательный характер, с которыми можно соглашаться или не соглашаться. Нет предела совершенству. Недаром японцы говорят: «То, что ты сделал хорошо сегодня, завтра можно сделать еще лучше». ☞

или пассажира или любой предмет, находящийся в кокпите (спиннинги, приманки, и т.д.). Что касается самих клапанов, то на сегодняшний день они состоят из резиновой и пластиковой составляющих, и место их стыковки со временем теряет свою герметичность. Для ее восстановления достаточно просто присыпать бытовым силиконом в клапан.

Еще одна дилемма — крепление банок. Ликтросовое крепление допускает подгонку сиденья «под себя», а также имеет неоспоримые преимущества при компоновке снаряжения в кокпите. В то же время банки, жестко зафиксированные в ложементах, обладают более жесткой связкой банка-баллон, но лишены возможности «индивидуальной подгонки».

Ну и в заключение по поводу ручки водителя. Вещь, безусловно, нужная, она делает поездку не только более комфортной, но и безопасной. Поэтому на более «старших» моделях — «Yamaha B360», «-B380» и «-B400», которые рассчитаны на применение моторов большей мощности и эксплуатацию на крупных водоемах, эти ручки предусмотрены как для водителя, так и для пассажира, располагающегося на задней банке рядом с водителем.

Еще раз выражаем признательность редакции и пользователям наших лодок, работа и замечания которых позволяют постоянно вносить соответствующие усовершенствования, что способствует повышению качества нашей продукции.

# ДЛЯ РЫБАЛКИ, ОХОТЫ И АКТИВНОГО ОТДЫХА

*Лучшие лодки производства СМА*

tracker@mr-marine.ru  
www.mr-marine.ru





**Targa 185WT Sport**



**PARTY BARGE® 25 Regency Edition**

Москва, ул. Эйзенштейна, д. 1 (м. «ВДНХ», подземная автостоянка рядом со скульптурой «Рабочий и колхозница») т.: (495) 181-2028, 181-4255, ф.: (495) 187-6334  
 Санкт-Петербург, ул. Дибуновская, д. 37 литера А, т.: (812) 431-1118, 431-1122, т./ф.: (812) 431-0163