

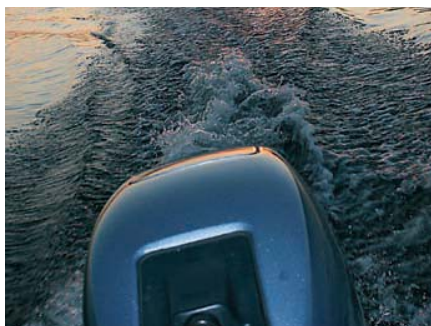
Константин Константинов. Фото автора и Андрея Константинова

«Yamagan B330»

ТЕСТ
КАТЕРА И ЯХТЫ

–пора зрелости

Уже около четырех лет редакция проводит длительные испытания надувной моторолдки «Yamagan B330» с подвесным мотором «Yamaha 15FMHS». Этот достаточно известный в России бренд принадлежит компании «Планета Лодок», которая является участником группы компаний Петросет, занимающейся продажей и обслуживанием всего спектра мототехники корпорации «Yamaha».



Именно длительный тест позволяет выявить слабые и сильные стороны техники, которые невозможно определить при коротком знакомстве. А сегодня на такие качества, как показывает наш опыт, читатель как раз и обращает свое внимание в первую очередь.

В предыдущей статье (№ 203) мы постарались наиболее полно обобщить опыт двухлетней эксплуатации этого «пакетного» союза. В целом, напомним, мы пришли к положительной оценке.

Чем интересен четырехлетний период в жизни современной надувной лодки? Во-первых, большинство производителей дает двух-трехлетнюю гарантию на лодку и пятилетнюю – на швы и сам материал. Правда, последнее – от лукавого и всегда вызывает удивление: представьте себе новый автомобиль, производитель которого дает разную гарантию на колеса, двигателя и т. д. А все, что должно было сломаться, лопнуть, протереться за этот срок, уже бы произошло.

Во-вторых, интересно было бы сравнить состояние надувной лодки из современной ПВХ ткани с точки зрения владельца обычной советской «резинки», жизнь которой к этому моменту обычно уже заканчивалась.

И в-третьих, мотор за это время наработал почти 100 часов, обкатка его полностью закончилась, он возмужал, обрел настоящую силу, лодка под таким мотором уже приобретала большие возможности и могла продемонстрировать все качества, на которые была рассчитана.

Мягкая обшивка и жесткий набор

Условия эксплуатации и хранения за эти годы мы не можем назвать тепличными. Лодка с начала навигации и до конца сентября хранилась на воде, на охраняемой стоянке, без всяких чехлов и тента, под дождем и солнцем. Эксплуатировалась на озерах Карельского перешейка, в основном на каменистой Вуоксе. Изредка без разборки перевозилась на верхнем багажнике автомобиля или на трейлере. Зимой

хранилась в обычном сарае в разобранном виде.

Внимательный осмотр обшивки снаружи после последней навигации показал, что лодка нигде не потекла, не провалилась, единственный надрыв ткани в носовой части длиной около 3 см произошел год назад при перевозке лодки на трейлере. После ремонта края надрыва дальше не разошлись.

Изнутри мы также не обнаружили ни заломов обшивки, ни опрелости, ни плесени, ни гнили, что часто случалось на обычной резиновой лодке, особенно после зимнего хранения не очень тщательно просушенной оболочке. ПВХ ткань прощает даже влажное хранение. Но в носовой части нашли «пятачок» протертого до тканевой основы материала. В этом месте по правому борту сквозь обшивку выпирали угловые элементы носовой части пайола, что нельзя считать недостатком сборки, так как после каждой такой операции бугор снаружи обшивки появлялся вновь. «Yaman V330» – это лодки серии «В» – «Sport», которые отличаются от менее седловатой «фамиль-

ной» серии более килеватыми обводами и приподнятым носом.

Тканевые швы нигде не разошлись; клеенный транец, детали оборудования, привальный брус и защитные полосы по днищу – все надежно держалось на обшивке и представляло с ней как бы единое целое.

Что касается клапанов, то они несколько утратили свою герметичность: если в первую навигацию для того, чтобы восстановить рабочее давление в лодке после недельного хранения на воде, мы штатной помпой правый, левый и носовой баллоны «добивали» 65, 75 и 115 качками, то в прошедшую навигацию после недельного хранения лодка уже заметно «обмякала», и нам приходилось делать уже по 75, 90 и 200 качков соответственно. Добавим, что для чистоты эксперимента внутрь клапанов для восстановления их герметичности силиконовый спрей мы не впрыскивали.

Общее состояние мягкой обшивки – самой расходной части любой надувной лодки – после четырех лет эксплуатации и зимнего хранения мы бы

оценили на «отлично», так что вполне можно поверить заверениям изготовителей, что современная надувная мотолодка из ПВХ-материала может служить 10–15 лет, срок для обычной резиновой надувнушки прошлых лет просто недостижимый.

Что касается жесткого набора, то транец нигде не расслоился, торцы фанерных пайолов не выкрошились и не разбухли, металлический крепеж не проржавел и не вывалился. В целом составной фанерный пайол с алюминиевыми замками и двумя профильными стрингерами из легкого сплава свою форму не потерял и по-прежнему легко и точно собирается. Также в целом и по этому пункту мы бы поставили «отлично».

Правда, хотели бы обратить внимание изготовителей на маркировку пайолов для сборки – желательно видеть ее более стойкой, сегодня она практически вся вытерлась, выгорела на шилдике надпись о технических данных... Все же – лицо фирмы. Обкололась молотковая эмаль по краям металлической накладке под струбины мотора.



И после четырехлетней эксплуатации лодка легко собирается



Для перевозки мы использовали автомобильный трейлер МС-750



На стоянке лодка хранилась без тента



На полной скорости лодка «моется» с самого носа

Конечно же, это все мелочи, но когда мы говорим о продукте высокого качества, то для него не должно быть мелочей – главное понимается через ерунду...

Эксплуатационные и ходовые качества

За время эксплуатации владелец привыкает к своему судну, как и судно к своему хозяину. На то, что раньше «цепляло», казалось неудобным, со временем уже не обращаешь внимания, вырабатывается алгоритм поведения «на автомате». Другие же недостатки, которым поначалу не придавал значения, исподволь рождают глухое раздражение, которое потом постепенно переходит в устойчивое недовольство.

Хотелось бы еще раз вернуться к банкам. На их конструкции мы останавливались в прошлой публикации. Она нам показалась спорной. Напомним, что банки практически на всех мягких моделях «Yamaha» крепятся к установленным вдоль бортов направляющим – «ликтросу», который вставляется в пластмассовый ликпаз на нижних краях банок. Благодаря этому банки скользят вдоль направляющих и могут быть установлены в любом месте этого соединения. Таким образом может быть выбрана любая центровка и освобождаться удобно в данный момент пространство внутри лодки. Этим и исчерпываются преимущества подобной конструкции. В тихую погоду

при хорошо накаченных баллонах сидеть вроде бы сносно, если не считать высокого расположения водителя и пассажиров, которые находятся не в лодке, а как бы над ней, точно всадники над водой. Словом, не очень уютно, и чувствуешь себя, как выразился один из новичков, впервые вышедший на лодке, «незащищенным». Тот, кто хоть однажды наблюдал соревнования на надувных лодках на приз «Кия», обратил внимание, что практически все гонщики на обычных потребительских лодках отказываются от банок и управляют мотором, сидя прямо на пайоле в корме.

Надо сказать, что банка в надувной лодке – это больше, чем банка. Это тот островок надежности, с которым человек интуитивно связывает свою безопасность.

Прошедшим летом мы убедились в ненадежности такого соединения: один раз – уходя от надвигающейся грозы против разыгравшейся волны, а второй раз – в прижимной ветер у скалистого берега.

В волну лодка скачет, как футбольный мяч. Ликтросовая лента уже не обеспечивает жесткой связи с бортом, и банка подлетает на волне на ширину этой ленты. Все снаряжение в носу, упираясь в носовую банку, ползает вместе с ней на водителя. Под этим натиском и водительское сиденье, ничем не зафиксированное в направляющих с кормы, тоже начинает



ползти назад, угрожая вообще потерять опору. Рефлекторно хватаясь за край банки (внутри лодки никаких ручек нет!), водитель еще более усугубляет положение.

Сосредоточив все внимание на управлении лодкой в волну, сдвигать банки и съехавший груз обратно в нос уже не получается, а при крайней кормовой центровке против волны лодка вообще встает свечкой. В таком положении быть залитым с кормы и потерять ход – очень реальная перспектива. Мы благодарим судьбу, что с нами этого не случилось и нам не пришлось выбрасываться на скалистый берег. Эти случаи – серьезный повод, на наш взгляд, задуматься над доработкой существующей конструкции крепления банок. И ручки внутри лодки для безопасности водителя и пассажиров просто необходимы.

После полной обкатки мотора скорость лодки несколько возросла: с одним водителем и со штатным винтом (9×10") она увеличилась с 35.7 км/ч до 37.5 км/ч при 5500 об/мин. Однако даже при максимально возможной откидке мотора от транца лодка «моется» почти по всей длине и даже слегка подрывает носом воду, при этом корпус зарыскивает, стремясь уйти скулой то в одну, то в другую сторону при неподвижном румпеле. Мощность двигателя расходуется на излишнее сопротивление. Уменьшение газа приблизительно на треть снижает скорость всего на



Направляющие для крепления банок с кормы и с носа ничем не ограничены



Первая заплатка на обшивке

3–4 км/ч, но лодка принимает более правильную посадку на воде, увеличивается дифферент, ход становится более устойчивым и, соответственно, снижается расход топлива. Причем нагрузка сказывается незначительно.

Можно ли более эффективно использовать полную мощность мотора? Изменение угла вклейки транца мы здесь пока не рассматриваем. Если посмотреть на днище, то поперек него по срезу транца наклеена профильная пластиковая накладка высотой 3–5 мм. Она предохраняет обшивку при наезде на препятствие, защищает ее от истирания. Она же создает и уступ, тормозящий плавный отрыв потока, но главное – в сочетании с прогибающейся на ходу мягкой обшивкой образуется отгиб днища у транца. Такой подпорный клин на скорости повышает гидродинамическое давление на кормовом участке, уменьшая ходовой дифферент. Если он оказывается менее 4–6°, то увеличивается соответственно смоченная длина, возрастает общее сопротивление и снижается скорость. Конечно же, это одно из предположений. И мы ради эксперимента выровняли уступ автомобильным пластилином, а в кормовой части внутри под пайолом на обшивку положили в распор между надувным килем и скулой по два отрезка тонкой фанеры. Максимальная скорость возросла приблизительно на 2 км/ч. Конечно, данный доморощенный эксперимент далек от эффектив-



ности, но он показывает, что в данном направлении можно работать.

Если вернуться к ходовым качествам конкретной лодки, то, по нашему мнению, изменение профиля транцевой накладки на более плавный несколько улучшило бы ее скоростные качества на полном газу. Ведь именно мягкая пневматика из всех прогулочных судов может иметь самую высокую удельную энерговооруженность, но вот по скоростным качествам она проигрывает жестким судам.



Мотор

Как мы уже сказали вначале, мотор «Yamaha 15FMHS» успешно преодолел 100-часовой рубеж по ходовым часам. Мощность его заметно возросла, что подтвердили и замеры прибором, компрессия увеличилась. Никаких нареканий на работу мотора у нас не появ-

вилось. Он надежно в любую погоду запускается с первого, редко со второго, рывка. Все системы мотора работают исправно. Единственно, что хотелось бы отметить: мотор для одного человека все же тяжеловат (ок. 37 кг). И второе, что несколько «достает»: при каждом опускании–подъеме мотора надо не забывать «взводить» рычаг блокировки подвески. Ну, а в целом наша оценка – твердая «пятерка».

Вместо заключения

За прошедшие четыре навигации мы еще раз убедились, что наши первые впечатления полностью подтвердились, и выбранный союз лодки и мотора себя оправдал.

Сегодня можем повторить, что «Yamaha V330» – надежная и простая в эксплуатации надувная мотолодка. Она хороша для небольших закрытых водоемов, удобна для рыбалки и путешествий одного-двух человек, незаменима как легкое и транспортабельное судно для разездов на парусной или крупной моторной яхте. Имеет устойчивую репутацию и пользуется популярностью у многих поклонников «пневматики».

Большинство наших замечаний носит рекомендательный характер, с которыми можно соглашаться или нет.

Единственно, на чем мы хотели бы особенно заострить внимание – это на конструкцию крепления банок, затрагивающую безопасность плавания.