



**ТЕСТ**  
КАТЕРА «ЯХТЫ»

# «Yamagan S390max» + «Yamaha F20BMS» – максимум стиля и комфорта

В мартовском номере журнала мы уже вкратце ознакомили читателей с надувной мотолодкой «Yamagan S390max» в нашем экспресс-тесте. Лодка показалась интересной, и мы решили провести более длительные испытания нынешним летом. Проходили они на «пакетном» комплекте «Yamagan S390max» + «Yamaha F20BMS» около двух месяцев.

**Константин Константинов**  
Фото автора  
и Ольги Шульга

**Н**апомним, что надувные мотолодки «Yamagan» – это достаточно известный в России бренд, принадлежащий компании «Планета Лодок», которая является участником группы компаний «Петросет» и занимается продажей и обслуживанием всего спектра мототехники корпорации «Yamaha».

Проекту «Yamagan» уже скоро исполнится 10 лет, и хотя фирма занимается продвижением и других марок своих мотолодок, таких, как, например, «Silverado», «Nordik» и «Weekend», но все значимые достижения в водномоторных соревнованиях были завоеваны командой «Yamagan» именно на этих лодках.

Кроме скоростных спортив-

ных моделей серии В (Sport) в эту линейку входят более бюджетные лодки серии Т (Tender) и надувнушки с индексом F (Family), которые отличаются повышенной грузоподъемностью и комфортабельностью и предназначены для отдыха всей семьей.

Именно на базе семейной модели F в прошлом году возникла идея расширить модельный ряд лодок «Yamagan», который бы учел все значимые достижения в мировом производстве надувных мотолодок.

## Собираем лодку

Перед первой сборкой стараешься опираться на прошлый опыт сборки похожих лодок и невольно сравниваешь: лучше-хуже, легче-тяжелее. Как пра-

вильно установить пайолы, где сделать «домик», как без проблем завести стрингеры? К сожалению, рассчитывать на помощь инструкции в полной мере нельзя. В ее таблицах и в схемах указано четыре секции, на самом деле у модели «S390max» их шесть – три алюминиевых и три фанерных носовых. И, соответственно, «домик» надо выстраивать не между второй и третьей секциями, как сказано в инструкции, а между третьей и четвертой. Нет в тексте и на рисунке той же инструкции, как и какой стороной надо заводить стрингер.

Невнятность рекомендаций вылилась у нас при первой сборке в 43 мин., потом с приобретением навыка сократилась до 18–20 мин.

Сначала поворочав для по-



рядка, потом мы не раз отмечали положительные моменты, которые в сравнении с прошлыми моделями «Yamaha» заносили в актив со знаком «плюс». Понравился составной из двух частей по каждому борту стрингер. Его гораздо легче собирать, а главное – разбирать, уменьшается опасность погнуть его на круп-



ной волне или случайном наезде на препятствие.

Понравилась новая современная двухпозиционная клапаны с поворотной фиксацией шланга помпы. После недельного хранения на воде баллоны через них подпускали мало: до рабочего давления кормовые баллоны надо было подкачивать качков 10, а носовой – 40–50. Качать можно и штатным насосом, и электронасосом, а вот автомобильным электронасосом – не получится.

Даже стропку клапанной крышки, которая на прошлых моделях быстро перетиралась при закручивании, конструкторы закрепили снаружи клапана. Вообще надо отметить особую тщательность изготовления каждой детали, аккуратный крой и склейку, добротные алюминиевые пайолы, транец с пластиковым водонепроницаемым покрытием. Да и в целом модель получилась весьма привлекательной, с запоминающейся внешностью.

Теперь надо было добираться

до воды, благо озер на Карельском перешейке много, и первая дорога вела нас на Вуоксу к традиционной редакционной «мерной миле». Надо заметить, что добирались мы на автомобиле «Ford Transit», в его кузов лодка в надутом состоянии входит по диагонали, а вот весь комплект «лодка+мотор», походное снаря-

дартные, металлические, складные, с пластиковыми ручками. Движение под веслами, как на обычной надувнушке, короткими гребками-рывками. Ход довольно легкий, с одним человеком удается идти со скоростью около 4.1 км/ч.

На что мы еще обратили внимание? Металлический пайол



жение, запас топлива и провизии в обычной легковушке, например, классических «Жигулях», просто не перевезти. Вес собранной пустой лодки – около 100 кг, т. е. приближается к весу легкой мотолодки компакт-класса с жестким корпусом, а заправленного мотора с гребным винтом – около 55 кг. Переносить ее лучше вдвоем.

### На воде

Первый выход мы сделали налегке, под веслами. Они стан-

гладкий и скользкий, упереться ногами при гребле не во что; чтобы зафиксировать весло вдоль бортов в бобышках-держателях, надо навалиться на него чуть-чуть под углом, жесткость этих бобышек является дополнительным плюсом, поскольку на ходу при сильном волнении весла должны быть хорошо закреплены.

Если на несколько минут отпустить пустотельные весла, они набирают воду и встают торчком, при возобновлении дви-



## Основные данные

## мотолодки «Yamagan S390max»

Длина, м	3.94
Ширина, м	1.78
Диаметр баллона, м	0.46
Плотность ткани, г/м <sup>2</sup>	1100
Кол-во отсеков	3+киль
Вес, кг	93
Грузоподъемность, кг	700
Пассажировместим., чел.	6
Макс. мощность ПМ	30
Цена, руб.	57 190



жения часть набравшейся воды стекает по веслу к ручке. Достаточно добротна конструкция уключины, весло четко фиксируется в ней, гребок получается «загребистый», удачна форма литой подуключины в виде дополнительной бортовой утки, за которую удобно крепить конец бортового якоря.

Кстати, об утках, ручках, леерах, обувиках и другом лодочном оборудовании. Производители обычно относятся к их изготовлению и установке, как к чему-то второстепенному, стараются сократить до минимума и перевести в разряд дополнительного, отдельно оплачиваемого оборудования. Здесь мы столкнулись с приятным исключением. Четыре бортовые литые ручки-утки оказались не только удобными при швартовке и «ухватистыми», не режущими руки при переноске, но и прочными. В этом мы убедились, когда раскрепленная за эти утки лодка выдержала страшные ураганы прошедшего лета.

Вечная забота водителя надувнушки с румпельным мотором – за что держаться свободной рукой в скачущей по волне лодке? На «Yamagan S390max» на длину вытянутой руки на баллонах справа и слева от водителя приклеены две мощные ручки. Жаль, что за них можно держаться лишь сверху, так как подsunуть руку изнутри удастся, только если она миниатюрная, с китайской ладошкой... Леера в носу продублированы внутри ленточными ручками.

Впервые на лодках «Yamagan» появились носовая рым-ручка и два буксирных полукольца, сделанные не из нержавеющей стали, как обычно, а из прочного пластика. Буксировку и швартовку они выдерживают, в этом мы убедились во время теста.

Мягкий широкий привальный с двойным брызгоотбойником действительно защищает борт при неудачной швартовке, придает всему корпусу дополнительную жесткость и прочность, особенно в корме, где велики нагрузки.

С особым интересом рассматривали мы такую редкую для наших надувнушек манерную штуку, как носовой роульс для подъема и спуска якоря. Смотрелось красиво, но на практике это новшество у нас не прижилось и показалось скорее умозрительным, чем полезным на деле. Закрепить якорный конец по центру тестовой лодки было не за что, при креплении же за бортовую утку веревка уползает при качке с роульса в сторону и уже ничем не фиксируется (на серийных моделях этот недостаток уже ликвидирован). При переходе на другое место лова все равно приходится идти в нос и поднимать якорь в кокпит, поскольку во время хода даже по мелкой волне незакрепленный в носу якорь подбрасывает так, что может повредить баллон.

Две поперечные металлические банки крепятся в лодке привычным способом – на клипсе. Главное достоинство такого кре-

пления в том, что можно оперативно менять центровку и даже сдвигать банки вместе.

Прочность банок не вызывает сомнения, но вот сидеть на голом металле... Словом, здравствуй, цистит! Поэтому еще при покупке закажите себе опцию, как, например, «мягкая накладка на банку» или соорудите что-нибудь теплое сами. Кстати, и на металлические секции пола мы сразу же приспособили коврик из микропористой резины. Металлический пайол бесспорно резко повышает прочность и надежность корпуса, увеличивает срок службы лодки, но вот обитаемость в холод, морось, в первые заморозки низкая. Скользко и холодно!

Но в целом по оборудованию итог положительный. Действительно, максимальная стандартная комплектация лодки.

### Под мотором

Мотор установлен, гора вещей и снабжения для двух человек как-то сама собой распределилась внутри лодки. Даже остается свободное жизненное пространство. Вместимость кокпита размером 278×81 см для лодки длиной 394 см оказывается выше, чем у близких по размерам классических моделей «Yamagan».

Отличия от поведения классической надувнушки мы почувствовали, когда уже двигатель был полностью обкатан и можно было ходить на всех режимах. Во-первых, при старте

лодка более плавно, без чрезмерного дифферента на корму за 4–5 с выходит на глиссирование. Во-вторых, для повышения скорости можно ближе смещаться к транцу, лодка при этом не проявляет тенденции к дельфинированию, по тихой воде не роет носом воду, не проваливается кормой, а сохраняет оптимальный угол атаки. Особенно это хорошо видно со стороны, когда «моется» в основном кормовая треть корпуса. Боковые порывы ветра, правда, могут «сдувать» легкий нос с курса, поэтому от водителя требуется особая внимательность. В-третьих, при движении на волне корпус меньше подбрасывает в воздух, удары, конечно, ощущаются, но можно не сбрасывать газ приблизительно до полуметровой волны. В-четвертых, в крутой поворот лодка входит более неохотно, но сам поворот выполняется с меньшим проскальзыванием, дрейфом.

Главной причиной этих перемен стала принципиально иная конструкция практически цилиндрических оконечностей баллонов, выпущенных сравнительно далеко за транец. Фактическое продление днища в корму

за транец – мощный инструмент изменения гидродинамических характеристик корпуса. Благодаря этому увеличивается длина смоченной поверхности и центр гидродинамического давления смещается ближе к транцу, а ходовой дифферент уменьшается. Дополнительная опорная поверхность существенно улучшает стартовые характеристики. Двойной брызгоотбойник по торцу баллонов в момент старта активно отсекает брызговую пелену, баллон меньше «моется» и быстрее подвсплывает.

На оптимальную «посадку» корпуса, устойчивость движения влияет и угол откидки мотора. В нашем случае оптимальным был выбран упор подвески на втором от транца отверстии. При резком повороте выступающие в корму за ось вращения ПМ оконечности баллонов затрудняют поворот, но и возникающая на внешнем к повороту баллоне подъемная сила противодействует дрейфу, проскальзыванию кормы. Увеличение общей смоченной длины корпуса снижает силу удара при ходе в волну и несколько поднимает границу допустимой мореходности.

Так, вроде бы не слишком

большие перемены в конструкции лодки существенно изменили ее характер в лучшую сторону.

### Скорость и расход

Особой прыткости под мотором «Yamaha F20BMHS» мы не отметили. Лучшая скорость с одним водителем налегке с винтом 9½×12" составила, как мы уже сказали, 40.1 км/ч, вдвоем – 37.3 км/ч. С четырьмя пассажирами она упала незначительно – до 32 км/ч. Время выхода на глиссирование увеличилось до 10 с, но экстраординарных мер от экипажа не потребовалось, все продолжали сидеть на своих штатных местах. С экипажем в два человека и полным походным снаряжением (общий вес ~470 кг) лучше переходить на винт с шагом 11", мотор раскручивается уже до 5700 об/мин и все маневры совершает более резво. Но мы пришли к выводу, что «пакет» с 20-сильным четырехтактником лучше выбирать для семейного комфортного плавания и неспешной рыбалки. Для скоростных развлечений на воде этот комплект, по нашему мнению, не подходит. Нам удалось вытаскивать сидящего



Редакция благодарит за предоставленный комплект лодки «Yamaha S390max» с мотором «Yamaha F20BMS» компанию «Планета Лодок» ([www.planetalodok.ru](http://www.planetalodok.ru), [www.petroset.ru](http://www.petroset.ru)) Санкт-Петербург, Средний пр., 86, тел. (812)703-52-50, ул. Львовская, 10, тел. (812)647-03-64 и компанию «Ямаха Мотор Си-Ай-Эс» ([www.yamaha-motor.ru](http://www.yamaha-motor.ru))



на боне лыжника с ходу, но скорость около 30 км/ч явно не впечатляет. Да и для упражнений на «ватрушке» требуется мотор мощнее, тем более эта модель допускает установку двигателя мощностью до 30 л.с.

Вот чему мы, привыкшие к прожорливости двухтактников, не переставали удивляться, так это экономичности «Yamaha F20». На полных режимах расход составлял около 6 л/ч, а если ходить на оптимальных оборотах в 4000–4500 об/мин со скоростью 32–33 км/ч, то 25-литрового бака хватает приблизительно на 9–10 часов работы.

Свою долю в экономию топлива вносит и примененная на этой модели мотора система запуска «Prime Start», черная корбочка слева на двигателе. Это – своеобразный бортовой компьютер, который автоматически

во время запуска обогащает топливную смесь в зависимости от внешних условий.

К слову, о двигателе. Первые впечатления очень позитивные. Современная, экономичная и надежная «малолитражка» на борту. Никаких сбоев в работе, очень надежный запуск с «полшнура». Трудно перечислить все положительные впечатления от мотора, легче сказать, что не понравилось.

Во-первых, неудобно, на наш взгляд, расположен рычаг откидки мотора; каждый раз надо это делать на ощупь. Во-вторых, не очень удачно выбрана по развесовке ось откидывания мотора, приходится каждый раз прилагать значительные усилия, чтобы поднять из воды дейдвуд. И, в-третьих, не понравился топливный бак, в котором постоянно «тикает»

на волне индикатор запаса топлива, нет «рогов» на ручке для намотки излишков длины топливного шланга.

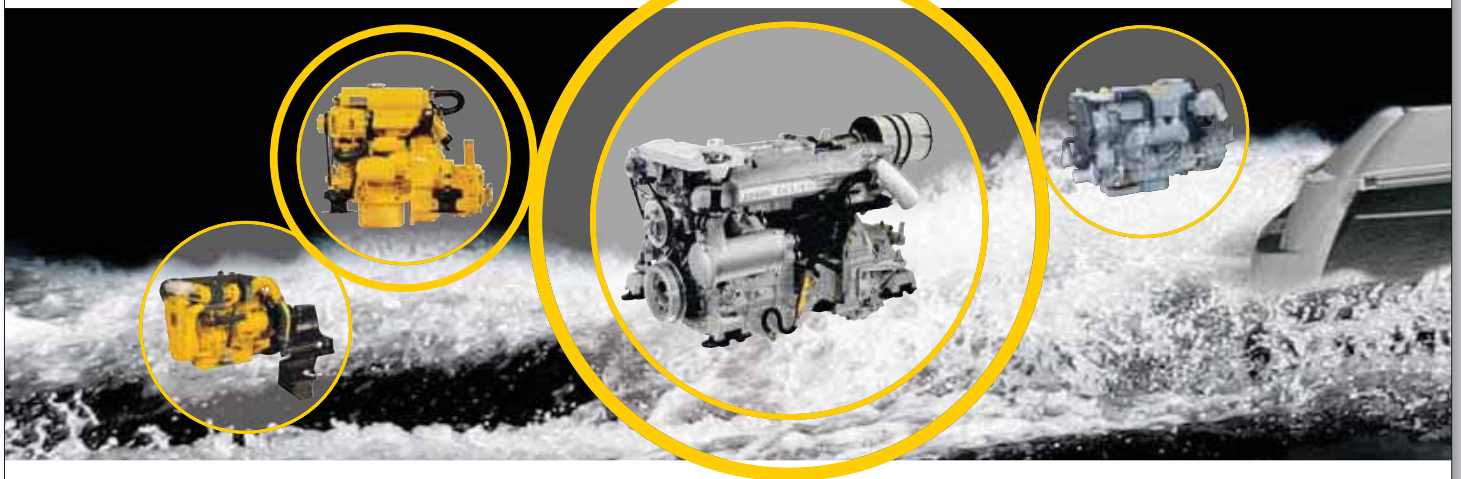
Подводя итоги первого этапа длительных испытаний, можно сказать, что на рынке появилась принципиально новая модель современной надувной лодки, лишенная многих традиционных недостатков классической надувнушки. Существенно повышены ее обитаемость и грузоподъемность, и теперь в стандартной комплектации можно получить намного больше возможностей для комфортного отдыха всей семьей и при выходах на рыбалку. ■

*Тест проведен при содействии начальника Приозерского отделения Центра ГИМС МЧС России по Ленинградской области Г.Г. Наседкина и его сотрудников.*



**vetus®**

[www.vetus.com](http://www.vetus.com)



### Морские дизельные двигатели «Vetus»

- 4 линейки дизельных двигателей, различающихся по мощности (от 11 до 286 л.с.), моделям базовых силовых агрегатов и целевому назначению.
- Голландская сборка, простота в установке и надежность в эксплуатации, большой ресурс.
- Полный ассортимент комплектующих и вспомогательного оборудования для установки и эксплуатации: дистанционное управление, валопроводы, муфты, гребные винты, выхлопные системы, фильтры-сепараторы, контрольные при-боры и многое другое под одной торговой маркой «Vetus».

Каталог и контактные данные дилеров на сайте [www.vetus.ru](http://www.vetus.ru)