

Yamaha Challenge – летайте гидроциклами Yamaha



Как только человечество начало осознавать окружающее его пространство, у него появилась тяга к путешествиям, к открытию и освоению новых территорий. И пусть уже за несколько тысяч лет на земле не осталось неизвестных и неосвоенных мест, тяга к личным открытиям, как и прежде, продолжает будоражить мозг огромному числу представителей Homo sapiens, заставляя их покидать места обетованные в поисках разнообразия и приключений. Но даже не сами новые и неизвестные миры влекут их, как это было раньше, а процесс – процесс перемещения. И чем уникальнее при этом средство передвижения, тем процесс интереснее. Миру известны случаи, когда в дальний путь некоторые чудаки отправлялись на газонокосилках.

Есть более приспособленное средство передвижения, утверждают пред-

ставители компании Yamaha Motor CIS – по крайней мере, в России, с ее богатейшими водными ресурсами, исчисляемыми в миллионах километров. Сама уникальная природа страны подсказывает, как, где и на чем можно и нужно передвигаться.

Путешествие на гидроциклах

удобно, интересно, азартно, заявили «ямаховцы», и в подтверждение своих слов организовали очередной пресстур – «Yamaha Challenge 2012». В этот раз десяти представителям автомобильной и водно-моторной прессы было предложено пройти волжским маршрутом: Кострома – Ярославль –



Рыбинск – Ярославль – Кострома – Плес – Кострома. В общей сложности – 600 километров за два дня.

Как оказалось, это путешествие вполне осуществимо даже для неподготовленных участников. Остановки для заправки гидроциклов, на обед, для инструктажа – все это сглаживало напряжение скоростных участков, давало возможность отдохнуть, почувствовать земную твердь. Хотя так называемые скоростные участки не были такими уж скоростными – мы передвигались на них в рамках 65–70 км/ч, при возможности некоторых представленных на тур гидроциклов разогнаться до 120 км/ч. Да и не ставилась задача пройти маршрут как можно быстрее.

Задача была в другом, вернее их было несколько. Во-первых, показать, что дальние переходы на гидроциклах возможны, и они не являются чем-то экстремальным, недоступным для большинства. Во-вторых, дать возможность испытать различные модели гидроциклов и на фоне такого разнообразия оценить возможности новых круизных моделей 2012 года: FX Cruiser SHO, FX Cruiser HO. В-третьих, определить, какими конструктивными особенностями вообще должен обладать настоящий круизный гидроцикл. Все эти три вопроса переплетены между собой достаточно тесно, и давая ответ на любой из них, частично отвечаешь на остальные.

Да, круизы на гидроциклах возможны и не являются напряженными. Они даже менее напряжены, чем на мотоциклах. Степень свободы, которую обеспечивает на воде гидроцикл, не способно дать никакое другое судно, и чем более приспособлен гидроцикл для путешествия, тем оно комфортнее. Поэтому вполне естественно выбрать для путешествий именно круизный гидроцикл.

На третий вопрос дать однозначный ответ не так просто. Много, что необходимо для круизного гидроцикла, уже учтено в презентованных моделях. Это и увеличенный до 3.56 м корпус, обеспечивающий более мягкое скольжение, и эргономичные сидения с увеличенными упорами, и регулируемый по высоте руль, и нейтральная передача, и электронный курок газа, и увели-



ченное до 125 л багажное отделение, и увеличенная площадка для купания и подъема из воды – всего не перечислишь. Есть еще масса всяких мелочей, помогающих в пути и облегчающих пользование гидроциклом.

Но путешествие – это не только передвижение в пространстве, но и связанный с этим передвижением уклад жизни. Как и любое транспортное средство, предназначенное для дальних переходов, гидроцикл должен максимально учитывать, в каких ситуациях он будет оказываться. Например, расстояние, которое он способен пройти на одной заправке, составляет 130–160 км. Для российской действительности это очень мало. Оптимальным было бы 400–500 км. Пока же выход один – везти с собой как минимум четыре канистры с бензином.

Пример второй. Путешествовать по России водными путями только с одной кредитной картой не возможно.

У нас нет такого числа оборудованных ночлегами и точками питания яхт-клубов и марин. Поэтому провиант и ночлег, как минимум палатку, в большинстве случаев придется везти с собой, а для этого необходим грузовой багажник. Рундук под сидением не годится. Это место только для носимых вещей и продуктов.

Вот и получается, что говорить о полноценном круизере можно только с учетом российских условий. Хотя наши условия – это только повод задуматься, что предлагая новую идеологию применения гидроциклов, нужно начинать строить их под эту идеологию. Очень здорово, что Yamaha, заглядывая в будущее, видит тревел-направление развития гидроциклостроения, но Россия – очень «медленная» страна, и проще не ждать, пока она повернется к тебе лицом, а обежать вокруг и предстать пред ее очи. ■

Андрей Чернавин. Фото автора