

Мореходный бюджетник Viking 360 LE

Андрей Спирин, Николай Пусен ♦ После вступления в силу закона, отменяющего регистрацию плавсредств с двигателем до 10 лошадек, на отечественном рынке надувнушек развернулась очень активная борьба именно в этом сегменте. Тем более что данная ниша стала весьма актуальна в прошлом году, когда по разным причинам (цена, вес, компактность и т.д.) массовый покупатель все больше внимания стал уделять именно бюджетной категории надувных бортов.

В прежние времена понятие «экономкласс» обычно заканчивалось размером 3.4 метра, и тест-группа журнала была несколько насторожена, когда в самом конце прошлого года получила на испытание уже полноценный (если разбирать дело с рыболовно-потребительской колокольни) бюджетник Viking длиной 3.6 м (от компании «Посейдон»). Тревога объяснялась просто – уменьшение цены конечного продукта неизменно происходит в случае удешевления расходных материалов и фурнитуры. Ну, если качество изготовления банок и лееров на мореходность и безопасность влияет мало, то утончение пайола и ткани ПВХ

может закономерно привести к появлению на воде очередного хлюпающего «утюга». Именно поэтому большинство производителей бюджетных лодок и соревнуется в размерах корпусов от 2.9 до 3.3 м.

«Посейдон» – достаточно известная в России фирма, где конструкторов-практиков гораздо больше, чем рекламщиков и маркетологов, и, как правило, перед «мерной милей» в «КиЯ» каждый их борт придиричиво и долго испытывается сотрудниками компании.

Комплект новинки VN 360 LE упакован в лучшем виде, сразу виден опыт и профессиональный подход, все аккуратно и компактно. Помимо сумки-конверта для

Основные данные лодки
Viking 360 LE

Длина, м	3.6
Длина кокпита, м	2.6
Ширина, м	1.65
Ширина кокпита, м	0.75
Диаметр баллона, м	0.45
Количество гермоотсеков	3+1
Плотность материала, г/м ²	850–900
Толщина пайола, мм	9 (фанера)
Толщина транца, мм	18
Высота транца, мм	395
Соединение секций пайола	H-образный профиль
Длина стрингера, м	1.2
Масса, кг	51
Мощность двигателя (макс.), л.с.	15
Пассажировместим., чел.	5
Грузоподъемность, кг	530



ТЕСТ
КиЯ

Фото авторов
и Елены
Отрадиной



лодки предусмотрена и отдельная сумка для пайол. К набору прилагается паспорт, где досконально «разжевывается» алгоритм сборки, а цветные фотографии и схематические рисунки (вид сбоку, с носа и кормы) помогают новичку не заблудиться в понимании непонятной терминологии. Пожалуй, более ясного и подробного документа нам еще видеть не приходилось – помимо инструкций и наставлений тут еще четко даны рекомендации по хранению, мелкому ремонту, нормам бортового снабжения и возможные варианты тюнинга и дополнительной комплектации. Без излишних словоблудий все абсолютно понятно и с гарантией: ткань ПВХ – 36 месяцев, остальное – один год. Сразу видно, что эту бумагу составлял не массовик-затейник, а практик-профессионал.

Сборка лодки классическая, важно правильно установить Н-образный профиль, соединяющий пайольные секции. Три независимых гермоотсека (диаметр баллона 0.45 м) плюс киль. При «взрослом» росточке, вес лодки (51 кг), конечно, радует. Один человек легко справится со всеми манипуляциями, как на берегу, так и в воде – это мы проверили. После запуска модели

Viking 360 LE в серию жены уже не смогут утверждать, что отцы не занимаются воспитанием детей, ибо помогать папе в любых транспортировочно-сборочных мероприятиях тут способен и десятилетний ребенок.

У нас была возможность досконально проверить ходовые и потребительские качества флагмана бюджетных «викингов» на двух моторах – 8-сильном двухтактнике Yamaha и четырехтактной одноцилиндровой «шестерке» Mercury. Из таблиц вам станут более понятны особенности вышеназванных комбинаций.

Надо добавить, что заметно скорость начинала расти под обоими моторами с 4800 об/мин. При использовании более «тяжелого» винта абсолютные показатели максимальной скорости должны увеличиться.

С двумя людьми на борту (160 кг) лодка под ПМ Yamaha развивает скорость 24.7 км/ч при 6000 об/мин и 25.6 км/ч при 6150 оборотах. В паре с Mercury при оборотах 5800 скорость «Викинга» составила 23.3 км/ч. Здесь также можно поиграть с винтом, но если вы не выступаете в спортивных состязаниях, этого можно и не делать.

Все маневры (порою произ-

водимые в спортивном стиле) лодка прошла без замечаний. «360-й» достаточно уверенно входит в повороты без малейшего проскальзывания. Не наблюдался и прохват воздуха двигателем. Корпус выходит на глиссирование быстро – для ускорения появления классического «петуха» за 18-миллиметровым транцем достаточно переместить центр тяжести в носовую часть.

На курсе лодка стоит уверенно, не гуляет. Хорошее впечатление оставили весла и ручки на гребном тесте, впрочем как и прочая фурнитура, совсем не похожая на обычные причиндалы для надувных «экономок».

Как отмечалось выше, такой размер корпуса в цивилизованном рыболовном мире считается уже полноценным для выполнения любых задач (заброс стоя или дорожка), но все мы знаем, что «для рыбалки места много не бывает». Разместить оборудование в VN 360 можно без проблем, тем более что система крепления банок ликтрос-ликпаз позволяет установить и спиннинговые стаканы, и столик для навигатора или эхолота. Использовать ли лодку как «грузовик», уже решать придирчивому покупателю.



Результаты испытаний лодки Viking 360 LE

(нагрузка 100 кг, ПМ - 2-тактный Yamaha 8 л.с., винт 8^{1/2} × 6^{1/2})

Обороты	Скорость, км/ч
820	2.7
1000	3.7
1500	4.9
2000	6.1
2500	7.1
3000	8.2
3500	8.8
4000	9.6
4500	11.5
5000	21.8
5500	24.3
6000	26.4
6200	27.7



Результаты испытаний лодки Viking 360 LE

(нагрузка 100 кг, ПМ - 4-тактный Mercury 6 л.с., винт 7.8 × 8)

Обороты	Скорость, км/ч
1190	3.7
1500	4.6
2000	5.9
2500	7.1
3000	8.0
3500	8.6
4000	9.2
4500	10.4
5000	20.0
5500	23.2
6000	25.7
6080	26.4

Если выбор 8-сильного мотора был в нашем случае согласован с производителем и использовался как «маршевый», способный вывести на глиссирование даже трех человек, то вот 6-сильный Mercury мы взяли по своей инициативе. Все-таки 26 кг, встроенный в корпус бак, бензин без масла, практически нет тошнотворных выхлопных газов, столь привычных нам при малых оборотах двухтактников. Оказалось, что мы были правы – Mercury 6 отлично глиссировал с двумя человеками на борту, а при ловле на дорожку ему просто цены не было (в первую голову с точки зрения экономичности и экологичности)!

Конечно, как и в большинстве тестовых случаев, к конструкторам новинки возникли определенные вопросы. Разбирая лодку, мы столкнулись с тем, что от воды

и холода (тест проводился при температурах воздуха от +3° до -10°C) H-образный профиль настолько надежно закусил фанеру, что в итоге пайол был извлечен из

лодки целиком. Очевидно, что со временем эти части притрутся, нам же пришлось воспользоваться молотком и деревянным клинышком для разъединения пайольных секций.

Второй момент несколько более серьезный. По нашему мнению, толщина металла стрингера у Viking 360 LE достойна корпусов из младших серий, ведь любой владелец «360-го», наверняка, попретса в «дальнее морское плавание» (тем более что производитель обозначил максимальную мощность подвесника цифрой 15), где нам случалось гнуть стрингера даже у 5-метровых надувных «внедорожников».

Но учитывая богатый экспедиционный опыт за плечами многих «посейдоновцев», мы уверены – этот нюанс будет решен без особых проблем. **Л**

ТЕСТ
Кия

Компания «Посейдон»
Санкт-Петербург
ул. Ольги Берггольц, д. 40
+7 (812) 313-0680
poseidon@poseidonboat.ru
www.poseidonboat.ru

Комментарий производителя

Разрабатывая «Викинг 360», мы ставили перед собой задачу создания лодки лайт-класса с минимальным весом и просторным кокпитом для 2–3 рыбаков. При всех положительных качествах, все же к лодкам лайт-класса не следует применять повышенных требований по мореходности и экстремальным нагрузкам. Основное назначение «Викинга 360» – озера и реки с небольшим волнением и использование мотора не более 8–10 сил. Малый вес лодки около 50 кг позволяет легко спустить ее на воду экипажу практически с любого, даже заросшего или песчаного берега без особых усилий вместе с установленным мотором.

Проблема с возможным набуханием фанеры и сложностью разборки лодки после длительного намачивания пайол нам известна и давно решена. Не стоит также забывать, что для теста журналу «Катера и Яхты» был представлен опытный образец «Викинга 360». На серийных лодках мы применяем двухслойную обработку торцов пайолов яхтенным лаком.

Александр Кулагин, компания «Посейдон»