

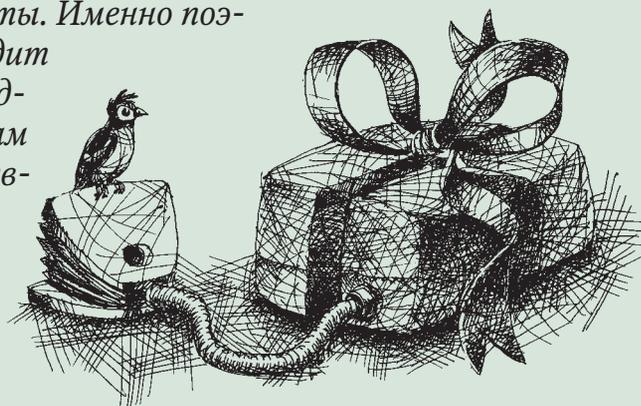


ВОДНОМОТОРНИК, ВАМ – ПАКЕТ!

ТЕСТ
КАТЕРА И ЯХТЫ

В последние годы число производителей надувных лодок множится, точно ояпта дождливой осенью. И порою легко запутаться не только в названиях, но и в отличительных особенностях брендов. Ведь не секрет, что многие фирмы производят надувнушки на одном и том же предприятии, и потому иногда на прилавке мы видим близнецов, различающихся только цветом или дополнительным леером по борту.

С недавних пор в продаже появились так называемые “пакетные” наборы, когда покупателю к лодке предлагается конкретный мотор. Как правило, пакетная покупка оказывается более выгодной, чем приобретение ее составляющих по отдельности, тем более что гарантийную ответственность и сервисное обслуживание будет осуществлять одна и та же организация. Только в Петербурге насчитывается около десятка фирм, выпускающих либо продающих собственные надувные лодки, некоторые из них практикуют и пакетные продажи. Казалось бы, надо только радоваться столь бурному развитию отечественных брендов и мануфактур. Россия, безусловно, лидирует по объемам продаж разборно-надувных лодок из ПВХ. Уже выпускаются даже складные РИБы, свободно помещающиеся в багажник обычной малолитражки. Но, увы, погоня за лакомой долей рынка порой рождает совершенно “сырые” проекты. Именно поэтому наш журнал постоянно и внимательно следит за этим обширнейшим сегментом российского водно-моторного поля. За последние два-три года нам удалось протестировать несколько моделей надувных лодок, представленных на рынке в качестве пакетных, и в этой публикации мы постарались свести воедино некоторые замеренные данные по ним и впечатления от пробных выходов.



“Silverado S33”

Э тот бренд появился на рынке на питерской бот-шоу 2005 г. Вообще говоря, назвать его пакетным нельзя, поскольку владелец — компания “Петросет-Большой”, что хорошо нам известна не только по продаваемым ею “Yamaha”, но и по серии надувных лодок “Yamaraan” (последние, как все знают, производятся на предприятии Николая Мнева) — не связывает “Silverado” исключительно со своими моторами. Тем не менее опыта и конструкторской мысли в надувном сегменте петросетовцам не занимать, и для полноты картины рассмотрим эти лодки наряду с “настоящими” пакетниками. Неудивительно, что на испытываемой модели мы подметили много выверенных и оригинальных решений, что обычно приходят лишь после многолетних исканий. Это и закрытая пластиковым профилем верхняя кромка транца, и грамотное расположение лееров, и широкий кокпит, и алюминиевые банки. Но самое главное, конечно же, это великолепная система стрингеров. Во-первых, они состоят из двух половин, во-вторых, на пайольных секциях есть подстрингерная площадка.



Благодаря этим новациям столь неподатливый обычно стрингер встает на штатное место в “Silverado” без каких-либо усилий и головоломок.

Данную лодку по ветру мы вдвоем вывели на глиссирование (точнее, на тот хорошо знакомый владельцам “надувнух” режим движения, при котором ход лодки резко облегчается) за три секунды (против ветра — четыре). При перемещении пассажира в нос эти цифры соответственно

улучшаются на секунду (две и три секунды соответственно). Максимальная скорость при пассажире на банке — 32.2 км/ч, в носу — 30.5, если оба человека в корме — 33.2 км/ч. По нашему мнению, для улучшения ходовых показателей переднюю банку следует сместить сантиметров на 10 ближе к транцу.

Из недостатков отметим неудобные весла и переднее полукольцо, в которое с трудом можно просунуть лишь один палец.

3.32×1.75 м,
диаметр баллона — 46 см,
вес — 63 кг,
под 15-
сильным
“Suzuki”

“Yamaraan B360” + “Yamaha-15FMHS”



3.60×1.75 м,
диаметр баллона — 47 см,
вес — 65 кг

Первый из наших пакетных брендов, появившийся в продаже более четырех лет назад, фактически классика, задающая уровень основных требований как к дизайну и эргономике раз-

борно-надувной лодки, так и к ее ходовым качествам. За время выпуска фирма-производитель лодки “Мнев и К” по советам заказчика — компании “Петросет-Большой” внесла некоторые улучшения, в частности, в расположение ручек и лееров, в конструкцию

упаковочных сумок, а также усилила наиболее нагруженные места днища дополнительными профильными накладками. Что осталось изначально неизменным, так это способ крепления банок на накладном профиле с помощью скользящих бобышек, что удобно для быстрой смены расположения банок в кокпите, но они способны при этом уползть со штатных мест в самый неподходящий момент, и дело не спасает даже установка дополнительной пары бобышек.

Лодка уверенно держит курс, разгоняясь до 36 км/ч с двухтактной “пятнашкой” “Yamaha” и до 41 км/ч под четырехтактной. Маневренность также на высоте, прохватов воздуха не отмечалось при любых поворотах.

“Brandt 360” + “Honda-BF15”



некоторой предельной скорости перемещением центра тяжести почти не удается. Тем не менее данная особенность способствует уменьшению размахов качки на попутной волне, а довольно широкий нос с привальным профилем хорошо отражает брызги при входе в нее; при этом носовые секции фанерного пайола хотя и опасно “поигрывали”, но не ломались (замечено во время теста на двухбалльном волнении). С двумя испытателями максимальная достигнутая скорость составила 36.5 км/ч, что в общем совсем неплохо.

В чем данный комплект гарантированно обойдет конкурентов, так это в топливной экономичности. Пол-литра чистого (четырёхтактник!) бензина хватит, чтобы вдвоем пройти на полном ходу целые 3.6 км пути, в то время как оборудованные двухтактными моторами “пакеты” на том же объеме проходят обычно не более 2–2.5 км. Данный вариант, несомненно, оценят рыбаки – любители троллинга, имеющие трейлер, на котором можно перевозить одиножды надутую на весь летний сезон лодку, не связываясь с трудоемкими сборками-перестановками.

3. 26×2.42 м,
диаметр
баллона
— 45 см,
вес — 68 кг

Очень красивая парочка — серо-синие, скроенные в диагональ баллоны и жемчужного цвета округлый мотор. Из эргономических плюсов можно выделить удобные ручки для переноски лодки (чего нельзя сказать о сумке с лямками, напоминающими по прочности, ширине и дизайну дамские бретельки) и заглушку сливного отверстия, находящуюся на внутренней стороне транца. Но данную модель мы почему-то и собирали и разбирали дольше, чем любую другую — тут ни пайол, ни стрингера все никак не

хотели вставать на штатное место. Тяжеленный четырехтактный мотор с трудом устанавливают даже два человека. Удивительно, что и шумовые показатели четырехтактника на средних и больших оборотах оказались такими же, как и у двухтактников, хотя на холостом ходу и малых оборотах “Honda” была практически неслышна.

Лодку под торговой маркой “Brandt” производит известная фирма “Лидер”, и мы в свое время достаточно хорошо изучили ее ходовые качества. Специфическая форма днища способствует “подлипанию” лодки на полном ходу, так что разогнать ее выше

“Quicksilver 340 AD” (аэродек) + “Mercury-15M”



Испытания проводились двумя неделями позже в акватории Невы и Финского залива при безветрии на реке, а в заливе была волна до полуметра. Сумка для переноски и укладки лодки удобна, ручки — что надо. Лодка накачивается ручной помпой с выводом на два типа давления: нормальное — для борта и повышенное — для пайола “аэродек”. Дизайн и обитаемость надувнухи на высоте, лодка кажется необычно просторной для своих размеров, и на борту чувствуешь себя уверенно.

Выход на глиссирование с человеком в носу — за шесть секунд. Максимальная скорость с двумя

испытателями — 36 км/ч. Против волны удавалось поддерживать 31 км/ч. С одним водителем разогнались до 38 км/ч. Несмотря на то, что заявленная пассажировместимость составляет пять человек, под этим мотором на глиссирование “Quicksilver” выходит не более чем с четверьмя.

Лодка очень устойчива и маневренна, при поворотах на любых углах, что с одним человеком, что с двумя, не прохватывает воздух и словно приклеена к воде. На аэродеке можно стоять, но при попадании внутрь воды он становится скользким — желательно

верхнюю поверхность обклеить специальными полосками сцепления. Штатное место крепления бензобака — в центре лодки, но, по нашему мнению, его лучше переместить в нос. Обязательно следует комплектовать лодку второй банкой (почему-то по штату всего одна, хотя крепления на бортах предусмотрены). Надо отметить, что при данной конструкции креплений банок установить их можно лишь при сдутых баллонах, что не всегда удобно. Внешний брызготбойник чисто декоративный и не выполняет всех своих функций. Транец качественно закреплен

формованным приливом, но вот транцевые брызготбойники закреплены непривычно — просто гвоздиками из нержавеющей стали. Примечательно, что зажимы крепления весел в корме дополнительно усилены съемной резинкой.

Рымы и ручки для переноски удобны, но крепление лееров никуда не годится — в процессе испытаний один бортовой леер оказался вырван. Весла для гребли, пожалуй, узковаты. Но все эти минусы можно простить за отменные ходовые качества данного аэродека — одни из лучших среди испытанных лодок.

**3.40×1.52 м,
Диаметр
баллона
— 40 см,
вес —
ок. 42 кг**

“Suzumar 360” + “Suzuki-DT15”

Разгрузка из автомобиля этой лодки в надежнейшей сумке из прочной ткани выгодно отличалась от прочих — ее широкие ремни, не резали ни рук, ни плеч. Понравилось нам и необычное сочетание алюминия и морской фанеры в жестком пайоле. Отметим, что испытанная лодка открыла новую серию “Сузумаров” — с баллонами радикального зеленого цвета (на фото — лодка прошлой серии), а не светлосерыми как прежде. Можно надеяться, что новое исполнение особенно порадует многочисленных любителей рыбалки и охоты с их сапожищами и неизбежным песком, быстро придающим неряшливый вид обычному деревянному крашеному пайолу.

Если пассажир сидит на штатной банке, то выход на глиссирование по ветру происходит за пять секунд и за восемь — против. При перемещении его в нос показатели следующие: три секунды по ветру и пять — против. Максимальная скорость — 35 км/ч, когда оба человека сидят в корме, 33.8 — пассажир на банке, 32 км/ч — в носу. К сожалению, эти данные могут быть не совсем корректными, ибо предоставленная “Кия” лодка оказалась с двумя небольшими задирами ткани на днище.

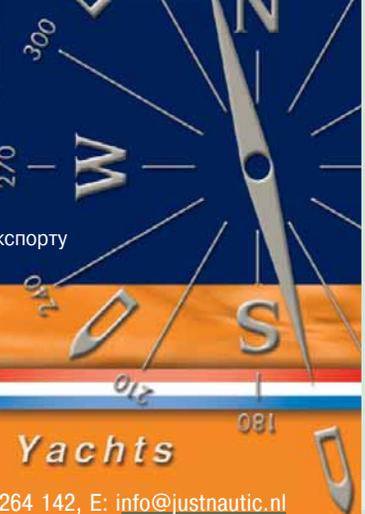
**3.56×1.73 м,
Диаметр
баллона — 45 см,
вес — 66.9 кг**



Однако они ввели испытателей в полное недоумение — через них в кокпит поступала вода!

Комплектные весла нам показались несколько коротковатыми для данной модели. Заглушка сливного отверстия находится снаружи, и, как вы понимаете, в нашей ситуации, любые процедуры с откачкой воды на полуметровой холодной волне быстро превратились в водные процедуры. Несмотря на все эти неприятности и все-таки значительный вес, подчеркнем, что подопытный “Suzumar” уверенно стоял на любых курсах к волне и ветру, мотор работал отменно. Испытанный нами немного раньше четырехтактный “Suzuki”-“пятнашка”, которым поставщик может комплектовать лодку, оставил благоприятное впечатление. Если бы не открытые “кингстоны”, это был бы идеальный продажный “пакетик”.

А.В., А.Д.

Мечтаете о хорошей яхте?

ООО “ИнтерЯхтСервис”

как официальный на Северо-Западе России партнер “Just Nautic”, крупнейшего агентства по экспорту яхт из Голландии, представляет на российском рынке яхты ведущих голландских верфей!

Россия, Санкт-Петербург, В.О., 23-я линия, д. 2
Тел.: +7 (812) 900-33-88, www.iys.spb.ru; ab@iys.spb.ru



Gateway to Dutch Quality Yachts

Just Nautic BV, Flevo Marina, IJsselmeerdijk 1, 8221 RC Lelystad, TI: +31 (0)320 - 279 879, F: +31 (0)320 - 264 142, E: info@justnautic.nl