

«ЯК-65»,

ТЕСТ
КАТЕРА И ЯХТЫ

который не летает

■ АРТЕМ ЛИСОЧКИН.
ФОТО АВТОРА И ВЛАДИМИРА
ПОГОРЕЛОВА

Новинку ярославских судостроителей я впервые увидел на рекламной листовке во время московской выставки MIBS, да и то не целиком — на бумаге поместилась одна лишь носовая часть, и, честно говоря, поначалу увиденное не вызвало особого энтузиазма. Однако внешность порой бывает обманчивой, а «самобытность», которая частенько отличает произведения отечественных разработчиков, успешно доказывает свою практическую ценность — мы уже не раз убеждались в этом в ходе редакционных тестов.

ЛОДКА «ПОД СЕБЯ»

Внешность у «ЯК-65» и впрямь довольно нетрадиционная. Остроносая лодка напоминает наконечник стрелы — что в плане, что сбоку. Сразу обращает на себя внимание очень плавный подъем килевой линии к носу, начинающийся чуть ли не от самого миделя, и характерный «излом» форштевня у скулы. По словам конструктора Юрия Ежова, много лет проработавшего на Ярославском судостроительном заводе и имеющего опыт проектирования не только больших «пароходов», но и маломерных судов, такое решение было продиктовано отнюдь не чисто дизайнерскими целями

Или, скажем так, почти не летает. Во-первых, это не самолет, а лодка: аббревиатура «ЯК» расшифровывается как «Ярославский катер». Во-вторых, поднять его в воздух не особо-то удавалось даже при наличии столь мощного «волногенератора», как катер знаменитого «адмиральского» проекта, который был задействован в качестве судна сопровождения. Лишь пару-тройку раз, применив довольно варварский трюк с заваливанием на борт, при котором лодка встречалась с крутым метровым валом одной из плоскостей днища, мне удалось выдернуть винт из воды, что и запечатлел фотограф. Подобные фокусы, конечно, вызывают восторг у сторонних наблюдателей, но те, кто находятся в кокпите, обычно предпочитают, чтобы лодка крепче «держалась за воду». Надо сказать, что с этой задачей «ЯК-65» справляется блестяще.

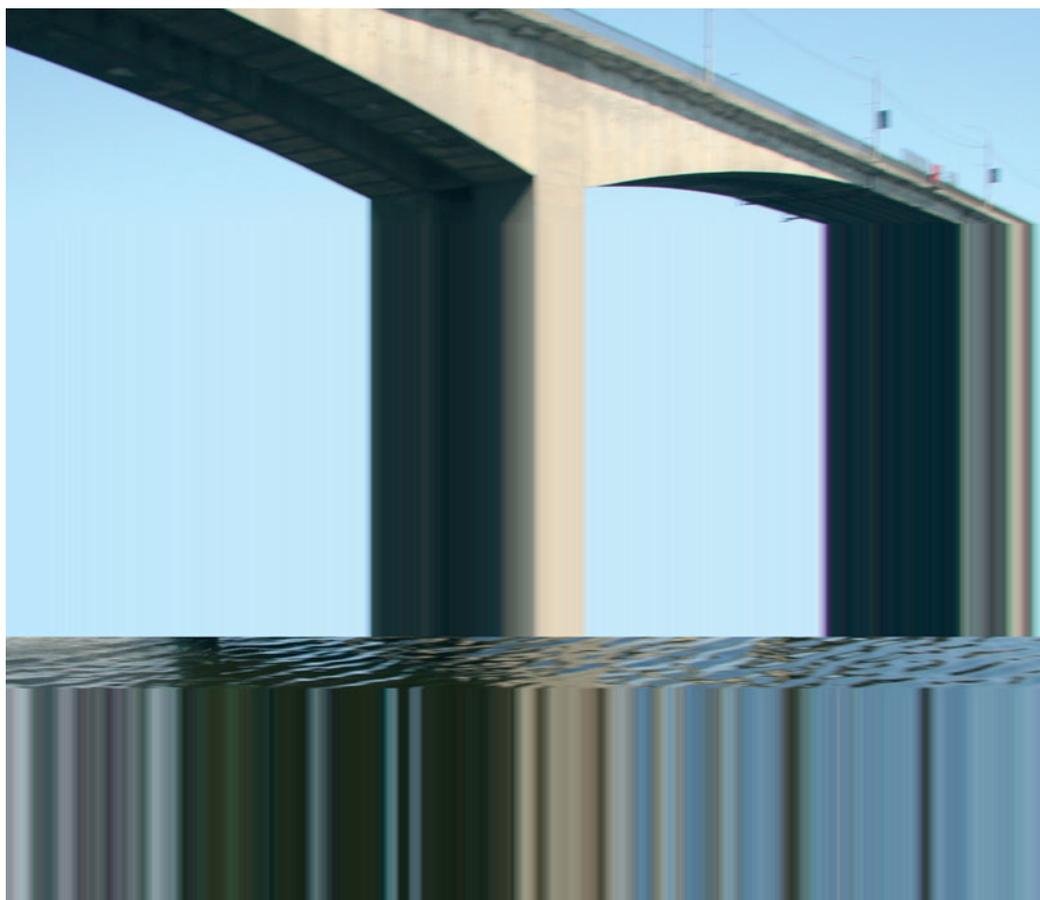
(т.е. стремлением сделать свое творение узнаваемым и «не таким, как все»), а строгим гидродинамическим расчетом плюс судостроительской интуицией.

Впрочем, за исключением перечисленных особенностей, в остальном лодка практически ничем не выбивается из ряда своих сварных алюминиевых

одноклассников — ни «компромиссной» 19-градусной килеватостью на транце, плавно увеличивающейся к носу, ни весом, ни двухконсольной компоновкой, как на схожих по размерениям «Silver Eagle DC» и «Buster Magnum». Правда, в отличие от упомянутых грандов алюминиевого рынка, которые используют

ОСНОВНЫЕ ДАННЫЕ МОТОЛОДКИ «Як-65»

Длина, м	6.55
Ширина, м	2.07
Осадка, м	0.36
Килеватость, град.:	
– на транце	19
– на миделе	27
Высота транца, м	0.51
Сухой вес, кг	610
Емкость топливного бака, л	100
Мощность ПМ, л.с.:	
– максимальная	150
– рекомендуемая	80-115
Пассажировместимость, чел.	6
Цена, руб.	398 500



оригинальные клепадно-сварные бортовые «призмы», заполненные вспенивающимся полиуретаном, конструкция «ЯК-65» достаточно традиционна. В основе лодки лежит продольно-поперечный набор — причем, насколько можно было судить по одному из недостроенных корпусов, выполненный с весьма солидным запасом прочности.

Здесь стоит хотя бы вкратце упомянуть, при каких обстоятельствах появилось на свет само предприятие «Ярославский катер», которому пока нет и двух лет от роду. Инициатором его создания стал широко известный в Ярославле бизнесмен Виктор Семенчук — страстный рыбак и охотник, который испробовал немало импортных вариантов и в конце концов пришел к выводу, что получить «лодку своей мечты» можно только лишь построив ее на собственной верфи. Главными пунктами первого технического задания, полученного ее специалистами, стали высокая прочность корпуса и хорошая мореходность, причем с учетом «битой» волны расположенного неподалеку Рыбинского водохранилища, которое здесь по праву величают морем.

Отсюда и мощный набор с часто поставленными шпангоутами и стрингерами (что позволило обойтись без запредельной толщины обшивки — на днище используется лист АМг толщиной 4 мм, на борта идет «тройка»), и

оригинальные обводы. В отличие от многих фирм, которые вслед за «Silver» принялись оснащать свои алюминиевые лодки стеклопластиковыми палубными секциями, «Ярославский катер» предпочитает металл в чистом виде, так что сравнение напрашивается скорее с «Buster», тем более что все корпуса «ЯК-65» (а их в разной степени готовности уже больше дюжины) — крашеные. Используются «морские» грунт и краска холодной сушки финского производства. Глянцевые борта выглядят весьма привлекательно (кстати, именно благодаря этому гляncу видно, что они ровные, без бухтин и выпирающих «ребер»), но сколько краска будет сохранять товарный вид, покажут лишь результаты ресурсных испытаний. Аккуратно выглядят и сварные швы, причем даже в

«потайных» местах, которые на готовой лодке никто и не увидит — на производстве задействованы мастера с того же Ярославского судостроительного завода, имеющие многолетний опыт постройки сварных корпусов и надстроек.

В СОГЛАСИИ С ВОДОЙ И МОТОРОМ

Когда лодка скользнула с трейлера на безмятежную волжскую гладь, я оглядел ее более практическим взором. Отношение к этой темной пока лошадке уже успело заметно склониться в положительную сторону, но все же начнем с недостатков, которые были при этом обнаружены. К своему полному изумлению, я не обнаружил мягкого «привальника» — и это при сияющих гляncем бортах! (Кранцы, как водится, были забыты на

Расположение заливной горловины и синий ковер в корме на тестовой лодке (слева) оказались не очень удачными. Впрочем, оформление кормовой части на следующих «ЯКАХ» (справа) полностью переделано.





РЕЗУЛЬТАТЫ ИСПЫТАНИЙ МОТОЛОДКИ «ЯК-65»

(нагрузка — 2 чел. плюс 50 л топлива, ПМ — четырехтактный «Yamaha F115», ГВ — алюминиевый трехлопастной диаметром 13 дюймов и шагом 19 дюймов, ходовой тент установлен, скорость ветра — 1–2 м/с, высота волны — 0.0–0.1 м, темп. воздуха — 21°C, место испытаний — р. Волга, Ярославль)

Об/мин	Скорость, уз (км/ч)
600	2.6 (4.9)
1000	4.4 (8.1)
1500	5.6 (10.4)
2000	7.0 (12.9)
2500	9.6 (17.8)
3000	16.8 (31.0)
3500	19.9 (36.9)
4000	23.4 (43.2)
4500	27.4 (50.7)
5000	30.3 (56.1)
5500	34.2 (63.2)
5900	38.7 (71.6)*

* При максимальном кормовом дифференте до первых признаков дельфинирования

базе). Поиск глазами заливную горловину топливного бака, нашел выступающую внутрь подмоторного recessa трубу с крышечкой: подступать к ней в качку с канистрой в руках попросту небезопасно, да и не всякая воронка подойдет. Носовые утки расположены скорее по бортам, отчего при якорной стоянке при ветре или течении лодку будет неминуемо ставить к ним боком — в дополнение не помешала бы центральная киповая планка. Несколько чужеродно смотрелось и синее «ковровое» покрытие палубы в районе кормового recessa — лично я предпочел бы видеть там или такой же тисненый анодированный алюминий, что и в носу, или же морскую фанеру «текстолитового» цвета, как в кокпите.

Надо сказать, что обнаружались также незамеченные до той поры плюсы — вызывает уважение, что создатели лодки вполне по-морскому снабдили ее не только привычной электрической трюмной помпой, но и ручной («Henderson Compac»), причем обе идут в «стандарте». Впрочем, без помп здесь в аварийной ситуации никуда — кокпит не самоотливной, и попавшая в него вода уходит в междудонное пространство. Тент собственного производства довольно незатейлив, но на ходу не морщит, убирается и ставится легко, хотя кое-где просто напрасливаются дополнительные крепежные лямки — прежде всего для увязывания его «походному». Создатели «ЯК-65» вполне обоснованно предпочли не экспериментировать с собственной «мелочевкой»: большинство дельных вещей — готовые импортные, но вот дуги тента «свои», из обычного алюминия, не отличающегося парадным глянецом и способного оставлять серые следы на руках и одежде.

Но все это, по большому счету, мелочи — по крайней мере, на фоне того, как «Як» ведет себя на воде. Нечасто встретишь столь полное согласие между лодкой, ее мотором и водой! Обычное для килеватых корпусов зарыскивание на малом и среднем ходу отсутствует

напрочь; несмотря на обычный «механический» привод рулевого управления штурвал в меру легок, а «паразитные» усилия на нем не возникают при любых положениях триммера; ни единого «срыва» или подхвата воздуха при самых экстремальных маневрах — и лодка, и винт уверенно «держатся за воду».

Выход на глиссирование и при плавном прибавлении газа, и при резком старте практически незаметен, хотя «ЯК» охотно откликается на триммер и готов при его содействии прибавить 4–5 км/ч. Разгон при помощи кнопки «Up» я прекратил, когда «голова» мотора ощутимо нависла над recessом, а лодка начала немного дельфинировать — но даже тут винт не потерял упор! Максимальная скорость тоже оказалась весьма достойной — около 72 км/ч, причем при абсолютно стабильном и предсказуемом поведении.

Уже упоминалось, что в день теста на Волге царил полный штиль. Но у нас был «адмирал». Как известно, большинство водномоторников при одном только виде этого ветерана водных путей предпочитает сбросить газ и держаться от него подальше. Но крутую «адмиральскую» волну юный «ЯК» воспринял лишь как возможность весело и безо-

пасно поиграть с увесистым старичком. Чего я только не вытворял! На полной скорости заходил и на крутую бортовую волну, и на коварную затрещивую (что якобы незаметно катит аккурат перпендикулярно курсу) под всеми мыслимыми углами и на всех положениях триммера — даже тех, что позволяют себе либо склеротики, либо полнейшие «чайники». В момент преодоления гребня то сбрасывал, то, наоборот, прибавлял газ. Коварным рывком руля пытался поставить лодку на борт.

Дудки! Адреналина ни грамма, зато полным-полно эндорфина — гормона радости и вседозволенности. Своеобразным индикатором послужил конструктор «ЯКа» Юрий Ежов, устроившийся на пассажирском сиденье (по моему мнению, предпочитающий куда более спокойный стиль езды, нежели заезжий тест-драйвер) — после пары подобных «прохватов» он даже держаться за что-либо перестал. Практически незамеченным прошло и «пикирование» — это когда на полном ходу нос уже в воде, а транец с мотором еще висят в воздухе. Некоторые лодки после подобных приводнений резко зарыскивают, залегая на скулу, но только не «ЯК» — может, сказывается «самобытная» конфигурация форштевня? Плюс ко всему никаких дребезжаний, металлических хлопков и прочих посторонних звуков во всем рабочем диапазоне — только шипение воды да бодрящий голосок мотора.

РЕЗЮМЕ

Эмоции в сторону — на «алюминиевом» рынке появился довольно серьезный игрок, вольно или невольно нацелившийся в первую очередь на «драйверскую» фракцию нашего водно-моторного мирка. За поведение на воде я готов простить «ЯКу» почти все перечисленные недостатки (хотя по-прежнему хочу видеть на нем и «привальник», и самоотливной кокпит, и еще ряд необходимых вещей). Впрочем, «болезни роста» в таком возрасте неизбежны, и создатели лодки в меру сил их лечат. Не погубила бы действительно интересную затею массовость... ➤

Мотолодка «ЯК-65» предоставлена для испытаний 000 «Ярославский катер»: 150003, Ярославль, ул. Полушкина Роща, 5, тел. (4852) 58-0395, 72-1292, ezhov@mazservice.ru, sokolov@mazservice.ru, www.yarkater.ru

Дистрибьютор: 000 «НПП Жест», 143980, Московская обл., г. Железнодорожный, ул. Гидрогородок, 9, тел. (495) 527-4115, 522-0770, info@jest.ru, www.jest.ru