

› *Артем Лисочкин. Фото автора и Андрея Жаркова*

«Триумф-350», наследник «Автобота»

ТЕСТ
КАТЕРА и ЯХТЫ

Водномоторники со стажем наверняка испытают нечто вроде «дежавю» – похоже, что эту лодку мы уже видели, причем давным-давно... Действительно, «Триумф» чрезвычайно напоминает разборный «Автобот», первые сообщения о котором появились в «Кия» еще в конце 70-х годов прошлого века. В дальнейшем журнал не раз уделял внимание этому оригинальному проекту – в частности, лодочка прошла серьезные ресурсные испытания на нашей «мерной миле», отчет о которых был опубликован в № 101.

Основные данные разборной мотолодки «Триумф-350»

Длина габаритная, м	3.56
Ширина габаритная, м	1.35
Высота борта на миделе/в носу, м	0.45/0.50
Килеватость на транце, град.	13
Масса с оборудованием и снабжением*, кг	84
Грузоподъемность, кг	260
Пассажировместимость, чел.	3
Допустимая мощность ПМ, л.с.	15
Габариты пакета в сложенном виде, м	1.55×1.35×0.6

* С учетом транспортировочного подрамника

В прочем, производящая «Триумф» тольяттинская компания «Малый флот» и не скрывает, что не просто взяла некогда популярную лодку советских времен за основу, а практически полностью ее скопировала, хотя и не располагая полной технической документацией. Наверное, это только к лучшему – при всех своих положительных качествах «Автобот» был не лишен ряда недостатков, которые и решено было исправить в процессе «реинкарнации». Что вдвойне приятно, мотивом для ряда усовершенствований послужили опубликованные в «Кия»

отчеты о редакционных испытаниях, теперь уже раритетные.

Мечта автомобилиста

Была некогда в нашем журнале такая рубрика, пользовавшаяся немалой популярностью. Думается, не утратила она своей актуальности и теперь, когда отечественный прогулочный флот может похвастать куда более солидными размерами составляющих его «корпусов» – транспортабельность, компактность и простота хранения для многих по-прежнему являются основными факторами при выборе.

Казалось бы, наилучшим решением с этой точки зрения выглядит картоп – лодка, которую можно перевозить на верхнем багажнике легкового автомобиля. Но при всей «мобильности» картопа его потребительские свойства оставляют желать лучшего. Длина такой лодки, как правило, составляет не более 2.6–2.7 м, что означает не только ограничения грузоподъемности и полезного объема, устраивающие лишь самого невзыскательного водномоторника – при подобных размерах очень непросто обеспечить также приемлемые ходовые и мореходные качества.



Чтобы освободить «пакет» от подрамника, нужно отвернуть пару гаек



Самоконтрящиеся шпильки позволяют обойтись без второго ключа



В отличие от «Автобота», «Триумф» обзавелся «сухим» рундучком



В частности, режим глиссирования с мотором мощностью не более 5 л.с. либо просто недостижим, либо возможен лишь с одним водителем на борту (хотя не секрет, что многие на свой страх и риск устанавливают на картопы и более мощные моторы, превращая процесс управления в довольно небезопасный спорт). В общем, стремление иметь «нормальную» лодку и при этом перевозить ее на крыше автомобиля логично приводит к необходимости выполнить ее разборной, хотя и здесь приходится учитывать такой важный показатель, как вес, который должен укладываться в разрешенные производителями автомобилем параметры.

В советские времена такие секционные лодки можно было пересчитать по пальцам одной руки, и большинство опытных людей припомнит, скорее всего, разве что «Мечту», «Малютку-2» и основательно растражированную «Романтику», которая даже после увеличения длины до 3.5 м за счет дополнительной секции («Романтика-2») все равно осталась довольно неуклюжим плоскодонным понтоном, в режиме глиссирования небезопасным. «Авто-

бот» стал первой и единственной секционной лодкой, вплотную приблизившейся по своим потребительским качествам к неразборным мотолодкам компактного класса – таким, например, как облюбленный тогдашними приверженцами скорости «Неман». Показательный факт – на всесоюзных соревнованиях на приз журнала в Липеае в 1977 г. «Автобот» с 12-сильным «Ветерком» практически не отставал в 10-мильной кольцевой гонке от «взрослых» мотолодок с «Вихрями» и «Нептунками».

Короче говоря, решение возродить эту удачную в основе своей лодку и вновь придать ей статус новинки можно только приветствовать. Тем более что соответствующая рыночная ниша, несмотря на неуклонный рост отечественного маломерного флота, практически пуста. В качестве ближайших конкурентов-одноклассников не без некоторой натяжки можно назвать разве что складные РИБы «SkyBoat», отчет об испытаниях которых опубликован в предыдущем номере.

Сложенный в компактный пакет «Триумф» прибыл к месту испытаний

на крыше «Шевроле Нивы», и первым делом мы осмотрели способ его крепления «по-походному». Пакет поставляется вместе с металлическим подрамником, к которому быстро-съемными болтами привинчена самая крупная средняя секция, под которой, надежно ею раскрепленные, упрятаны две остальные. Под общую «крышу» были убраны также банки со сланями, а по бокам привязаны неразборные деревянные весла с пластиковыми лопастями (на подрамнике предусмотрены проушины для троса). Весла, конечно, девать было больше некуда, но вот прочие детали, наверное, стоило бы убрать внутрь машины, ведь общий вес лодки со всем снабжением и подрамником составляет 84 кг, да плюс багажник, в то время как разрешенная нагрузка на крышу «Шеви-Нивы» не должна превышать 75 кг.

Конечно, выбор автомобилей теперь не ограничен исключительно отечественными марками. Тот же «Nissan», к примеру, разрешает грузить на крышу своего «Patrol» все 200 кг, а на «Mazda» (которую с багажником на крыше, честно говоря, трудно себе представить) – 100 кг. Кроме того, ни для кого не секрет, что многие автопроизводители осторожничают и указывают разрешенную нагрузку с некоторым запасом – кому из нас не приходилось заведомо перегружать верхний багажник без всяких видимых последствий? По словам представителей «Малого флота», лодку успешно перевозили даже на универсале «ВАЗ-2111», на который допускается грузить всего лишь 50 кг. Эту информацию, конечно, можно принять к сведению, но если вы готовы взять перегруз на свою ответственность, еще раз беспристрастно оцените возможные расстояния, которые придется преодолевать с избыточным грузом на крыше, качество дорог, состояние автомобиля и собственный водительский опыт. В случае же откровенного превышения разрешенного веса разумнее, пожалуй, использовать обычный «хозяйственный» прицеп, который утянет даже «Ока».

Что касается способа крепления, то именно по причине разнообразия автомобильных марок на нынешних российских дорогах специалистам «Малого флота» пришлось решать более сложную задачу, нежели их советским предшественникам. В те давние времена большинство автомобильных багажников легко устанавливалось на любую отечественную машину – раздвигающиеся лапки вставляли в водосточные канавки что «Жигулей», что

«Москвича», что «Волги». Борясь с лишним весом, создатели «Автобота» вообще обошлись без багажника, используя вместо него специальные регулируемые штанги.

Поскольку водотоотводных канавок на современных автомобилях теперь нет – багажники крепятся специальными замками непосредственно к крыше, а места их установки значительно различаются в зависимости от марки и модели, универсальным элементом остается лишь крепежный подрамник «Триумфа», который необходимо состыковать с тем или иным верхним багажником (а точнее, поперечными «воротцами»). В их штангах придется просверлить по паре отверстий и закрепить подрамник четырьмя болтами. К руководству по эксплуатации прикладывается перечень адресов, по которым можно приобрести багажники рекомендованных моделей. А в том случае, когда на крыше автомобиля уже имеются продольные «релинги» (как на упомянутом «ВАЗ-2111»), фиксация осуществляется при помощи специальных хомутов.

Отвернув пару болтов, фиксирующих пакет на подрамнике, мы одну за другой сняли секции с крыши машины – разгружать лодку по частям несравненно проще, чем тот же неразборный картоп. Мысль о 26 болтах, некогда закрученных на «Автоботе», поначалу вызвала у испытателей некоторую тоску – из-за достаточно муторного процесса сборки-разборки мы в свое время позиционировали его как лодку «сезонной сборки». Но все оказалось гораздо быстрее и проще, нежели представлялось, хотя облегчившее задачу «ноу-хау» не имеет никакого отношения к высоким технологиям.

Если раньше приходилось орудовать двумя ключами, придерживая вторым постоянно выскальзывающие головки болтов, то теперь этих головок нет и в помине. Вместо болтов используются загнутые на 90° шпильки с укрепленными сваркой упорными шайбами – после первого же поворота ключа они надежно заклиниваются, упираясь в дно или отбортовки фланцев-шпангоутов, так что необходимость во втором инструменте отпадает.

Поскольку в комплекте с лодкой идет торцевой ключ с трещоткой и карданом, дело спорилось – через двадцать с небольшим минут лодка с установленным на транце мотором была готова к спуску на воду. Чтобы привести в боевое состояние надувную мотолодку схожих размеров, пришлось бы очень и очень постараться! (А при обратном процессе «Триумф» даст гипотетической надувнушке еще большую фору – прежде всего потому, что навести в нем порядок, избавив от занесенного в кокпит песка, ила или рыбьей чешуи проще простого – достаточно окатить наклоненные секции водой из ведра, а сушка перед укладкой, к которой прибегают грамотные аккуратисты даже в случае с лодками из ПВХ, здесь не требуется).

Перед тем, как перейти к ходовым испытаниям, мы еще раз осмотрели собранный «Триумф», сравнивая его с хорошо знакомым прототипом советских времен (надо сказать, что тот экземпляр «Автобота», что испытывался на редакционной «мерной миле» в начале 80-х, до сих пор «на ходу»!).

Внешне «Триумф», конечно, смотрится выигрышнее – ровная, с эмалевым глянцем, окраска, серебристые вставки из профилированного алю-

миния, мягкое нескользящее покрытие банок... По словам представителей компании, лодка усиленно эксплуатировалась в течение целого сезона, и единственными обнаруженными признаками этого оказались незначительные потертости на кромках пайолов, втугую вставляющихся в отформовки днища, да несколько сколов краски на продольных реданах, под которыми обнажился серый слой грунта – и это при том, что на нескольких мелких вмятинках краска осталась нетронутой. Увы, но обратили на себя внимание знакомые по «Автоботу» огрехи – бухтины в сложных местах, где металл повело при сварке, и грубоватого вида швы. Нашлись признаки и обычной неаккуратности – при раскрое нарядного профилированного алюминия явно не учитывалось, в каком направлении располагается декоративный узор, а после сборки стали заметны небольшие сдвиги между секциями, пусть и не критичные с точки зрения гидродинамики.

Конструктивные изменения не ограничиваются одними только самоконтрающимися шпильками. В отличие от «Автобота», на «Триумфе» имеется закрывающийся «сухой» рундучок, хотя и довольно ограниченного объема (увы, но если захихивать в него все подряд, затянутый полиэтиленовой пленкой пенопласт блока плавучести под носовой банкой долго не протянет). Кормовая и средняя банки с пенопластовыми блоками, на сей раз надежно защищенными алюминиевыми коробками – теперь фанерные, с мягким покрытием, и быстро вставляются в направляющие пазы по бортам (на «Автоботе» они крепились «сопливыми» скобами, на которые было немало нареканий). Обе





Результаты испытаний разборной моторолдки «Триумф-350»

(нагрузка – 2 и 3 чел. плюс 35 л топлива, ПМ – двухтактный «Suzuki 15», скорость ветра – 6–8 м/с, высота волны – 0.2–0.3 м, темп. воздуха – 6°С, место испытаний – слияние рек Самара и Волга, г. Самара)

Нагрузка, чел.	2	3
Скорость, уз (км/ч)	23.1 (42.7)	19.6 (36.2)

снабжены страховочными шкертами, причем кормовая фиксируется на месте непосредственно карабином шкерта, заводящимся в отверстия банки и направляющего «рельса». Средняя удерживается от продольных перемещений только силами трения – шкерт не позволяет ей лишь выйти за пределы направляющих, потеряв жесткую связь с корпусом. Это важно, поскольку банки играют также роль блоков плавучести.

Ручки для переноски отсутствуют, но они и не нужны. Отгиб планширя практически по всему периметру корпуса довольно «ухватист» и, несмотря на свою металлическую сущность, не врезается в руку – в отличие от «Автобота», он выполнен коробчатым, с гладкими краями. «Пустую» лодку легко переносить вдвоем, а с установленным мотором – втроем (если вы, конечно, не хотите, чтобы форштевень тащился по земле или песку). Между тем «Триумф» с оборудованием и снабжением значительно тяжелее «Автобота» – 84 кг против 58, хотя и технология (сварка плюс кое-где клепка), и основной материал корпуса (лист АМг 5М толщиной 1.5 мм) остались прежними. Дополнительный вес, по словам представителей компании, «набежал по мелочам» – за счет появления закрывающегося рундучка и пайолов, более широких и массивных банок из толстой фанеры, того же приwallного бруса, полноразмерных деревянных весел и т.п. Соответственно почти вдвое были увеличены объемы блоков аварийной плавучести – лодка успешно прошла положенные сертификационные испытания. Впрочем, уже после теста, на который был предоставлен один из первых экземпляров «Триумфа», нам сообщили, что за счет ряда мер вес последующих образцов уменьшен до 65 кг (без учета веса весел).

Погода «наша» и «не наша»

Отечественные судостроители, «реанимирующие» проекты советских времен, почти всегда увеличивают максимально разрешенную мощность подвесного мотора. Бывает, что это оправданно – старые лимиты часто диктовались крайне ограниченным мощностным рядом доступных тогда подвесников, не говоря уже об обычной перестраховке.

На транце предоставленного на тест «Триумфа» был установлен «Suzuki 15». На «Автоботе» мощность ограничивалась величиной 12 л.с. – явно в расчете на «Ветерок-12», за которым следовали уже 20–25-сильные моторы. В свое время испытатели «Кия», верные правилу проверять все с запасом, прокатились на нем с «Нептуном-23» и выяснили, что при такой мощности, на скоростях под 50 км/ч, лодка становится проблемной. В общем, 15 «лошадей» – даже «честных», на гребном валу, в отличие от снятых с коленавала на 12-сильном «Ветерке», представились нам искомой золотой серединой, что и доказал выход на воду.

Несмотря на сильный ветер и холод, начали мы в практически тепличных условиях – высота волны в устье реки Самары не превышала 0.15 м. Мотор был максимально поджат к транцу, но при наличии пассажиров на борту, пожалуй, можно было бы этого и не делать – достаточно быстрый выход на глиссирование не сопровождался чрезмерным дифферентом, а для достижения максимальной скорости даже пришлось пересаживать пассажиров поближе к корме. За счет этого с нагрузкой 3 чел. удалось разогнаться до 36.2 км/ч, а вдвоем – до 42.7 (в последнем случае прирост скорости по сравнению с «обычным» расположением пассажира на средней банке составил почти 3 км/ч).

В повороте «Триумф» исправно заваливается внутрь, не требуя, в отличие от плоскодонного картопа, принудительного откренивания. Подхвата воздуха гребным винтом не было отмечено даже при самых крутых виражах. Здесь стоит отметить, что при сохранении общей концепции обводов в них внесено существенное изменение – продольные гофры на днище, помогающие обеспечить продольную жесткость, превратились в полноценные продольные реданы (на «Автоботе» они имели довольно примитивное «коробчатое» сечение).

После более-менее спокойных «прохватов» по Самаре мы высунули нос «Триумфа» за мост в Волгу, где на широком плесе крепкий ветер задувал аккуратно против течения, словно в аэродинамической трубе. Река ершилась крутой волной, высота которой вдали от берега достигала 0.7–0.8 м. И хотя представители «Малого флота» честно предупредили: «Погода не наша», мы решили рискнуть.

По волне или вдоль гребня высотой 0.3–0.5 м вполне можно было двигаться в режиме глиссирования – со скоростью около 30 км/ч. С «глубоким V», конечно, не сравнить, но и 13-градусная килеватость вполне достойно гасила толчки и удары. После разворота против волны удары днищем усилились и начали донимать брызги, то и дело перелетающие через носовой планширь. Приходилось сбрасывать газ – при этом «Триумф» задирает нос ровно настолько, чтобы «прикрыться» дифферентом от



- транспортабельность и простота хранения;
- легкость сборки-разборки;
- по ходовым и мореходным качествам приближается к более крупным неразборным мотолодкам.



- не совсем аккуратное исполнение;
- вес не укладывается в разрешенные нормы нагрузки на крышу для наиболее распространенных автомобилей,

встречной волны, и кормой особо не проваливался. Более высокая – вплоть до метровой – волна вынуждала двигаться только в переходном или водоизмещающем режимах. Здесь мы отдали должное и увеличенной высоте транца, и полным носовым обводам, обеспечивающим хорошую всхожесть на волну. Без забрызгивания не обошлось, но большую часть воды отражали выступающий привальник и характерный слом борта, заодно увеличивающий плавучесть при крене или кормовом дифференте. Пара-тройка догнавших нас с кормы волн благополучно успокоились в самоотливном рецессе (часть его «коробки» представляет собой выносной подмоторный кронштейн). Пожалуй, это окончательно поставило точку в споре, является ли рецесс на столь компактной лодке непозволительной роскошью.

Обитаемость, конечно, не «ка-терная», но пространства для 3.5 м длины вполне достаточно – лодка имеет почти прямоугольную форму в плане, позволяющую не только увеличить плавучесть носовой части, но и обеспечить наибольший оперативный простор при ограниченных размерах. Некоторым минусом для компактной лодки могут показаться банки с приделанными снизу блоками плавучести, съедающие полезное пространство и разгораживающие кокпит на несколько отсеков, хотя у такой многообъемной компоновки есть и свои плюсы: уложенная на дно поклажа оказывается надежно зафиксированной от продольных перемещений и может быть расположена в наиболее выгодных с точки зрения центровки местах. Тот же бензобак, к примеру, никогда не съедет под ноги при выходе на глиссирование. Кроме того, блоки плавучести не доходят до днища, и всякие длинномеры вроде удилиц и подсажников вполне можно уложить «по-походному» и на дно кокпита, но для этого придется временно снять среднюю банку.

И, напоследок, несколько слов о веслах. Конечно, по логике вещей на разборной лодке и весла должны быть разборными. Но достойных образцов нам пока не встречалось. Как правило, весла разборных лодок, надувнушек и картопов, столь удобные в транспортировке и хранении, оказываются чересчур короткими (ручки обычно не сходятся более чем на полметра) и слишком хлипкими. Отгрести на полсотни метров от берега еще сойдет, но продолжительная гребля им противопоказана. Поэтому с практической точки зрения создатели «Триумфа», нарушившие «правила игры» и поставившие во главу угла требования к

транспортировке, а к эксплуатации лодки, по-своему правы. На месте владельцев лодки мы бы такие весла все равно купили, если бы их не было. А грести действительно удобно. По сравнению с «Автоботом» подключины смещены в нос, гребец располагается на передней банке, и транец меньше тянет воду. Но вторая пара подключин на миделе все же не помешает – например, чтобы уменьшить забрызгивание при гребле в волну.

Резюме

Современная «реплика» удачной лодки советских времен. Проект во многом доведен до ума (прежде всего что касается легкости сборки), хотя аккуратность исполнения ряда деталей по-прежнему хромает. Несмотря на небольшие размеры, вплотную приближается по своим ходовым и мореходным качествам к компактным (4–4.5-метровым) неразборным мотолодкам, рассчитанным на более мощные моторы. Благодаря разборной конструкции может храниться в гараже или сарае и легко доставляться автомобилем на любой водоем, хотя полностью отнести ее к категории «картоп» (т.е. лодки, перевозимой на крыше легковой машины) мы бы остереглись – вес «Триумфа-350» укладывается в разрешенные лимиты нагрузки на крышу далеко не всех легковых автомобилей, так что в ряде случаев разумнее использовать обычный грузовой прицеп.

Разборная мотолодка «Триумф-350» предоставлена для испытаний компанией «Малый флот»: г. Тольятти, ул. Транспортная, 9, тел. (8482) 77-6200, 77-5672, mal-flot@rambler.ru

