



Эксплуатационный тест на Юконе

Андрей Великанов.

Фото автора и Елены Великановой

Многие путешественники почти всегда с ухмылкой пролистывают абзацы тестовых испытаний свеженьких «моторок» и надменно приговаривают: «Вот вас бы, господа, в Заполярье, тогда и поговорили бы о судовых и потребительских качествах нового водно-моторного изделия».

Спору нет, только при длительном эксплуатационно-ходовом тесте можно полноценно взвесить и достоинства, и недостатки нового корпуса или движка и, конечно же, дать определенные рекомендации знающему и дотошному читателю. Именно поэтому «КиЯ» с готовностью откликнулись на неожиданное предложение американской компании «Mercury Marine» провести в полевых условиях настоящие испытания их новой надувнушки «Mercury 310» вкупе с четырехтактным движком в 9.9 л.с. Этот разборный «пакетик» предпола-

галось использовать в высокоширотной экспедиции на канадском участке реки Юкон – пятой по величине артерии Северной Америки. О перипетиях самой поездки мы более подробно расскажем в следующем номере «КиЯ», а теперь лишь заострим внимание на технических данных этой лодки и моторчика.

Наличие девяти «лошадок» на транце в юконском бездорожье трудно переоценить, ведь скорость широченной и своенравной реки – от 8 до 12 км/ч, и на мышечной тяге здесь не пройти, а о серьезных рыболовных экзерсисах по обе стороны русла или о знакомстве с многочисленными историческими последствиями знаменитой «Золотой лихорадки», случившейся в этой части Канады в самом конце XIX – начале XX вв., нечего и думать.

За последние годы в России мы так привыкли к изделиям от китайских товарищей, что я удивился, когда на «меркуриевской» надувнушке обнаружил аккуратненькие швы, великолепно

отлитую фурнитуру, да и сам гладенький серенький ПВХашный материалчик был совершенно непохож на привычную «шагрень» от китайских пролетариев. Если приплюсовать к этому оригинальную систему межпайольных соединений, разумно сработанное сливное отверстие, клапана на пять с плюсом, то станет сразу ясно, почему в моей голове пронеслась шальная мысль, будто в средней школе южнокорейский рабочий закончил явно на пару классов больше, нежели его все сильный коммунистический сосед.

Обитаемость данной модели для двух человек и поклажи на десять дней сложного пути весьма и весьма приличная, хотя к качеству заплетки лееров у нас с Леной возникли некоторые вопросы. Но подобные казусы мы встречали и прежде на надувнушках как отечественного, так и самого капиталистического производства, так что данный недочет устранили за несколько минут прямо по ходу пьесы.

Выбор же четырехтактника был тоже неслучаен: и по весу, и по экономичности этот почти 10-сильный подвесник американско-японских кровей* с головной емкостью 209 см³ имеет наилучшие показатели в своем классе. Друзья-путешественники меня поддержат, ведь 38 килограммов – это, как ни говори, цифра, особенно когда приходится тащить метров 800 подобную железку на собственном горбу по лесистому склону. Этот компактный моторчик, так же как и его 15-сильный двухтактный собрат, имеет удлиненный и весьма комфортный «многостаночный» румпель с шестью функциями. Но, в отличие от старшенького, совершенно бесшумен и вовсе бездымен, что так опьяняюще знакомо все рыболовам-дорожечникам, по много часов кряду использующим двухтактники на малых оборотах.

К тому же «Mercury 9.9» невероятно экономичен, особенно в экспедиционных условиях, когда можешь заранее с толком распланировать весь ходовой день и промежуточные стоянки. Бензиновый вопрос стоял перед нами наиболее остро, ведь в течение первых 400 км пути не предвиделось ни цивилизованной заправки, ни какого-либо вразумительного человеческого жилья. К тому же, нам по юконскому сценарию предстояло пересечь все озеро Лабарж протяженностью 50 км, еще со времен Джека Лондона известное своим непредсказуемым, дурным характером.

По погоде и всем прочим обстоятельствам так и случилось – все шесть часов, что наш надувной «дреднот» потратил на прохождение этого многокилометрового водоема, прошли в мутной борьбе со встречным северным ветром и короткой некрупной волногребенкой, что напрочь выбьет у любого оставшиеся мозги уже на втором часу ходу. Максимальная скорость движения по озеру при нашей 300-килограммовой загрузке составила 12.5 км/ч, а средняя – 9.3 км/ч, так что, сами понимаете, ни о каком красивейшем «петухе» за транцем говорить просто не приходилось. При прохождении своенравного Лабаржа нами был зафиксирован и самый значительный расход топлива на протяжении всего юконского маршрута – около 8 л 93-го бензина за шесть с половиной часов работы двигателя.

* Многие считают, что четырехтактный «Mercury 9.9» – это всего лишь перекрашенный на американский лад японский «Tohatsu». На деле это не так – дейдвуд данного мотора имеет исключительно американские корни. То же самое можно сказать и об антикоррозийном покрытии всего двигателя. Выпуском этих подвесников занимается совместное предприятие, расположенное в Японии.

Чтобы покончить с цифрами, доложу, что по течению максимальная скорость груженой лодки с двумя усталыми людьми составила 21.2 км/ч. На полнотечное глиссирование этот «пакет» выходит при 22 км/ч и по течению с двумя взрослыми людьми на борту, но без груза «Меркурий» идет ходко, делая 36.7 км/ч.

На спокойной воде максимальная скорость вдвоем и без загрузки – 31.4 км/ч, в одиночку же и совсем лихо – 38 км/ч.



Наиболее устойчивой и послушной лодочка была налегке при одном человеке в кокпите, т. е. при кормовом дифференте. При наличии же пассажира надувнушка немного рыскала по курсу в режиме глиссирования. При полной загрузке кокпита никаких шалостей лодки за всю экспедицию отмечено не было.

Средняя скорость на маршруте в целом составила 16 км/ч, а расход топлива в таком рваном рыболовно-музейном режиме оказался всего 400 г на час тархтения движка!

Столь пристальное внимание данной

арифметике объясняется тем, что надувнушки этой серии еще не были испытаны в нашей стране, а в сочетании с четырехтактным движком эти «Меркурии» могут быть весьма полезны в самых удаленных местах российского бездорожья.

Во время наших ходовых испытаний мы совсем не стеснялись не только заходить во все притоки по рыболовному интересу, но несколько раз даже шли против течения, когда проскакивали отмеченную в путеводителях нужную «стоянку пещерного человека».

Экспедиционная поклажа у нас находилась в водонепроницаемых баулах, которые были крепко пристегнуты резиновыми стяжками к леерам и рымам надувной лодки. Это позволяло преспокойно переживать и капризы погоды, и случайные нелепости, когда вдруг зачерпнешь холодной воды через борт.

После окончания экспедиции мой доклад о ходовых испытаниях новой надувной лодки был с пристальным вниманием выслушан в штаб-квартире «Mercury Marine», что находится в американском штате Висконсин. Заокеанских капиталистов особенно интересовали конструктивные недочеты их надувного детища, что были выявлены нами в ходе этих испытаний. Подобные тесты я проводил не единожды и в России, но такую дотошность и щепетильность со стороны разработчиков встретил впервые.

Поэтому у меня не осталось никаких сомнений в том, что на нашем рынке совсем скоро появится отличная надувная лодка нового поколения.

