

Игорь Лагутин. Фото автора

МОТОР НА ТРАНЦЕ, или Информация к размышлению

Очень часто владельцы лодок, особенно надувных, уделяют мало внимания тому, как мотор навешен на транец. Нередко можно слышать и мнение, что, мол, прибавка в скорости в 0,5 км/ч неинтересна и т. д. Однако правильно установленный мотор – это не только скорость, но, как показала практика, более уверенное управление, лучшая экономичность и комфортный ход.

Все началось с того, что моя лодка «Лидер 400», оснащенная подвесным мотором «Нептун 25», время от времени начинала рыскать без видимых причин, а порой «залипала» на одну сторону, и на румпель значительно возрастала нагрузка. Мотор хотел вырваться из рук... В общем, после нескольких подобных ситуаций захотелось разобраться, что тут не так.

Сперва проверили правильность сборки лодки, давление в баллонах, даже на всякий случай поработали рулеткой в надежде найти какие-нибудь перекосы. Все было нормально, к лодке претензий нет. Пробовали перемещать груз то на нос, то к середине, то ближе к корме, то «в расстил» – ничего не помогало, лодка

периодически залипала одной половиной, румпель «напрягался»...

Наконец в голову пришла здравая мысль: может быть, условия совместной жизни конкретной лодки и конкретного мотора должны быть какие-то свои, оригинальные. Решили проверить. Сначала поднимали мотор с шагом в 5 мм (до этого грубо подогнали высоту крепления мотора), измеряли скорость и оценивали усилие, с которым румпель пытался



вырваться из рук. Идеальным оказался вариант в 22 мм при «тонкой настройке», а также установке мотора «на вторую дырку». Любопытно, что при первом положении откидки «ноги» и на третьем гармония нарушалась, и приходилось заново изменять высоту установки мотора.

После почти недельных экспериментов лодка, накачанная в полном соответствии с рекомендациями завода-изготовителя, и, как нам показалось, с оптимально установленным мотором при очередном выходе на воду и достижении скорости 39 км/ч (это – не максимум) опять «залипла», правда, скорость не упала, но и разогнаться быстрее уже не получалось.



Начали проверять все заново. И решили, нарушив все рекомендации изготовителей мотора и лодки, сместить мотор на небольшое расстояние от центра. Два дня «полетов» показали, что эффект «залипания» почти пропал. Начали двигать мотор вправо-влево, чтобы опять найти оптимальное положение, но уже в горизонтальной плоскости. После еще нескольких экспериментов выяснили, что для пары «Лидер 400» плюс «Нептун 25» оптимальным будет расположение мотора на «второй дырке» на 28 мм выше «стандартного» транца и правее его центра на 10–15 мм (если смотреть на лодку сзади). При таком размещении мотора «залипания» уже не происходили, а скорость оказалась максимальной. Брызгообразование в этом случае отмечалось, но не слишком сильное.

Мысли о том, что такое положение годится только для «Нептуна 25», не давали покоя. Хотелось проверить нашу теорию на обычном моторе, у которого нет «повернутого» дейдвуда. Скоро случай представился. При установке на лодку мотора «Suzuki DF25» были проверены различные варианты. Оптимальным оказался тот, при котором мотор был выше стандартного транца на 25–28 см и смещен вправо примерно на 5 мм. «Tohatsu M30» пришлось поднимать на 30–34 мм и смещать вправо чуть меньше, чем на 5 мм. Стабилизатор, расположенный на ан-

тикавитационной плите, находился в «стандартном» положении, установленном на заводе.

При всех экспериментах водитель сидел справа (если смотреть на лодку сзади), топливный бак размещался посередине лодки, возможные пассажиры садились как можно ближе к левому борту или таким образом, чтобы нагрузка распределялась более равномерно, а груз располагался как можно ближе к передней части лодки.

Стоит ли «ловить блох» при установке мотора? Ответ не однозначный. Экономия топлива будет составлять при наиболее оптимальной установке мотора в пределах 1.5–5% максимальной скорости. Имеет ли смысл возиться с этим? Возможно, и нет. Однако при более комфортном управлении повышается безопасность, так как лодка ведет себя стабильно, и водитель меньше устает. При длительных плаваниях, если правильно подобран винт, верно установлен мотор, хорошо размещен груз, накачана лодка в соответствии с рекомендациями изготовителя и вы постоянно следите за давлением в баллонах, экономия бензина может составить 3–8%, а иногда и больше. «Курочка по зернышку...», как говорится. В нашем случае 3–8% экономии топлива за сезон при активной эксплуатации (от 50 до 100 часов) – это уже примерно 50–80 л бензина. Имеются в виду двухтактные моторы

мощностью 20–40 л.с., для четырехтактных моторов экономия в литровом выражении будет меньше.

Разумеется, все зависит не только от проекта лодки, но порой и от конкретного экземпляра. Известно, что двух абсолютно, по гамбургскому счету, одинаковых лодок найти не удастся.

Будет ли положительный эффект от подъема и смещения мотора на лодке с жестким корпусом? Предварительные эксперименты показали, что эффект есть, но на очень легких глиссирующих лодках длиной до 5 м. Точных результатов пока нет, так как детальные тесты еще не проводились. Надеемся летом этого года все проверить досконально.

И в заключение – маленький совет. Если вы все-таки решите поэкспериментировать со своим комплектом «лодка плюс мотор», то необходимо соблюдать следующее условие: все заезды должны проводиться в течение одного дня при постоянном давлении воздуха в баллонах и особенно в киле. Эффект невелик, поэтому при слишком растянутом во времени эксперименте на результат могут повлиять ветер, изменение температуры воздуха и влажности, а также атмосферное давление, на которые любой мотор достаточно сильно реагирует. Для простоты фиксирования результатов стоит использовать одновременно тахометр и GPS.

Редакция выражает благодарность компании «Мир Техники» за помощь в проведении тестов.



ПЛАНЕТА ЛОДОК

Санкт-Петербург, В.О., Средний пр., 86
тел.: (812) 703-52-50
www.petroset.ru

Морская одежда,
сопутствующие товары

ТЮНИНГ И РЕМОНТ НАДУВНЫХ ЛОДОК

Надувные моторно-гребные лодки

YAMARAN

WEEKEND

SILVERADO

NORDIK

Снегоходы
Квадроциклы
Подвесные лодочные моторы

YAMAHA

