

Лодка к мотору или мотор к лодке?

Случаи из жизни

Игорь Лагутин

Многим рассуждения, которые последуют далее, могут показаться надуманными и в чем-то лукавыми, однако слишком часто в последнее время происходят удивительные вещи с покупателями моторов и лодок. Возможно, аксакалам действительно будут неинтересны некоторые выводы и рекомендации, поскольку они предназначены не тем, кто уже собаку съел на ниве водно-моторных развлечений, а тем, кто еще только приступает к этой «закуске».

Итак, с чего все началось? Проблемы возникли, когда один знакомый решил обзавестись собственным судном и совершенно неожиданно и для себя, и для окружающих купил подвесной мотор «по скидке». Нет спору, и мотор оказался хорошим, и скидка «правильной». Но неувязки начались в тот момент, когда настала пора покупать «пароход». Все дело было в том, что мотор все время оказывался более мощным, чем того требовали «допуски» для лодки. Средства же не позволяли купить достаточно дорогую лодку, так как стоимость мотора, несмотря на «сладкую» скидку, составила более половины от намеченного бюджета для комплекта «лодка плюс мотор».

Умышленно не называем ни мощности мотора, ни сумму, за которую его удалось приобрести, так как ситуация, как выяснилось, довольно типична. Человек, погнавшись за «дешевизной», в итоге попадает в ситуацию, из которой не всегда может найти адекватный выход.

Сразу скажем, что история завершилась вполне мирно и удачно, разве что незадачливый шкипер (он же владелец) залез в долги. К счастью, за помощью он обратился не в банк, а к знакомым, т.е. отдавать долг сможет без процентов и в приемлемые для всех сроки. При этом он купил лодку (точнее, катер), которая значительно превосходила его изначальные запросы как по размерам, так и по комфорту.

Два слова о тенденциях и жизни. Очень часто многие из нас не всегда отчетливо представляют себе, какие расходы придется понести, покупая ту или иную лодку (катер). Принято считать, что цены, указанные в прайс-листах фирм, продающих эти соблазнительные товары, окончательные и обжалованию не подлежат. На самом деле жизнь намного более сурова по отношению к кошельку и нервам потенциального обладателя водного транспортного средства.

Стоимость надувной лодки из ПВХ и подвесного мотора мощностью до 40 л.с. на практике еще более или ме-



нее укладывается в предварительные прикидки, хотя почти всегда возникают некоторые дополнительные расходы. Как правило, они идут на приобретение спасательных жилетов «по числу пассажиров на борту» (один жилет стоит сегодня от 800 до 5000 руб.), комплекта пиротехнических изделий, наличие которых на борту в ряде регионов обязательно (стоимость их – от 450 до 4500 руб.), аптечки (от 130 руб. до...) и других необходимых атрибутов морской жизни, таких как багор, якорь и т.д. Если же речь идет о приобретении «жесткого корпуса», то расходы автоматически подрастают в 1.5 – 3 раза в зависимости от его типа. Плюс, разумеется, стоимость прицепа и его обслуживание (прохождение ТО и т.д.).

Однако вернемся к покупкам. Различная литература, а также всевозможные СМИ всячески намекают потенциальным обладателям судов, подведомственных ГИМС, что пока нет «универсального» судна, способного одинаково хорошо удовлетворять запросы любителей рыбной ловли, сторонников быстрого перемещения по воде, поклонников длительных путешествий и т.д. Поэтому в каждом конкретном случае необходимо исходить из конкретных условий предполагаемого обитания лодки, при этом неважно «надувнушка» это, РИБ или «жесткий корпус».

Поэтому порой новички, чтобы попробовать водно-моторную жизнь «на вкус», довольствуются небольшой лодкой и мотором мощностью до 5 л.с. Но, как правило, буквально к следующему сезону подобный комплект меняется на более «мощный», т.е. вместо лодки из ПВХ длиной 2.8 или 3.3 м и мотора мощностью 2.5 или 5 л.с. приобретается уже комплект из лодки 3.6–3.9 м длиной и мотора мощностью 15–30 л.с. Однако, если финансы позволяют, то после двух сезонов на смену этому комплекту приходит уже другой, либо с РИБом, либо с «жестким корпусом».

Вот как раз во время этих замен и начинаются метания: какой лучше приобрести мотор, какую надо лодку и т.д. Это объясняется просто – человек уже вкусил прелести водных развлечений, но еще четко не может сори-



ентироваться в море предложений. К тому же информация о лодках и моторах значительно менее доступна, особенно для тех, кто не имеет специфического образования, чем, к примеру, об автомобилях. Если человек более или менее поднатерел за свою жизнь в понимании того, что может тот или иной автомобиль, то, для того чтобы сделать осознанный выбор, ему достаточно просто просмотреть таблицу с ТТХ и прочитать пару материалов о «тестах» в ведущих СМИ. С водной же тематикой все куда как сложнее и запутаннее.

Виной тому, видимо, вода, которая, как известно, находится в движении даже тогда, когда с точки зрения стороннего наблюдателя не движется. Вот так, плавно и издалека, мы подошли к начальному вопросу о моторе и лодке. Большинство проектов моторных лодок (катеров) независимо от материала, из которого будет изготовлен их корпус, создается из расчета, что на них будет установлен мотор определенной мощности. Он, с одной стороны, обеспечит стабильное движение в определенном диапазоне скоростей, с другой – не позволит превысить максимально допустимую для данного корпуса скорость, при которой он станет либо неуправляемым, либо плохо управляемым. В некоторых случаях установка более мощного, чем планировалось, мотора приведет лишь

к увеличению веса и расхода топлива. Версий «условно маломерных» судов масса, от водоизмещающих до судов на подводных крыльях, однако у всех есть предел скорости, после которого конструкторы не берут на себя ответственность за поведение данного судна на воде.

Есть мнение, что лучше подбирать мотор, исходя из рекомендаций производителя, который в таблице ТТХ обычно указывает максимальную или рекомендованную мощность. Нюансы с установкой двух- или четырехтактных моторов пока опустим.

Разумеется, запас мощности всегда приятно иметь, особенно молодым и горячим... Но стоит помнить, что максимально допустимый по мощности мотор не для всех лодок одинаково полезен. Это связано с тем, что производитель того или иного корпуса, указывая в своих рекомендациях максимальную мощность мотора, имеет в виду максимальную загрузку лодки. Порой переизбыток мощности на незагруженном корпусе может сыграть с судоводителем злую шутку. Не секрет, что многие надувные лодки и РИБы, а также некоторые «жесткие корпуса» склонны к «задиранью носа» не только при старте, но и на определенных скоростях. «Давить» нос конструкторы в силу разных соображений не хотят. Вот и возникает сложность, при которой иногда пустой лодкой становится сложно управлять, так как нос разгружен, а корма перегружена тяжелым мотором приличной мощности. Стоит немного «передавить гашетку», как спокойный до этого катер вдруг становится необузданным мустангом.

Поэтому имеет смысл в некоторых случаях приобретать мотор «рекомендованный», а не «самый мощный» из возможных. В итоге удастся даже сэкономить.

Но экономия должна быть разумной. При сложных погодных условиях, постоянной большой нагрузке лодки мотор все-таки лучше иметь из разряда «максимальных».

Чтобы не быть голословными приведем пример из жизни. Редакционные испытания мы проводим на РИБе производства «SkyBoat» длиной 4.4 м в самой простой комплектации.

Самый маленький мотор, который на нем стоял, – это «Tohatsu M5». С ним лодка (пустая) неплохо разгоняется до 8–10 км/ч, но дальше начинает задирать нос, не в силах перейти в режим глиссирования. При этом в водоизмещающем режиме лодка под этим мотором спокойно разгоняется и идет с указанной скоростью даже с предельной нагрузкой.

Более резвый 15-сильный мотор обеспечивает неплохой разгон пустой* лодки, быстрый выход на глиссирование и развивает максимальную скорость 36–39 км/ч (разные моторы, поэтому разные скорости). При грузе весом более 130 кг больше чем до 25–27 км/ч (по спокойной воде) разогнать лодку под мотором такой мощности уже невозможно, выход на глиссирование становится долгим, а сильный встречный ветер может «сбросить» лодку с режима глиссирования.

Моторы мощностью в 20 л.с. (рекомендованы производителем) уже намного более уверенно разгоняют лодку до 39–43 км/ч, но быстро «киснут» при увеличении веса на 160–180 кг. Однажды налетевший шквал не позволил идти под 20-сильным мотором при относительно небольшом волнении и дополнительной нагрузке в 120 кг со скоростью более чем с 7–9 км/ч.

*«Пустая лодка» в данном случае – лодка со стандартной загрузкой и водителем.

Моторы мощностью 25 л.с. (рекомендованы производителем) разгоняют лодку уже до 45–49 км/ч, но при дополнительной загрузке на 200–240 кг становится совсем «плохо».

Моторы в 30 л.с. (рекомендованы производителем) хорошо переносят дополнительный вес более 300 кг, т.е. сравнительно быстро выходят на режим глиссирования и развивают приличную максимальную скорость. Скорость пустой лодки при этом составляет 52–54 км/ч.

Для 40-сильного двухтактного мотора (максимально допустимая мощность по версии производителя) пустая лодка – игрушка, т.е. возможен почти мгновенный выход в режим глиссирования, а максимальная скорость достигает 58–59 км/ч (явный «перекрут», заметим, что винт в данном случае не подбирался, так как лодка с этим мотором эксплуатировалась в основном с приличной загрузкой). Явные проблемы с выходом на глиссирование (долгий выход) и с достижением максимальной скорости начинались с веса примерно в 450–500 кг.

При этом управление пустой лодкой уже с 30-сильным мотором на волнении от 0.5 м на высоких скоростях требовало большого внимания, особенно при боковом ветре. С 40-сильным мотором управлять такой лодкой на предельных скоростях было еще сложнее.

И так с каждым корпусом. Как видим, у каждого «пакета» есть «золотая середина» по скорости, загрузке и мощности мотора и есть предел, который имеет смысл переходить только в том случае, когда производитель сознательно по тем или иным причинам устанавливает более низкую максимально допустимую скорость. Недаром в некоторых таблицах с ТТХ производители нередко указывают предельную скорость для конкретного корпуса.

Для надувных лодок ситуация с моторами примерно такая же, разве что для некоторых моделей максимальная скорость будет ограничена не только мощностью мотора, но и качеством изготовления лодки, а также особенностями ее конструкции. Что же касается управляемости при моторах предельно допустимых мощности и веса и малой загрузке – тенденция будет такой же.

И, наконец, два слова о подборе мотора к лодке. Разумеется, проще и удобнее покупать мотор, когда уже известно, какая именно лодка у вас есть. Лодки (катера) отличаются друг от друга даже при примерно одинаковых размерениях значительно больше, чем большинство моторов одинаковой мощности, поэтому вначале имеет смысл выбрать лодку, причем подходить к этому следует даже тщательнее, чем к подбору мотора.

NORDIK LIGHT

КОГДА ЦЕНА ИМЕЕТ ЗНАЧЕНИЕ!

Новое поколение современных моторно-гребных лодок





ПЛАНЕТА ЛОДОК

www.planetalodok.ru

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

Санкт-Петербург,
Львовская ул., 10
тел.: (812) 64-703-64