

Laker V450 – постоянное движение к совершенству

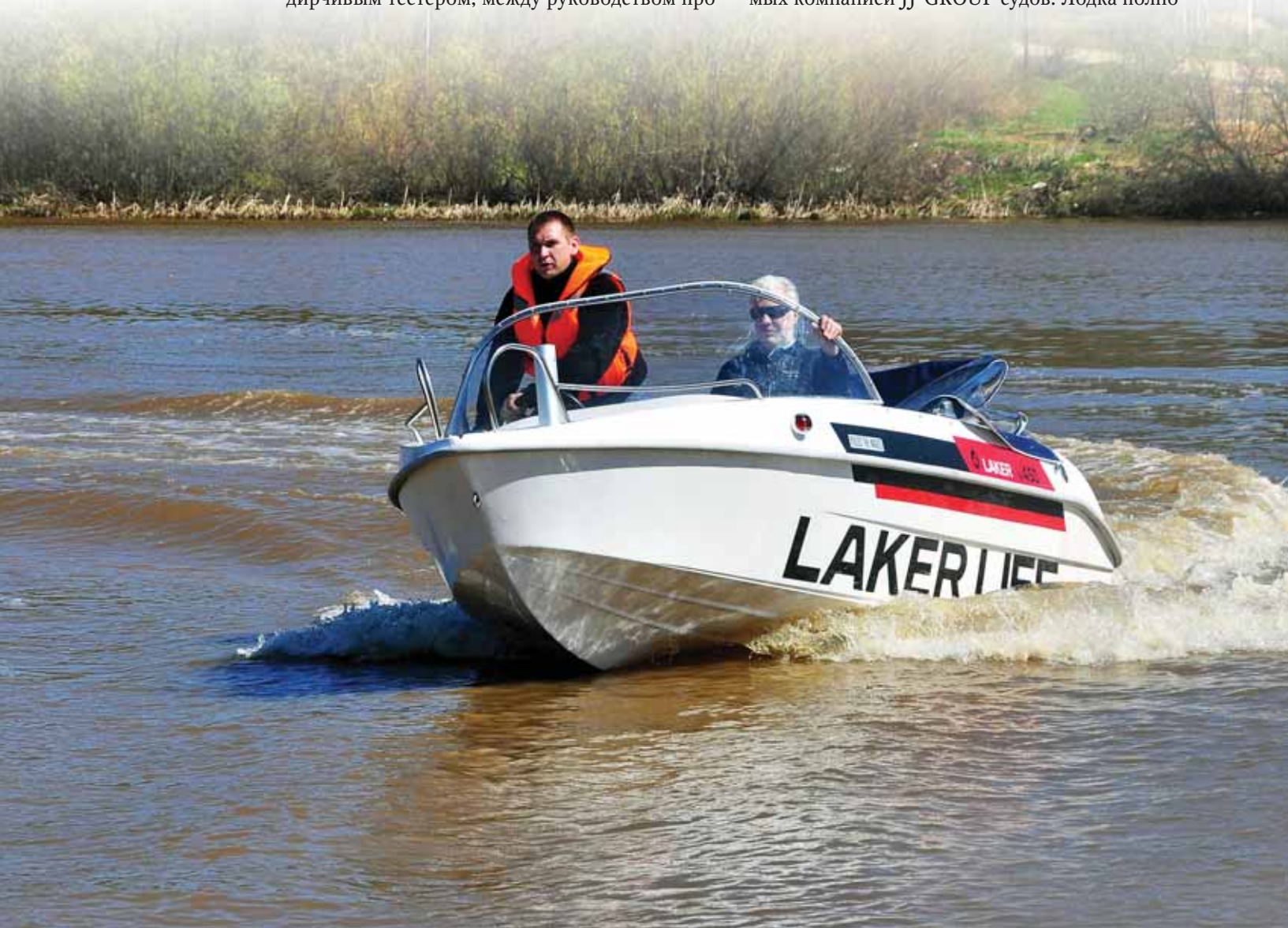
Андрей Чернавин
Фото автора

Несмотря на то, что все тесты, за редким исключением, начинаются по одному давно отработанному сценарию, в их ходе всегда возникают какие-то отклонения. Причины всегда разные, но главное в том, что ни тесты, ни итоговые статьи, ни взаимоотношения между представителями компании, представившей судно, и редакцией никогда не бывают схожими. Это всегда общение с нуля и до нахождения общего понимания результатов.

Совершенно неожиданной стороной обернулось для нас тестирование нового судна компании JJ-GROUP – Laker V450. Столь конструктивного диалога и открытости в общении между разработчиками компании и придирчивым тестером, между руководством про-

изводителя лодки и редакцией мне наблюдать не приходилось. Наверное, с этого момента происшедшее можно считать образцом взаимодействия двух заинтересованных сторон.

Laker V450 – новинка в линейке производимых компанией JJ-GROUP судов. Лодка полно-





стью стеклопластиковая. Корпус выполнен с переменным углом килеватости. Он имеет довольно острый форштевень, затем на миделе угол килеватости составляет примерно 30° , и к корме он уменьшается до 15° . От форштевня до кормы расположены два продольных редана, которые к корме постепенно развиваются в горизонтальные площадки, составляющие $1/3$ ширины днища.

Палубная часть катера не имеет консолей и выполнена по принципу «автомобильной» компоновки. Носовая часть лодки до лобового стекла закрыта палубой, под которой расположены якорный ящик и рундук, имеющий два симметричных люка. Лобовое стекло из поликарбоната сплошное, поэтому выход из кокпита на носовую палубу предполагается по планширю. Делать это не трудно, так как можно держаться за прочную рамку стекла, а носовая палуба имеет прочные релинги.

В кормовой части отформован рецесс для двигателя, с обеих сторон которого сформированы ступени для подъема из воды. Верхние из них являются люками кормовых рундуков.

Кокпит организован, как уже упоминалось, с «автомобильной» компоновкой. За лобовым стеклом расположена передняя панель, на которой со стороны судоводителя находятся рулевая колонка, приборы контроля, блок переключателей. Преимущество данной схемы в том, что владелец лодки имеет возможность выбора, с какой стороны расположить пост управления. Перед приборной панелью располагаются два достаточно удобных фирменных кресла, оборудованных подлокотниками, водительское и пассажирское.

Кормовой диван отформован в задней части кокпита, а его сидение является крышкой объ-





Перечень оборудования мотолодки Laker V450:

- Огни ходовые (красный, зеленый) – 2 шт.
- Бак топливный на 45 л, в сборе с датчиком уровня
- Бокс для аккумулятора
- Панель тумблеров
- Эл. проводка – 1 комплект
- Прерыватель массы
- Помпа автоматическая трюмная
- Редуктор рулевой
- Штурвал
- Трос рулевого управления
- Нержавеющий рым на носу – 1 шт.
- Нержавеющий рым на корме – 2 шт.
- Нержавеющие швартовые утки – 3 шт.
- Ветровое стекло в сборе – 1 комплект
- Накладка на транец алюминиевая – 1 шт.
- Тент ходовой – 1 шт.
- Тентовые дуги – 1 комплект
- Мягкая мебель в кокпите – 1 комплект
- Кресло складное мягкое – 2 шт.



емного рундука, в котором располагаются бензобак, аккумулятор, фильтр. Для хранения тента в сложенном состоянии в спинке дивана разместили рундук с крышкой, которая интегрирована в верхнюю часть спинки дивана.

Тесты новинки проводились по обычной схеме с фиксацией результатов статических и динамических характеристик. В своем большинстве они подтвердили ожидания, но было и то, что нам категорически не понравилось. К нашему удивлению, представители компании не стали вставать в позу обиженного, как это бывает в большинстве случаев, а выслушав наши замечания и рекомендации, согласились внести изменения и пригласить нас на контрольную проверку.

При проверке статических параметров, как и положено средне килеватому судну, приняв на борт четырех человек, Laker V450 накренился на 30–35°. При этом расстояние от поверхности

воды до планширя составило около 25 см. Загрузка носа и кормы дала дифференцы порядка 15°.

Динамические испытания при первых тестах в чем-то порадовали, а в чем-то нет.

На малых скоростях судно управлялось очень уверенно. Радиус циркуляции составлял порядка 1 корпуса. При переключке штурвала Laker V450 описывал ровную восьмерку. При выполнении этого маневра во время реверсивного движения существовала небольшая задержка реакции, с дугой около 20°, но потом следовала ожидаемая реакция.

При скоростных испытаниях судно показало хорошую динамику разгона и высокие скоростные характеристики. Время выхода на глиссирование составляло 3–4 секунды, а угол преодоления горба сопротивления не превышал 15–20°. Однако при скоростях близких к максимальным



**Основные данные
мотолодки Laker V450:**

длина – 4.5 м
ширина – 1.8 м
высота борта – 0.6 м
высота транца – 500 мм
максимальная мощность
мотора – 75 л.с.
снаряженная масса – 200 кг



судно начинало «дельфинировать», причем продольная раскачка была не регулярной, но очень легко провоцировалась небольшой волной.

Входы в поворот на скорости с радиусом циркуляции до 3–4 корпусов были уверенные, без сноса кормы. При этом крен составлял около 15–20°. А вот дальнейшее уменьшение радиуса приводило к регулярному срыву винта в кавитацию.

Старт с поворотом штурвала до упора в первой фазе циркуляции, до 180°, проходил уверенно, но в следующей фазе винт опять начинал кавитировать. Предположение представителей компании о том, что на моторе стоит слишком легкий винт, конечно, имело некоторое здоровое зерно, но совокупность всех негативных факторов говорила о том, что проблема гораздо сложнее. В ходе обсуждения мы пришли к общему выводу, что нужно менять положение двигателя. Нас пригласили на повторные тесты через неделю.

«Второй подход» оказался более удачным.

Полностью исчезло продольное раскачивание, лодка даже по волне шла очень ровно. Мы попробовали менять центр тяжести, но и это не вызвало «дельфинирования». Можно сказать, что этот недостаток устранен.

Скоростные входы в поворот стали более крутыми, но за каким-то пределом кавитация все же появлялась. Понятно, что 90% пользователей даже не будут приближаться к этому пределу, но все же, если есть возможность отодвинуть его еще дальше или избавиться от него, то почему бы этого не сделать.

Собственно, именно это и собираются осуществить разработчики судна, и уже независимо от того, как будут складываться отношения между ними и редакцией нашего журнала. Но, после того как компания продемонстрировала столь дружеские взаимоотношения, нет смысла сомневаться в результате и его констатации. Думаем, что вскоре это произойдет *✍*

**ТЕСТ
Кия**

Компания JJ-GROUP
Московская область
Химкинский район
мкр. Сходня
ул. Некрасова
стр.1, вл.1
+7 (498) 683-0883
www.laker.ru