

Мотолодка «Лидер-400»

ТЕСТ
КАТЕРА И ЯХТЫ

а что обращает внимание искусленный любитель "пневматики" перед началом сезона? Просматривая предложения известных фирм, он останавливает свой взор в первую очередь на моделях с пометкой "новинка". Откровенно говоря, при сегодняшнем многообразии надувных лодок как отечественного, так и импортного производства создать принципиально новую модель, а не ограничиться косметическими мерами на уже обкатанной модели, очень и очень трудно. В каталоге надувных лодок 2003 г. фирмы "Лидер" нас привлекла модель с мягким днищем "Лидер-400", которую производитель определял как "новинку". "Четырехсотую" модель фирма предлагала и раньше, а появившуюся модель со значком "new" при беглом взгляде мало что отличало от прежней.

Когда мы позвонили Анатолию Герасимову, коммерческому директору фирмы "Лидер", с просьбой позиционировать новинку среди выпускаемого модельного ряда в 20 лодок и назвать ее главные

отличия от предыдущей модели, он сказал, что это уже совершенно другая лодка. Увеличены ее ширина и диаметр баллонов, но главное — обводы. Конструкторы над ними работали больше года. Основной своей задачей они ставили получить просторную, надежную лодку, которая не гонится за высокими скоростями, но малочувствительна к нагрузке и даже при максимальных ее значениях скорость теряет незначительно. Именно эти качества важны для выходов в открытое море на рыбный промысел, для хозяйственных нужд и, конечно, для семейного плавания, когда лишний груз не должен изменить твоих планов и задержать в дороге.

Кому не знакома картина, когда воодушевленный предстоящим воскресным отдыхом глава семейства дает домочадцам команду: "Завтра в поход!", а утром, глядя на гору скарба с "картиной, корзиной, картонкой и маленькой собачонкой", обреченно понимает, что со всем этим дальше близлежащих захламленных берегов ему не уллыть...

Новая концепция семейного надувного "грузовичка" нам показалась интересной, и мы сделали короткий пробный выход.

В качестве перевозчика был использован универсал "Форд-Мондео". В багажное отделение автомобиля поместились все три сумки с лодкой, пайолами, стрингерами и веслами плюс старенький "Маринер-25" со штатным баком, занявшим приблизительно две трети объема багажника. Положение заднего сиденья при размещении багажа менять не пришлось, и все пассажиры могли занять свои привычные места.

Каждую из сумок за центральную ручку один человек может поднять на плечо и перенести на короткое расстояние. Вдвоем за боковые ручки, не задевая земли, сумки легко доставить и от машины к берегу. Южнокорейская тентовая ткань сумок "Кордура" достаточно практична для хранения и переноски в них деталей лодки.





На бетонном слипе петербургского Центрального яхт-клуба раскатываем лодку и готовим ее к сборке. Первое внимание — ткани. Это современный ПВХ-материал немецкого производства. Для изготовления баллонов использован материал плотностью 1100 г/м², а на днище — плотностью 1250 г/м². Это более плотная ткань, чем та, что применяется на меньших моделях фирмы.

При беглом осмотре мы не нашли ни выступающего клея, ни вздутый или непрочлеенных мест. Все сделано весьма чисто и аккуратно, хотя лодка нами была взята из цеха самая рядовая.

С инструкцией в руках приступаем к

0.5 см. Смотрим на часы, вся сборка заняла около 30 мин.

Теперь лодка полностью готова к спуску, и ее можно рассмотреть подробнее. Она действительно стала шире прежней модели на 100 мм, а диаметр баллона увеличился на 16 мм. Изменились ее обводы. Широкая носовая часть надувного киля выдвинута дальше вперед. В кормовой части малокилеватое днище не находит заподлицо на баллон, а примыкает к нему, образуя своеобразный “отгиб у скулы”.

Прислушались конструкторы и к нашей критике после прошлого сравнительного теста (см. “КиЯ” № 182). Сливной кормовой шпигат теперь закрыва-

Первая попытка выйти на глиссирование не совсем удачна — винт прохватывает воздух и теряет упор. Только максимально поджав мотор к транцу, который и так вклеен под углом 10° к баллону, быстро выходим на глиссирование, нос при этом слегка прижимается к воде. Стандартная высота транца — около 390 мм, поэтому мотор с короткой ногой надо несколько заглублять (кстати, фирма намерена уменьшить высоту транца до 385 мм).

С одним водителем лодка выходит на глиссирование с дифферентом 30–40°. Максимальная скорость с учетом течения по прибору GPS — около 41.5 км/ч: результат для 85-килограммовой лодки

ОСНОВНЫЕ ДАННЫЕ МОТОЛОДКИ “ЛИДЕР-400”	
Длина, м	4.000
Ширина, м	1.850
Диаметр баллона, м	0.476
Пассажироместимость, чел.	6
Грузоподъемность, кг	750
Вес лодки в комплекте, кг	85
Допустимая мощность, л.с.	30
Количество отсеков, шт.	3+1
Габаритный размер лодки в упакованном виде, м	1.450×0.650×0.400
Цена, евро	1350



сборке. Здесь тоже все довольно традиционно и знакомо нам по прошлым тестам. Пятисекционные пайолы из морской фанеры с нескользящим покрытием пронумерованы и не вызывают затруднений при сборке. Расперев “домиком” настил пайола, замыкаем его побортно металлическими стрингерами. Нередко ускользающий в таких случаях клапан надувного киля после монтажа пайола четко становится в предусмотренное для него технологическое отверстие.

Сами клапаны американского производства поочередно подсоединяем к блитровой помпе итальянского производства “Bravo-2”, слегка подкачивая все три главных отсека лодки. В немного ожившую лодку враспор через литые бобышки на бортах вставляем две поперечные фанерные банки. Теперь уже баллоны “добиваем” до конца. Конструкция помпы не дает возможности перекачать лодку до давления свыше 0.2 кг/см², ладонью в этом случае удается продавить борт не больше, чем на

есть пробкой не снаружи транца, а изнутри. Доработан транец — по верху транцевой доски пущен П-образный пластмассовый профиль, предохраняющий многослойную фанеру от повреждения и проникновения воды через торец.

Мы, наверное, последними держали в руках и “бедненькую”, как мы назвали ее в прошлый раз, инструкцию: с июня месяца все лодки будут снабжаться новой многокрасочной инструкцией на четырех языках, поскольку отныне лодки “Лидера” имеют европейский сертификат.

Лодку втроем переносим к воде и устанавливаем на транце 25-сильный “Маринер” (винт шагом 13 дюймов). Инструкцией предусмотрена установка и более мощного 30-сильного мотора. Штатного места для бензобака нет, поэтому убираем его за носовую банку (он по высоте выше нее, поэтому не должен “съезжать” на водителя при выходе на глиссирование).

не очень выдающийся, но мы знаем, что конструкторы и не настраивали лодку на “максималку” (табл. 1).

Постепенно подсаживаем все новых пассажиров, но даже с пятью людьми скорость падает лишь незначительно (табл. 2). Ход лодки становится даже более устойчивым. У прежней “четырёхсотки” скорость с максимальной нагрузкой резко падала и лодка даже сходилась с глиссирующего режима. За счет большей ширины и новых обводов днища действительно удалось поднять границу “мобильной” грузоподъемности. При резком входе в поворот, когда мотор переложено на максимальный угол, винт срывается в кавитацию. Если румпель не доводить до упора примерно на 10°, то винт упора не теряет и лодка с небольшим дрейфом уверенно входит в поворот.

Ради эксперимента мы установили и менее мощный 15-сильный “Suzuki” (винт шагом 9 1/4 дюйма). Это сочетание нам показалось удачным и более экономичным. Максимальная скорость с водителем составила 37 км/ч, с двумя (за счет более выгодной центровки) оказалась еще выше — 38 км/ч. При этом не возникло никаких проблем с установкой мотора на транце, винт не прохватывал воздух, и угол откидки подвесника можно было выбрать оптимальный.

В мягкий весенний день даже со стороны открытого Финского залива нельзя было отыскать сколько-нибудь заметной волны, поэтому о мореходности мы ничего сказать не можем: на этот вопрос смогут ответить запланированные на лето более длительные испытания.





На короткой одиночной волне, пойманной от проходящего катера, лодка получила достаточно жесткий удар в носовую часть, при этом удержаться на банке было сложно. Производитель ограничивает допустимую волну высотой 0.4 м. На открытой акватории с бо́льшим волнением поддерживать высокую скорость на этой достаточно широкой лодке с небольшим подъемом баллона в носу, вероятно, будет трудно.

Под веслами "Лидер-400" показал хороший результат — 6.1 км/ч, но гребцу пришлось упираться, как говорится, до срыва дыхания. А при экономичной размеренной гребле скорость составила 3.5–4 км/ч. Это вполне удовлетворительный результат для моторной лодки, где весла — вспомогательный движитель. Что касается самих весел, то они для этой широкой лодки явно коротковаты. К сожалению, это стандартная длина поставки, такими же веслами комплектуются и младшие братья "четырёхсотки". Хотелось бы иметь на металлических веслах и термопластиковые ручки.

Общий недостаток многих надувных лодок — их теснота: груза взять можешь много, а положить его некуда. "Лидер-400" в какой-то степени — приятное исключение. В просторный кокпит (2.94x0.828 м) помещаются шесть человек, но, конечно, наиболее комфортно здесь могут разместиться три человека с багажом, а вот вдвоем со всей походной экипировкой можно отправляться и в длительное путешествие. Места вполне достаточно.

Настоящей находкой лодка может стать для рыбаков, совершающих значительные переходы с большой нагрузкой. При ловле спиннингом совершенно спокойно стоишь на пайоле — остойчивость на высоте. В режиме многочасовой ловли на "дорожку" можно принимать любые положения, вытянуть ноги, сидеть на пайоле, облокотившись спиной на один баллон и оперевшись ногами в другой. Всякую рыболовную мелочевку легко спрятать в носовую сумку-багажник (как опции такие сумки надеваются на каждую из банок). Кстати, для рыбаков и туристов полезны и тент-палатка, и носовой козырек, предлагаемые дополнительно.

Таблица 1

СКОРОСТЬ МОТОЛОДКИ "ЛИДЕР-400" С ОДНИМ ВОДИТЕЛЕМ И ОБОРОТЫ ПО ТАХОМЕТРУ

п, об/мин	2000	3000	4000	5000	5500	6000	6200 (max)
V, км/ч	10	21	26	31	35	40	41

Таблица 2

СКОРОСТЬ И ВРЕМЯ ВЫХОДА НА ГЛИССИРОВАНИЕ

Кол-во пассажиров, чел.	1	2	3	4	5
Нагрузка, кг	90	185	250	335	425
Время выхода на глиссирование, с	2	2	3	4	5
Скорость, км/ч:					
против течения	40	38.5	37.5	36.5	35.5
по течению	43	41	39	38.5	37.5

Якорь можно закрепить за обушок на транце.

Для подстраховки водителя во время переходов очень удобны "ухватистые" ручки в корме слева и справа. Пассажиры на ходу могут держаться за внутренний леер безопасности. Такой же леер пропущен и по внешнему борту; им можно воспользоваться при швартовке и в аварийных ситуациях.

Прошлись мы и с одним спущенным баллоном. Лодка уверенно держится на воде, но из-за кавитации винта быстро под мотором не пойдешь.

Короткую программу первого знакомства мы выполнили. Новая модель "Лидер-400" заметно отличается от прошлой в лучшую сторону. Конструкторам удалось четко позиционировать лодку для тех, кто ждет от надувной лодки грузоподъемности и относительной просторности. Имея привлекательный современный вид, "четырёхсотка" по уровню изготовления приближается к

большинству европейских моделей.

Плюсы:

- при широком диапазоне нагрузок скорость снижается незначительно;
- просторный кокпит;
- сохранение главных достоинств модели при установке моторов разной мощности.

Минусы:

- чувствительность лодки к установке моторов с разной конструкцией и длиной дейдвуда;
- короткие весла.

**Андрей Спиринов,
Константин Константинов**

" 400"
" "
194100,
55, : (812) 245 4100, 596 3189;
596 3189, leader_boats@mail.ru;
www.leader.spb.ru

