



С алюминиевой моторолкой «ЯК-65» мы впервые познакомились еще в прошлом году. Новинка прошла испытания на редакционной «мерной миле», едва успев появиться на свет (см. № 202), и при всей оригинальности своего внешнего облика заслужила достаточно высокую оценку – прежде всего благодаря ходовым качествам. Тема явно заслуживала развития, и в нынешнем сезоне мы вновь отправились в Ярославль – кроме «рестайлинговой» версии открытого «65-го», оснащенной кормовыми кринолинами, на тест была предоставлена абсолютно новая каютная модификация с индексом «К».



«ЯК-65»: прибавление семейства

Артем Лисочкин. Фото автора и Евгения Костишина

Свой прошлогодний отчет мы завершили осторожным замечанием о массовости, погубившей не одно полезное начинание. Но в компании «Ярославский катер», судя по всему, предпочли не спешить с тиражированием начального успеха и действовать постепенно, тем более что первенец, действительно отличавшийся превосходным поведением на воде, не был свободен от «детских болезней» – в основном из разряда «сервисных» мелочей.

За количеством здесь по-прежнему не гонятся – каждая из выходящих за ворота предприятия лодок остается по-своему «штучной» и хоть немного, но отличается от остальных. Основная ставка делается на творческий процесс совершенствования, плодом которого является появление новых моделей и модификаций – прежде всего на базе уже проверенного «65-го» корпуса (хотя первые заводские испытания прошла и принципиально новая 5,8-метровая лодка).

О приоритете качества над количеством в политике «Ярославского катера» косвенно свидетельствует и распределение немного увеличившихся с прошлого года производственных площадей – теперь компания располагает специальной покрасочной камерой, полностью исключая попадание пыли на окрашиваемые поверхности и обеспечивающей оптимальный для сушки температурный режим; появился также собственный «мебельный» цех.

Назад в будущее

На первый взгляд, обновленный «ЯК-65» с двухконсольной компоновкой практически не отличался от той лодки, что мы испытывали в прошлом году. Однако при внимательном осмотре обнаружились довольно существенные различия, коснувшиеся внешнего дизайна и оборудования. Наклон лобовых стенок консолей и, соответственно, ветровых стекол заметно увеличен (на предыдущей версии они были более «вертикальными») – и без того «поджарый» силуэт «65-го» обрел еще большую стремительность, но вот внутренние панели новых консолей, честно говоря, разочаровали. Старые тоже не блистали дизайнерскими изысками, но перед штурвалом, по крайней мере, была полочка, на которой художественно удавалось пристроить всякие полезные мелочи вроде мобильного, карманного навигатора и т.п. Здесь же – только голая покатающая плоскость с двумя изломами, и никаких тебе бардачков и подстаканников. Оформление тоже не ахти: не «Мерседес», и даже не «Жигули» – скорее «уазик».

Зато стильные передние кресла с двухцветной обивкой из «морского» винила не в пример удобней и красивей пластиковых «каталожных» (сиденья – продукт собственного производства, и только их пьедесталы с регулировкой по высоте – по-прежнему импортные). Двухцветными мягкими подушками теперь оборудованы также сиденья-рундуки в носовом кокпите и корме, превра-

тившиеся в уютные диванчики. Сидеть удобно, но после открытия крышек у всех багажников (не считая разве что небольших отсеков по бокам от подмоторного recessa) обнаружился довольно серьезный недостаток. Выявить его в очередной раз помог объемистый рюкзак – неизменный спутник испытателей в поездках. Внутри кормового рундука он проскользнул через 30-сантиметровый проем довольно легко, но вот отдавать свою добычу обратно багажник не спешил – острые кромки широких Г-образных отгибов по его периметру вцепились в ткань и «молнии» подобно направленным внутрь щучьим зубам, и, чтобы извлечь злополучный рюкзак, пришлось вытащить из него половину содержимого. Возникшую проблему мы обсудили с Юрием Ежовым и пришли к выводу, что решить ее довольно просто – надо всего лишь загнуть вертикальные отбортовки проемов до соприкосновения их кромок с внутренними стенками рундуков.

Отрадно, что пространство между консолями теперь перекрывается «калиткой» и откидной «форточкой» – экипаж в кормовом кокпите лучше защищен от встречного ветра и брызг. Кстати, благодаря цепкому фиксатору центральную часть ветрового стекла можно при необходимости безопасно держать открытой даже на ходу.

Основное же отличие «рестайлингового» «65-го» от уже испытанной версии скрывалось за транцем – пара наделок-кринолинов, фактически уве-



Основные данные мотолодки «ЯК-65» с кормовыми кринолинами

(в скобках – отличающиеся данные каютной «ЯК-65К»)

Длина, м	6.9 (6.5)
Ширина, м	2.07
Осадка, м	0.35 (0.37)
Килеватость, град.:	
– на транце	19
– на миделе	21
Сухой вес, кг	620 (730)
Емкость топливного бака, л	120
Высота транца, м	0.51
Мощность двигателя, л.с.:	
– максимальная	150
– рекомендуемая	90–115 (100–130)
Пассажироместность, чел.	6 (5)
Кол-во спальных мест	0 (2)
Цена, руб.	440 000 (525 000)

личивающих длину корпуса до 6.9 м. Снизу они являются продолжением днища, а сверху – это удобные купальные площадки с реечным деревянным настилом (явно напрашивается откидной трапик, дополненный поручнем – на каютной модификации без кринолинов все это есть).

Корпус «65К», вполне претендующего на статус самостоятельной мо-

дели и ставшего основным объектом нашего внимания, изменений не претерпел – «платформа», как выразились бы автомобилисты, здесь та же, что и у первого «ЯК-65». Разрабатывая версию, столь востребованную в наших нежарких широтах, главный конструктор «Ярославского катера» Юрий Ежов остановил свой выбор на нестареющей «классической» компоновке с расположением поста управления на кормовой переборке надстройки, снабженной ветровым стеклом. В малом судостроении советских времен такое решение было практически единственным, так что внешний облик «65К» наверняка вызовет у водномоторников старшего поколения определенную ностальгию. Свой вклад в общее впечатление вносит и деревянная каютная дверь с круглым иллюминатором – при всей аккуратности ее изготов-

ления не оставляет чувство, что любовно создавал ее долгими зимними вечерами некий «самодельщик» 70-х, знакомый с термином «промышленный дизайн» разве что понаслышке (впрочем, мы уже отметили, что эта сторона дела к числу плюсов «Ярославского катера» пока не относится – достаточно взглянуть на те же консоли).

Конечно, и с точки зрения того же дизайнера, и положения центра тяжести надстройку можно было сделать и пониже (на «стреловидном» остроносом корпусе высокая рубка, пусть даже скошенная вперед и снабженная раскраской, зрительно уменьшающей габарит, выглядит излишне массивной), но все же конструктор предпочел «крен» в сторону комфорта и обитаемости, особенно учитывая ограничения, накладываемые дельтавидной в плане формой корпуса с относительно узкой носовой частью. Внутри не испытает неудобств и человек баскетбольного роста – у переборки расстояние от подволока до пола составляет 1.2 м, а до мягкой подушки – 0.9 м; длина спального места на двоих-троих тоже получилась немаленькой – 1.88 м. Ради обитаемости пришлось пожертвовать также удобством прохода с носа в кормовой кокпит – при практически вертикальных стенках рубки на узенькой потопчине необходимо соблюдать осторожность, особенно с увесистой сумкой в руке (есть, конечно, носовой люк, но большинство крупногабаритных граждан наверняка предпочтет не замерять его размеры собственным телом).



**Результаты испытаний
каютной мотолодки «ЯК-65К»**

(нагрузка – 2 чел. плюс 60 л топлива, ходовой тент убран, ПМ – четырехтактный «Suzuki DF 140», ГВ – алюминиевый трехлопастной диаметром 14 и шагом 19 дюймов, скорость ветра – 4–6 м/с, высота волны – 0.1–0.2 м, темп. воздуха – 26°C, место испытаний – р. Волга, Ярославль)

Об/мин	Скорость, уз (км/ч)
650	2.4 (4.4)
1000	3.5 (6.5)
1500	5.2 (9.7)
2000	6.5 (12.1)
2500	8.5 (15.7)
3000	11.5 (21.3)
3500	16.3 (30.1)
4000	20.7 (38.3)
4500	24.4 (45.1)
5000	27.2 (50.4)
5500	29.6 (54.7)
6000	33.2 (61.5)
6500	36.2 (67.0)

**Результаты испытаний
открытой мотолодки «ЯК-65»
с кормовыми кринолинами**

(нагрузка – 2 чел. плюс 80 л топлива, ходовой тент убран, ПМ – четырехтактный «Yamaha F150», ГВ – стальной трехлопастной «Solax» диаметром 14 и шагом 19 дюймов, скорость ветра – 6–8 м/с, высота волны – 0.2–0.3 м, темп. воды – 12°, темп. воздуха – 26°C, место испытаний – р. Волга, Ярославль)

Об/мин	Скорость, уз (км/ч)
650	2.9 (5.3)
1000	4.8 (8.9)
1500	6.3 (11.7)
2000	7.9 (14.7)
2500	14.9 (27.6)
3000	21.0 (38.9)
3500	26.1 (48.3)
4000	28.6 (53.0)
4500	33.1 (61.2)
5000	35.9 (66.4)
5500	40.2 (74.4)
5700	42.9 (79.3)

Хотя удивительное дело – при всей своей хищной дельтавидности и довольно высокой килеватости носовой части и открытая, и каютная лодки отличаются приличной статической устойчивостью, так что небольшой крен передвижениям по борту практически не мешает. Та же картина – и при стоянке носом к песчаному пляжу (кто-то высказал вполне разумное предположение, что обе лодки стоят у берега как влитые благодаря характерному положению форштевню, отчего создаваемая острыми носовыми обводами нагрузка удачно распределяется на песке).

Эксперименты с оформлением кормовой части кокпита продолжаются – на «65К» мы обнаружили откидывающуюся панель с мягкой подушкой, превращающую кормовое сиденье в дополнительное спальное место в кокпите. Однако стоило ли ради столь благородной цели нагружать лодку дополнительной деталью? Это не по-лодочному рачительно. Ведь и открытая, и каютная версии снабжены тентами, которые в положении «по-походному» убираются в специальный локер за спинкой кормового сиденья и накрываются отдельной крышкой все с той же мягкой подушкой. Может, ее и стоило использовать в качестве «закладки» для кормового спального места?

Увы, мягкий «привальник» по-прежнему отсутствует. Когда лодка использу-

ется в основном «на природе», наверное, без него можно и обойтись, но вот при наличии гражданских причальных стенок дополнительная защита необходима – хотя бы для того, чтобы не повредить довольно качественную окраску.

Дабы покончить с эргономикой и вообще «видом со стороны», еще раз затронем тему размещения заливной горловины встроенного бензобака, поднятую еще в предыдущем отчете. Горловину после первых испытаний перенесли на новое место, но «Ярославский катер» почему-то упорно держится за ее наклонное расположение в самой корме, за пределами кокпита. Дозаправка из канистры на неспокойной воде по-прежнему сопряжена с акробатическими трюками, хотя тут есть и свои плюсы – пролитый ненароком бензин не попадет в трюмное пространство (кокпит у «ЯК-65» и «65К» не самоотливной, вода и прочие жидкости уходят из него в корпус «под помпу»). Просто здорово, что вполне по-европейски обе лодки оборудованы «в стандарте» не только электрической, но и ручной трюмными помпами, хотя и тут возникли определенные нарекания: чтобы подобраться к электрической (скажем, для очистки), нужно открутить отверткой ровно дюжину саморезов, крепящих инспекционный лючок – в некоторых ситуациях потерянное время может обойтись чересчур дорого.

Объяснимое и необъяснимое

Мы уже не раз сталкивались с тем, что даже незначительные доработки, внесенные в конструкцию давно знакомой лодки, порой оказывают довольно серьезное влияние на ее поведение на воде. Кое-что удается более-менее точно предсказать еще до начала ходовых испытаний, но бывает, что часть таких изменений относится к категории необъяснимого.

Подобный сюрприз преподнес нам модифицированный открытый «65-й» (а фактически «69-й») с кормовыми кринолинами. Его предшественник с «обычным» корпусом и 115-сильной четырехтактной «Yamaha» на транце выходил на глиссирование практически незаметно, без ярко выраженного кормового дифферента. Почему же новая лодка стала столь заметно задирать нос при разгоне? Поначалу мы даже заподозрили, что в подвеске мотора установлен упор, ограничивающий «занутрение», но это гипотеза оказалась ошибочной. Казалось бы, и мощность (150 л.с.), и вес мотора выросли не настолько значительно, а кринолины, увеличивающие плавучесть и подъемную силу в корме, должны были

Мотолодки «ЯК-65» и «ЯК-65К» предоставлены для испытаний ООО «Ярославский катер»: 150003, Ярославль, ул. Полушкина Роща, 5, тел. (4852) 58-0395, 72-1292, sokolov@mazservice.ru, ezhov@mazservice.ru, www.yarkater.ru





вообще свести и без того незначительный дифферент к минимуму...

Юрий Ежов признался, что подобный эффект и для него стал необъяснимой загадкой. Может, сказались какие-либо неведомые нам отличия между «F115» и «F150»? Посоветовавшись, решили, что 12-градусный обратный наклон транца, наверное, стоило бы немного увеличить, чтобы расширить диапазон использования триммера и получить возможность сильнее «поджимать» мотор к транцу.

В остальном – это все тот же старый добрый «ЯК», столь поразивший нас своими ходовыми качествами. В режиме глиссирования можно без единого намека на внештатную ситуацию вытворять буквально все что угодно. Предсказуемость поведения лодки так и подталкивает покрутить адреналиновые повороты и попрыгать с метровой волны – которую, как и в прошлом году, обеспечил нам катер «адмиральского» проекта. Единственно, нам показалось, что на быстром ходу вдоль гребня крутой волны или под острым углом к ней покачивание с борта на борт стало чуть более острым – не исключено, что сказало влияние все тех же кринолинов.

Высказанное в прошлом году предположение, что корпус будет легко «держат» скорость и выше 72 км/ч, показанных с 115-сильным мотором, блестяще подтвердились – «ЯК» столь же уверенно, без бортовой раскачки и дельфинирования, шел и на 80 км/ч. Единственно, реактивный момент гребного винта на откинутом моторе при этом такой, что при обычном тросовом рулевым управлением удержать одной рукой штурвал, стремящийся повернуться влево, удастся не без труда (хотя не исключено, что виной тому был неправильно отрегулированный плавничок-компенсатор мотора). В общем, в очередной раз настоятельно рекомендуем использовать «гидравлику» – при мощностях 100 л.с. и выше это не только комфорт и безопасность, но и возможность извлечь из скоростной лодки все заложенные в нее качества.

А вот каютный «ЯК-65К» никаких сюрпризов не преподнес – вызванные появлением надстройки изменения полностью соответствовали расчетным. На этой лодке и вовсе не понять, когда же начинается режим глиссирования – единственное, что об этом свидетельствует, это отрыв потока воды от транца на скорости всего лишь 22–24 км/ч. Чисто символический кормовой дифферент ничуть не мешает обзору, что только кстати, поскольку даже поднятое до упора водительское кресло при росте 175 см кажется немного низковатым – смотреть вперед приходится поверх крыши надстройки через ветровое стекло; при положении стоя глаза оказываются примерно на 10 см выше его кромки.

Как мы и предполагали, надстройка, заметно приподнявшая центр тяжести, проявила себя более значительными по сравнению с открытым вариантом кренами. При нагрузке 5–6 чел. с замыванием планширя в корме можно столкнуться не только при «раскрутке» с места, но и просто при энергичных переключках штурвала в режиме глиссирования, особенно на относительно небольших скоростях (35–40 км/ч). Дает о себе знать и парусность, в том числе и на ходу – на полной скорости при откинутом моторе нос лодки ощутимо сдувает вбок порывами сильного ветра.

К сожалению, с выбором гребного винта для «65К» произошла промашка – и диаметр, и шаг были такими же, как на открытой лодке с мотором практически такой же мощности, но при этом не учли, что «Suzuki» имеет иную редукцию, нежели «Yamaha», отчего винт оказался чересчур «легким». Мотор откровенно «перекручивал», и по достижении 6500 об/мин и 68 км/ч дальнейший разгон пришлось прекратить.

В остальном же своим поведением «каютник» практически ничем не отличался от базовой версии – столь же предсказуемо вел себя в поворотах и столь же мягко преодолевал крутую волну на большой скорости.

Плюсы:

- > великолепные ходовые качества;
- > хорошая статическая остойчивость;
- > аккуратность изготовления и качественная окраска.

Минусы:

- > простенький дизайн;
- > неудачные панели водительской и пассажирской консолей;
- > затрудненный доступ к горловине бака и отливной электропомпе;
- > «ЯК-65» с кринолинами: увеличенный дифферент при выходе на глиссирование;
- > «ЯК-65К»: затрудненный проход по борту.

Резюме

Логичное развитие темы – как известно, если у вас есть удачный корпус и отработанная технология, позволяющая обеспечить стабильное качество (как показали результаты испытаний и знакомство с производством, «Ярославский катер» располагает и тем, и другим), об экспериментах с гидродинамикой можно на время забыть и расширять модельный ряд на уже заложенной основе. Созданная на базе универсального открытого «ЯК-65» каютная модификация, во многом сохранившая положительные качества прототипа, заметно расширяет сферу применения лодки – при наличии крыши над головой можно не только делать короткие прогулочные выходы, но и смело отправляться в достаточно продолжительные «путешествия выходного дня». Наверняка оценят дополнительный комфорт и любители рыбалки, тем более что кормовой кокпит по-прежнему просторен и среднестатистического рыбака вполне удовлетворит. Но вообще-то основным достоинством «65-го» во всех его ипостасях считаем ходовые качества, так что смело рекомендуем лодку спортивным натурам, способным получать удовольствие от самого процесса управления. Кстати, по имеющимся у нас сведениям, в самом скором времени этой категории потребителей будет адресована специальная модификация «Sportboat» с соответствующими компоновкой и внешним оформлением.