



НА ЛАДОГЕ, СРЕДИ КАМНЕЙ...

ИВАН СМИРНОВ

Появление в авиации реактивных самолетов кардинально изменило состав воздушного флота, а вот с водометным двигателем, в котором используется тот же принцип движения, на воде по-прежнему успешно конкурирует гребной винт.

Невольно задаешься вопросом: почему водометные двигатели имеют заметно меньшее распространение, чем старый добрый гребной винт? Да, суть у них одна: в обеих конструкциях спереди засасывается вода, лопасти винта (лопатки насоса) придают ей ускорение, и она с силой выталкивается в корму. Различие лишь только в том, что винт водомета находится в трубе внутри катера и струя воды с силой вырывается из сопла. В теории даже считается, что водомет эффективнее гребного винта и судно с ним может развить более высокую скорость. Мало того, идея такого двигателя появилась раньше, чем изобрели гребной винт. Однако только упорная работа инженера Гамильтона, проведенная в середине XX века в Новой Зеландии, привела к появлению рабочих схем водометного двигателя, пригодного для массового производства.

Плавание по северной Ладоге, совершенное осенью 2012 года на водометных катерах, заставило меня вновь задуматься о плюсах и минусах этого двигателя. Тогда я увидел и оценил самые современные их конструкции. Мы тестировали сразу две лодки американской компании Weldcraft, оборудованные водометами Hamilton 212: Legacy 22 Jet и 300 Ocean King Twin Jet. О более крупной модели я писал в предыдущем номере, а теперь наступил черед рассказать о небольшой и внешне очень ладной Legacy 22.

Катер, спущенный с трейлера, стоял у причала. Сразу бросалась в глаза его короткая и высокая надстройка. Она могла бы показаться чрезмерно высокой, если бы не ее грамотная архитектура. Крыша сложной конструкции, крутой дугой соединяющая стенки кабины, удачно скрадывала ее общую высоту. Поручни, идущие по всей длине надстройки, свидетельствовали о возможности передвижения по узкой бортовой потопчине. Эта алюминиевая кабина хорошо прижилась на катерах Weldcraft и получила название «Аляска».

Под дождем матово блестел добротный цельносварной корпус из холоднокатаного алюминия с зигами по бортам. На металле здесь явно не экономили: толщина обшивки на днище — 4,8 мм, на бортах — 3,2 мм, и все это на развитом наборе. Обводы с умеренной килеватостью, угол в кормовой части 14°. Для непотопляемости корпус заполнен пеной под давлением. Что ж, вполне привычный набор для катеров, изготовленных в этой компании. Такие лодки создаются для самых суровых условий эксплуатации. ➤





Усиленный форштевень катера позволяет без опаски подходить к берегу. У Legacy 22, как и у многих Weldcraft, два кокпита. Небольшой и неглубокий самоотливный кокпит в носу хорош при высадке на берег, швартовке, постановке на якорь, рыбалке. Он очень практичен — настил из рифленого алюминия, прочные и надежно сваренные поручни, к которым удобно подвязывать кранцы, передвигая их по необходимости. Под кокпитом есть садок для пойманной рыбы. Две швартовные утки из нержавеющей стали расположены по бортам и готовы принять швартов или якорный конец. На небольшом островке носовой палубы крепится трап для схода на берег, здесь же можно установить якорную лебедку. Сам якорь и якорный конец хранятся под палубой в цепном ящике, закрываемом дверцей.

Проход из кокпита в кабину устроен в трехсекционной лобовой стенке надстройки, причем дверь состоит из двух частей: нижней, открывающейся в сторону, и поднимающейся верхней. Такое решение обеспечило удобство прохода: из кабины в кокпит и обратно переодидишь не пригибая головы. Специальные резиновые профили полностью герметизируют проход при закрытых дверях, и этот барьер не пробивают ни дождь, ни брызги от волн. Ну а ступеньки, ведущие из кабины в кокпит, — это еще и небольшие рундуки для разных мелочей.

Да, времена кают, где приемлемой казалась высота, достаточная

лишь для сидения внутри на низких банках, давно миновали. В кабине Legacy, небольшого по современным меркам катера, можно стоять в полный рост даже очень высокому человеку. Внутри — два кресла у лобового стекла (водителя и пассажира), два продольных дивана. Казалось бы, не густо. Но современнику, привыкшему к автомобильным интерьерам, эта кабина покажется очень просторной. Наверху, вдоль боковых стенок, удобные полки для вещей, под подволоком поручни, все внутри зашито ковровым, который, являясь хорошим теплоизолятором, предотвращает появление конденсата, а также успешно гасит шум. Мягкие диваны, расположенные вдоль бортов, имеют под собой емкие рундуки. На ночь они трансформируются в двуспальную кровать, расположенную поперек лодки, а если на борту три человека, то еще одно спальное место можно устроить в широком центральном проходе.

Передние кресла типа Mariner Suspension оборудованы эффективными амортизаторами, поворотным механизмом сиденья, подлокотниками и имеют различные регулировки. Водительское место расположено справа. Небольшой штурвал спортивного типа хорошо лежит в руках, приборная доска заполнена различными приборами контроля двигателя и систем, все они имеют ночную подсветку. Установленные на ее нижней кромке многочисленные тумблеры позволяют водителю, не отвлекаясь от управления, включать различные бортовые устройства. Ручки управления газом и заслонкой направления струи водомета смонтированы на борту под правую руку.

Дверь, ведущая в кормовой кокпит, запирается на ключ, в открытом состоянии она надежно крепится фиксатором на переборке. Сам кокпит благодаря высоким бортовым комингсам с релингами, установленными на их широком планшире, двум поперечным переборкам (кабины и моторного отделения) являет собой надежнейшее укрытие. Он ничем не загроможден и полностью свободен для передвижения, что очень удобно хоть при швартовке, хоть при вываживании рыбы. Дно кокпита сделано из водостойкой фанеры и имеет виниловое нескользящее покрытие. Благодаря этому все звуки при передвижении успешно гасятся, даже если на ногах обувь с грубой подошвой. Само покрытие очень практично: не боится воды, хорошо моется и быстро сохнет.



Моторный отсек высоким островком замыкает кокпит с кормы. Палуба этого своеобразного юта защищена релингами, большой центральный люк открывает доступ к двигателю, а люки по бортам — к рундукам и местам монтажа различных систем, в том числе и электрической.

На Legacy 22 Jet, который мы тестировали, был установлен высокооборотный восьмицилиндровый бензиновый двигатель Vortec 5.7L с V-образным расположением цилиндров. Компания Marine Power хорошо известна своими моторами для водометных катеров. Соединение 325-сильного инжекторного двигателя Vortec и водомета фирмы Hamilton — удачный и проверенный временем симбиоз.

К релингу в корме крепятся мягкие угловые сиденья, которые можно устанавливать на разной высоте. Здесь тихим спокойным вечером неплохо организовать дружеское застолье.

За транцем катера, защищая водомет сверху, установлена купальная платформа с трапом для схода в воду. Снизу к ней приварены своеобразные дуги безопасности, защищающие водомет с обеих сторон. Кроме того, на транце с левого борта установлен кронштейн для вспомогательного подвесного мотора.

Моросящий дождь и уже по-осеннему холодная погода не помешали нам насладиться небольшим путешествием к острову Кильпола — в отапливаемой каюте было уютно. Все мы, несколько человек, поднявшихся на борт лодки, лишний раз убедились в необходимости крыши над головой в наших северных навигациях. Если на лодке есть кабина, то навигация становится куда длиннее, а плавания — куда комфортнее.

Горячий воздух от штатного отопителя, как в автомобиле, обдувал

передние стекла, «дворники» смахивали капли с их наружной поверхности. Катер, мягко урча мотором, отошел от причала и, выйдя из гавани, где в ожидании подъема на берег стояли мокрые лодки, вышел на озерный простор, а я попросился в кресло водителя...

Два рычага под правой рукой — управление заслонкой водомета и оборотами двигателя. Подаю оба вперед, и катер срывается с места. Мы идем в защищенной островами части озера, и есть возможность понаблюдать, как ведет себя лодка практически в идеальных условиях на спокойной воде. Пожалуй, набор скорости здесь происходит даже быстрее, чем на лодке идентичной конструкции с подвесным мотором. «Выстреливает» — хороший образ для этого резкого и уверенного набора. Причем, ни о каком дельфинировании нет и речи — Legacy 22 выходит на глиссирование, практически не задирая нос и оставаясь на ровном киле. Скорость на полном ходу превышает рубеж 70 км/ч, и хоть мы не слишкомотягощены экспедиционным оборудованием, на борту все-таки пять человек и полный бак топлива. Заметна реакция катера на расположение груза: вот люди переместились на борт — и лодку повело в сторону. На равномерную загрузку легкого катера нужно обращать внимание, в противном случае — пользоваться транцевыми плитками, которые достаточно эффективны для корректировки ходового дифферента и крена.

На открытой воде появляется возможность оценить маневренные качества катера, этому ничто не мешает. Циркуляция, правая и левая, одинаковы по радиусу, в отличие от лодки с гребным винтом, где следует учитывать эффект забрасывания кормы в зависимости от направления вращения винта. В поворот катер входит уверенно, с умеренным креном, волну от второго катера проходит достаточно мягко. Повороты, остановка с полного хода, змейка... »



Legacy послушен в управлении и по прошествии небольшого времени завоевывает полное доверие у водителя. Самые смелые маневры не вызывают никаких опасений даже у пассажиров — главное предупредить их, чтобы держались, потому что динамические нагрузки бывают очень высоки. Работа с ручкой газа выявляет одну особенность водомета: если на лодке с гребным винтом уменьшение оборотов двигателя ведет к плавному уменьшению хода, то здесь при уменьшении оборотов двигателя скорость падает резко, т.е. можно двигаться или быстро, или медленно. Понятие «экономичный ход» у катера с водометом отсутствует.

В глубоком внутреннем заливе острова мы высаживаем на берег съемочную группу и носимся среди камней и островков ради эффектных фотографий. Иногда приходится переспрашивать устроителей теста, действительно ли они хотят, чтобы катер прошел по узкому проливу, усеянному камнями. Страшно. В такое место уж точно не сунешься с подвесным мотором, тем более на полном ходу. А водомет это допускает, ведь именно в таких местах водометный двигатель и демонстрирует свои основные преимущества — возможность ходить по самым мелководным и загрязненным акваториям. Осадка катера минимальна, и под днищем ничего нет: ни руля, ни винта. Водомет выведен в нижней части транца. Кстати, в этом и кроется выбор умеренной килеватости днища — компромисс между мореходностью и небольшой осадкой.

Мне очень понравилась маневренность катера на малом ходу, его поведение было абсолютно предсказуемым. Мы без опасения подошли к необорудованному берегу, высаживая на него людей и забирая их обратно.

Осенний день короток, и вот мы уже на пути к причалу, откуда начали наше небольшое путешествие. На слипе, загнав трейлер в воду, стоит автомобиль. Нам демонстрируют еще одно достоинство катера с водометным двигателем — его «парковка» проходит увереннее и быстрее.

Я доволен прошедшим днем. Красота осенних шхер, встреча со старыми знакомыми, удачный тест и толика адреналина от наших эволюций среди камней запомнятся надолго. Спасибо, Weldcraft! ❖

Я доволен прошедшим днем. Красота осенних шхер, встреча со старыми знакомыми, удачный тест и толика адреналина от наших эволюций среди камней запомнятся надолго. Спасибо, Weldcraft! ❖

Weldcraft Legacy 22 Jet

Длина габаритная, м.....	7,30
Ширина, м.....	2,40
Высота борта, м.....	0,8
Вес, кг.....	1500
Запас топлива, л.....	235
Мощность двигателя, л.с.....	325
Водометный двигатель.....	Hamilton Jet 212



Компания «Фишлидер» — официальный дистрибьютор компании Weldcraft (США)

Тел. в Санкт-Петербурге: +7 (812) 640-6658, факс +7 (812) 318-7745
E-mail: info@fishleader.ru, www.fishleader.ru



БАЛТИЙСКИЙ МОРСКОЙ ФЕСТИВАЛЬ

31.05 - 02.06
САНКТ-ПЕТЕРБУРГ 2013

БЕЛЫЕ НОЧИ! ПАРУСА! СКОРОСТЬ!



ufi

- БОТ ШОУ НА ВОДЕ
- ВЫСТАВКА

- ТЕСТ-ДРАЙВЫ
- СОРЕВНОВАНИЯ

ОРГАНИЗАТОР



Тел. (812) 240-40-40
boatshow@expoforum.ru
boatshow.expoforum.ru

