



«Castello Amazon HT SportJet»

ТЕСТ
КАТЕРА И ЯХТЫ

МНОГО «ДЖЕТА», МАЛО «СПОРТА»

Достаточно простые и демократичные мотолодки "Amazon HT" финской компании "Castello" практически без изменений выпускаются уже несколько лет и хорошо известны не только в Скандинавии, но и у нас в России. Обычно в качестве силовой установки на них применяются подвесники мощностью не более 90 л.с., поэтому предложение первыми после заводских испытателей протестировать опытную версию "Amazon HT" со 175-сильным водометом нас сразу заинтересовало.

Сама водометная схема заинтересовала нас гораздо больше запретельной мощности. Выбор предлагаемых россиянам "джетов", увы, невелик, а интерес к ним и, соответственно, востребованность, как и встарь, не ослабевают — можем судить об этом хотя бы по редакционной почте — особенно в тех регионах, где царствует мелководье, усугубленное всяким сплавляющимся по воде мусором.

Имеющиеся на отечественном рынке "джеты" и впрямь в дефиците, причем лодки с таким типом привода можно условно разделить на две почти диаметрально противоположные категории. Первая — это рабочие лошади российского производства вроде "Оби-5" или "Востока" на базе известного катера "Амур", усиленно эксплуатируемые, скажем, теми же рыбаками-полупрофессионалами или водными таксистами. Вторая — "манерные" машины, предназначенные не для дела, а для отдыха в чистом виде и пускания пыли в глаза, такие, например, как джет-лодки "Bombardier", представляющие собой ничто иное, как гипертрофированный гидроцикл. Объединяет обе категории лишь одно — водометный привод, но сколь же далеки они друг от друга!

Для одних водомет — это возможность покуражиться, набраться адреналина, для других — просто способ уверенно двигаться по мелководью, забыв про возможные расходы на новый гребной винт, подводную часть подвесного мотора или колонки и т.п. На наш взгляд, несмотря на приставку "спорт" в названии, мощный мотор и люксовую отделку, новое детище "Castello" (создание которого, кстати, были инспирировано российским дилером) более приглянется именно второй категории граждан.



ОСНОВНЫЕ ДАННЫЕ катера “Castello Amazon HT SportJet”	
Длина наиб., м	5.33
Ширина наиб., м	2.00
Вес, кг	650
Пассажироместность, чел.	5
Число спальных мест	2
Вместимость топл. бака, л	75
Мощность двигателя, л.с.	175
Цена, долл.	25 000–30 000

Вернее, третьей — тем, кто, с одной стороны, практичен, а с другой — любит комфорт и эстетику. И, что немало важно, сумеет в случае чего управлять с капризным “джетом”, претендующим на спортивность.

Ну и гибрид, скажете вы. Но есть и такие люди, есть и такие лодки. Относится к ним и протестированный “Castello Amazon HT SportJet”, который, подобно большинству компромиссов, стремящихся набрать максимум разнообразных (если не сказать разнородных) качеств, в каждом из них хоть что-нибудь, да теряет.

На первый взгляд

Внешний облик у лодок серии “Amazon HT” самобытный и узнаваемый — недаром силуэт этой модели с характерной скругленной полурубкой-хардтопом “Castello” использует в качестве фирменного логотипа. А благодаря ряду деталей — ярко-желтой “спортивной” окраске, коричневым, в тон гелькоуту корпусу, подушкам сидений, деревянным релингам, деталям отделки из тика, а также спортивному рулю, предоставленный на тест “SportJet” смотрелся куда выигранней и нарядней обычных “Amazon HT”. (Правда, мне сообщили, что цвет корпуса может быть любым, включая модный в России “камуфляж”). Внутреннее пространство, как и на модели-прототипе, использовано достаточно рационально — под подушками каютных коек имеются вместительные рундуки (слева рундук поменьше), большой “локер”, в котором запросто разместится дополнительный 75-литровый бак, упрятан под полом кокпита, а два открытых “бардачка” для нужных под рукой мелочей расположены в бортовых полуконсолях перед водителем и пассажиром.

Кормовой рундук (он же двухместное пассажирское сиденье) прототипа превратился в моторный отсек, в котором установлена компактная, почти гидроциклетная “спарка” — двухтактный 6-цилиндровый V-образный 175-сильный “Mercury XR 2” (фактически это “голова” одноименного подвесника) плюс водомет, приводимый посредством углового редуктора. Крышка бывшего рундука стала более высокой и “фигурной”, отчего полноценное пассажирское сиденье осталось лишь одно, у левого борта — на образованной капотом мотора высокой “табуретке” (тем более при



отсутствии спинки), на мой взгляд, способен усидеть лишь любитель острых ощущений и неожиданных купаний в кильватерной струе. Нормальное сиденье по правому борту, аналогичное левому — хотя бы откидное — здесь явно не помешало бы.

Кстати, о плюсах и минусах компромисса: для кого-то компактность водометной установки — это плюс, а для кого-то и минус. Дело в том, что крепко сбита “гидроциклетная” компоновка водомета “Amazon HT SportJet” не предусматривает инспекционного лючка водовода. А что делать, если водовод окажется забитым космами тины или на вал импеллера, паче чаяния, наматается плавающая в воде веревка? Я так и не понял. Может, выковыривать все это хозяйство прямо через узкое сопло крючком из толстой проволоки? Владельцы гидроциклов меня, скорее всего, поймут, хотя им проще — в случае чего можно выдернуть забастовавший аппарат на берег и прочистить водовод не только через сопло, но и через решетку водоприемника.

Спуск на воду никаких проблем не создал — снаряженный вес у “SportJet” практически тот же, что и у обычных “Amazon HT” с подвесником, и его можно столь же уверенно транспортировать на трейлере и осуществлять спуск — подъем (по крайней мере, при наличии пологого слипа) не только большим внедорожником со всякими блокировками и демультипликатором, но и при помощи обычной шоссейной легковушки.

На воде

Даже на холостых оборотах “Mercury” ведет себя довольно шумно, ощутима и вибрация. Положение “нейтрали” выбрано удачно — заслонка рассекает струю из сопла ровно напополам, и стоящая у причала лодка не делает попыток сдвинуться с места.

В ходе первого прогревочного круга с одним водителем оставшиеся на берегу единодушно отметили громкий треск выхлопа — две квадратные выхлопные трубы после выхода на глиссирование оказались над водой и тархтели напря-

мую в воздух. Кроме того, с малой нагрузкой проявилась еще одна досадная особенность водомета — при переключении на реверс в кокпит летели густые водяные брызги.

В основной испытательный выход мы отправились вчетвером, хотя два оказавшихся на борту тяжеловеса фактически тянули на троих — общий вес экипажа составил как минимум 400 кг. Вначале расположились в лодке более-менее равномерно: один из пассажиров устроился в каюте, другой — слева от водителя, третий — в корме. Приемистость оказалась вполне водометной — разгон до 60 км/ч составил около 7 с. И на этой скорости начались некоторые сложности.

Лодка то и дело зарыскивала, требуя очень аккуратной работы рулем — спортивной оказалась не только сама "баранка", но и собственно рулевая машинка с очень малым передаточным отношением. С борта на борт штурвал перекладывался всего на 120°, и порой хватало всего 5-градусной перекладки, чтобы лодка стремилась заложить резкий поворот, что с учетом проявленной корпусом "избыточной поворачиваемости" может быть чревато крупными неприятностями для неопытного водителя.

С таким эффектом на корпусах с сильно килеватой носовой частью я уже не раз сталкивался. Будь на транце подвесник, я бы попросту "отпустил" триммер, чтобы приподнять нос, и наверняка бы этот эффект убрал. Но установленный на "Amazon HT SportJet" водомет возможности управления дифферентом не предусматривал, поэтому для изменения продольной центровки мы приняли решение пересадить "носового" пассажира в корму, и на крейсерской скорости (около 45–50 км/ч) водителю наконец удалось расслабиться, но на максимальной (71 км/ч) надоедливые зарыскивания проявились вновь.



После резкого сброса газа лодка доставила нам пару неприятных секунд — клонув носом, она выставилась боком, и нас ощутило качнуло в сторону наружного борта. При управлении по курсу любой водомет требует тяги, а выступающих в воду частей вроде колонки с гребным винтом и "шпорой", могущих



сыграть роль стабилизирующего кормового "тормоза", здесь нет. Учитывая проявленную лодкой избыточную поворачиваемость, от попытки в режиме экстренной остановки переключиться с полного хода на реверс мы благоразумно отказались.

Вот от чего я действительно получил удовольствие — это от маневрирования на малом ходу. Плавно дозируя тягу, можно разворачиваться вокруг миделя, с миллиметровой точностью двигаться "змейкой" и даже боком! Кстати, с нагрузкой в кокпите водомет перестал брызгать в транец на заднем ходу. И, конечно, оценили мы по достоинству главный плюс водомета — в поисках подходящей точки для фотосъемки мы не раз подошли к незакомому берегу вплотную, поднимая с просвечивающего сквозь мелководье дна клубы ила.

Резюме

"Castello Amazon HT SportJet", как уже отмечалось, — лодка компромиссная. Несмотря на название и мощный мотор, к спорту она имеет весьма отдаленное отношение — если только не считать спортом необходимость постоянно быть начеку и управляться со штурвалом с ювелирной точностью. Делая ставку на спорт, с рулевой машинкой финны явно погорячились — при установке более "спокойного" привода с большим передаточным отношением держать лодку под контролем на высоких скоростях наверняка будет значительно проще, хотя начинающим я и в этом случае не советовал бы сразу давать полный газ. Крейсерского режима будет вполне достаточно, да и ресурс мотора можно поберечь.

Максимальная скорость чуть более 70 км/ч при мощности 175 л.с. и нагруз-

ке более 400 кг — для водомета в принципе неплохо, но до "спорта" тоже не дотягивает.

Достоинства "SportJet" совсем в другом — в великолепной маневренности и проходимости по мелководью, проявляющих себя во всей красе отнюдь не на предельных режимах. Тем более, что на сегодняшний день это практически единственный водометный катер с компоновкой "хардтоп", предлагаемый на российском рынке — причем довольно привлекательный внешне. Ради этого вполне можно смириться с рядом перечисленных выше проблем.

Артем Лисочкин

РЕЗУЛЬТАТЫ ИСПЫТАНИЙ

(нагрузка — 400 кг плюс 1/2 штатного запаса топлива, скорость ветра — 3–5 м/с, высота волны — 0.15–0.3 м, темп. воздуха — 16°C, место испытаний — Клязьминское водохранилище)

Число оборотов, об/мин	Скорость, уз (км/ч)	Уровень шума, дБ(А)*
1000	3.5 (6.4)	68
1500	4.2 (7.7)	70
2000	4.7 (8.7)	72
2500	5.4 (10.0)	73
3000	6.2 (11.5)	74
3500	7.8 (14.5)	74
4000	22.1 (40.9)	75
4500	30.8 (57.0)	77
5000	36.9 (68.2)	77
5200	38.4 (71.0)	77

* На уровне кресел водителя и пассажира

Водометный катер "Castello Amazon HT SportJet" предоставлен для испытаний компанией "ХардТоп Марин":
198515, Санкт-Петербург, п. Стрельна,
ул. Пристанская, д. 25. Яхт-клуб,
тел. (812) 421-1225, 115-4578,
htmarine@mail.ru, www.hardtop.ru
Представительство в Москве:
ТД "Маркет Марин",
тел. (095) 780-6896, 780-6897;
8 (901) 300-3206