

› Александр Васильев. Фото автора

# «Новолна 650» с водометом: егоза и проныра



Новосибирское судостроительное предприятие «Катерус» успешно испытало и передало заказчику свое последнее достижение – водометную модификацию популярного катера «Новолна 650», уже не раз побывавшей на «мерной миле «КиЯ» (отчет об испытаниях версии с подвесным мотором читайте в № 192, а с угловой колонкой и стационарным дизелем – в № 200). О возможности оснащения своей продукции водометами сибиряки заявили давно, успев построить несколько экспериментальных больших катеров с различными самодельными и импортными гидротурбинами, но до серийного выпуска доросли только теперь.

Внутреннее расположение и убранство «Новолны» изменений не претерпело. Видимые внешние дополнения обусловлены задачей, поставленной покупателем. В частности, понадобилось оснастить катер множеством дополнительных приборов и увеличить количество спальных мест. «Тарга», антенны и кормовой тент придали судну «патрульный» облик. Но значительно интереснее изменения в характере катера, произошедшие в результате установки водометного привода. Забегая вперед, скажу, что ранее уравновешенная и спокойная «Новолна» стала заметно маневренней и «острее» в управлении.

Основным отличием от ранее производимых моделей является специально доработанный под установку водовода корпус. Других изменений вносить не пришлось, так как «Новолна» изначально проектировалась известным финским конструктором Свенем Столе как универсальный катер, пригодный для установки не только подвесных моторов, но и стационарных двигателей – в том числе и с водометом.

В качестве силовой установки был выбран 225-сильный итальянский дизель «FNM» с прямым электронным впрыском топлива в комплекте с финским водометом «Alamarin-230». Выбор двигателя обусловлен его лег-



аппаратуры, позволяющей легко ориентироваться на воде, заранее видеть подводные препятствия и определять параметры движения.

Испытания проводились на реке Обь в районе Красного Яра – на красивом повороте русла с высоким обрывистым берегом, песчаными отмелями и пляжами. Двигатель работал ровно и почти неслышно, ощутимо тише своих четырехцилиндровых плунжерных собратьев. Прогрев, проверка и регулировка систем, приборов и управления заняли минут тридцать. Попробовав у кромки воды газ-реверс и развернувшись тихим задним ходом, капитан направил лодку против течения. Постепенно увеличивая обороты, «Новолна» медленно поднялась корпусом из воды, вышла на глиссирование и растворилась в отблесках волн и в серебристых сентябрьских сумерках. Если удаление катера еще сопровождалось тихим рокотом дизеля, то о его приближении извещало лишь легкое пошлепывание разрезаемых волн о пластиковые скулы – глушитель надежно справлялся со своей задачей.

С берега был хорошо заметен небольшой крен на левый борт и петух брызг, вырывающийся из-под кринолина справа – сказалась несимметричная установка транцевых датчиков, сосредоточенных ближе к одному из бортов. Для устранения данного эффекта мы перенесли «шар» одного из эхолотов на другую сторону от водомета – и крен, и брызги исчезли.

При последующих прогонах за кормой снова появился водяной шлейф. На этот раз причину определили только после подъема катера из воды: не полностью поднимался «колокол» реверса, отчего часть струи, цепляясь за него, взмывала вверх, образуя фонтан. Регулировка клапана и прокачка гидросистемы управления ликвидировали недостаток.

Больше вмешательства механиков не потребовалось, и на передний план выдвинулись испытатели.

На ручку газа двигатель и стрелка тахометра отзываются моментально, но водомет сначала как бы прокручивается вхолостую, и ощутимое ускорение начинается с запаздыванием на 5–7 с. При плавном добавлении газа такого «про-

вала» нет. Усредненный показатель максимальной скорости при 4000 об/мин, вычисленный по результатам замеров при движении по течению и против него, составил 63 км/ч. После разгона газ можно было сбросить и двигаться в режиме глиссирования на экономичных 3400 об/мин. Уровень шума в салоне при закрытых дверях и люках составил 63, 72 и 75 дБ (А) – на холостых оборотах, при «крейсерских» 3400 об/мин и максимальных 4000 об/мин соответственно.

Для меня это был первый опыт управления скоростным катером с «реактивным» двигателем, и я благодарен за урок своему компаньону и наставнику, профессиональному капитану Ю.Н.Черепанову, который сначала твердой рукой продемонстрировал приемы управления, а затем доходчивыми подсказками помог освоить специфику руления водометной посудиною.

Управление очень острое. Попытки легкого подруливания необходимо оставить – это только усиливает рысканье судна. Фиксированное положение штурвала на прямых участках и плавные, но уверенные его вращения при маневрах – вот главные принципы поведения рулевого. Столь же несуетливо и степенно надо обращаться с ручками управления газом и реверсом. Но только на словах это легко и просто – чтобы освоить водометную «Новолну», мне потребовалась некоторая тренировка.

Катер с четырьмя пассажирами на борту быстро и ненавязчиво разогнался, резко поворачивал, останавливался как вкопанный, крутился на месте, уверенно маневрировал среди множества лодок и рабочих судов, кучно спешащих к вечеру домой. Очень впечатлил «полет» над песчаными переметами с глубиной менее полуметра, когда отчетливо видны складки дна и стаи рыб, брызгами разлетающиеся в разные стороны. Это место на реке мне хорошо известно, и две недели назад, на 5-метровом РИБе с подвесником я долго пробирался через эти отмели малым ходом, максимально приподняв из воды мотор.

В настоящий момент уже заканчивается сборка еще двух водометных катеров, и есть все основания полагать, что в предстоящем сезоне новинка будет пользоваться высоким спросом.

