

**Алексей
Даняев.**

Фото автора



«Sea Pride 500 Jet»: есть чем гордиться

Спектр судов для рыболовов-любителей отработан у нас достаточно полно. Сегодня уже сложился стереотип лодки, который устраивает большинство рыболовов-любителей. Это, как правило, моторная лодка с алюминиевым корпусом длиной 4.5–5.5 м под подвесной мотор. Компановка может быть различной – открытой или закрытой, но обязателен широкий кокпит либо свободный доступ к периметру борта. При условии оптимизации технологий и отказа от дорогостоящих элементов «второй необходимости» сформировалась и средняя цена предложения, которую можно считать бюджетной и базовой, когда стремление опустить планку еще ниже неизбежно приведет к потере потребительских качеств. Чего нашему производителю пока не удалось проделать с очевидным успехом – это построить современный катер для нужд рыбаков и охотников из районов, которые всегда носили у нас эпитет «отдаленные», да и просто для слабоосвоенных водных путей. Бы-

стрый катер-вездеход требует водометного движителя, который, несмотря на многочисленные попытки, так и не удалось сделать «народным» по цене (старые

разработки КНААПО не в счет – попробуйте найти эти агрегаты в свободной продаже!).

Новую разработку петербургской компании «Амета» – алюминиевый катер «Sea Pride 500 Jet» – можно назвать перспективным претендентом на условное звание «открытие года». Экспресс-тестирование новинки выявило несколько замечательных особенностей, которые наверняка заинтересуют нашего потребителя.

Во-первых, это одна из немногих отечественных лодок, целевым образом разработанная для рыболовов. Свидетельства: широкий открытый самоотливной кокпит с наглухо заваренным настилом из «рифленки», который не боится тяжелых сапог. Отмыть его от рыбьей чешуи можно на «раз-два». Открытая платформа на транце из того же рифленого алюминия с удобным доступом к воде. Сплошные релинги вдоль борта, через которые легко выбрать сеть, и П-образная мачта с троллинговыми стаканами. Широкие сливные шпигаты, защищенные



**Это одна из
немногих отече-
ственных лодок,
целевым образом
разработанная
для рыболовов-
любителей**

Основные данные «Sea Pride 500 Jet»

Длина габаритная – 5,67 м,
длина наибольшая – 5,01 м,
ширина – 2,06 м,
высота борта – 0,97 м.
Масса корпуса – 450 кг.
Макс. мощность
двигателя – 143 л.с.

от противотока поплавковым клапанами. Высокие борта и килеватое днища выдают хорошего морехода.

Во-вторых, конструкция лодки добротна до фанатизма, ею можно иллюстрировать учебник по проектированию судовых корпусов. Набор днища образован четырьмя массивными стрингерами, свободные кромки элементов набора подкреплены поясками. Интересная «фишка» – «полустроенные» топливные цистерны общей емкостью 200 л. Их нижние и наружные стенки отделены от обшивки днища и борта, а верхние и внутренние боковые едины с поверхностями кокпита. Жестко и экологично. Разъемных соединений минимум, строители предпочли намертво сварить весь алюминий.

В-третьих, в качестве двигательной установки использован американский «моноблок» в составе трехцилиндрового 70-сильного двухтактника «2si» на единой раме с тайваньским водометом «Solas» (о предстоящем выпуске движителя господин Солас Лин информировал нас четыре года назад, но предпочел американский рынок российскому). Ценой он, возможно, обойдется дороже самодельного, но все же бюджетнее приводов от компаний, имена которых у всех на слуху и к которым так или иначе приходится почему-то большинство судостроителей. Моноблочность агрегата существенно упрощает его установку и обслуживание. С ним идет и специальная система управления, которая, в принципе, не может быть типовой, как на подвесниках. Управление ходом – в одной рукоятке. Реверс включается опусканием заслонки заднего хода, «нейтрали» в прямом смысле у движителя нет – он «на постоянную» соединен с валом двигателя. Штурвал имеет непривычно короткий «спортивный» ход, но к нему легко приспособиться.

Пробный пробег по зеркально-гладкому Финскому заливу выявил типичное поведение водометного катера: свободу водителя в выборе безопасного фарватера, нелюбовь лодки к низким оборотам двигателя, высокую маневренность при «прогрессивном» характере циркуляции и устойчивость в повороте. Полный ход с двумя пассажирами составил более



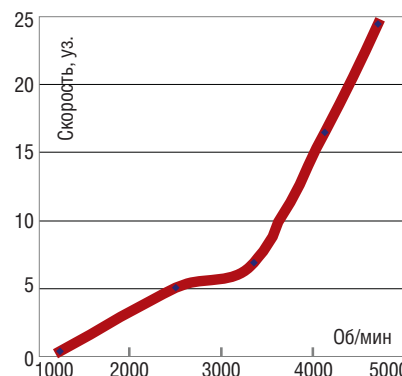
24 уз (45 км/ч), выход на глиссирование произошел при 16 уз (30 км/ч). Версия этой же лодки подвесной мотор равной мощности показала скорость за 55 км/ч, т.е. снижение хода за счет несколько меньшего КПД водомета имеет место, и оно в границах разумного. Радует, что лодка пошла практически «сразу», без трудоемких доработок движителя. Что строителям пока не удалось побороть, так это шум двухтактника. Хотя в выхлопную систему и подается вода, объем глушителя явно недостаточен, и выпуск в транец «бьет по ушам». Кроме того, двухтактный двигатель излишне «прожорлив», и его комбинация с водометом заведомо неэкономична. В дальнейшем предполагается переход на более подходящий четырехтактный мотор.

Производство на «Амете» носит полностью заказной характер, поэтому трудно давать оценку оборудованию испытанного экземпляра – очевидно, оно было согласовано с клиентом. Можно только пожелать делать все-таки съемными значительно

выступающие за вертикальный габарит части вроде рулевой консоли, а также вынести в более укромный уголок выключатель массы и ввод тросов управления.

В силу того же заказного характера производства цена на лодку в типичной комплектации – как минимум, процентов на 30 дороже «бюджетных» вариантов. Но диапазон выбора опций будет предельно широким,

Зависимость скорости катера «Sea Pride 500 Jet» от оборотов двигателя. Водомет набирает достаточную эффективность после 3500 об/мин.



вплоть до изменений в конструкции корпуса.

Кому может наилучшим образом подойти такое судно? Мореходные формы корпуса не совсем подходят для применения лодки там, где водомет сегодня наиболее востребован – на быстрых перекатистых речках Си-



бири. Очевидно, ее стихия – это крупные беспокойные водоемы «трейлерной» доступности с обширными мелководьями, банками, труднопроходимыми прибрежными участками и устьями рек. Здесь прочный, высокобортный корпус с хорошо защищенным движителем покажет себя с лучшей стороны. ■

ООО «Амета»
Санкт-Петербург,
Петергофское ш., д 75/2
+7 812 715 2733
+7 904 512 9999
ametada@gmail.com
www.metalboats.ru

