



Сергей Пестов, г. Уфа

Друг пловцов-подводников

«River Jet»

В «кают-компании» журнала «Катера и яхты» (форум на сайте katera.ru) я однажды обратил внимание на интересную тему, которую поднял житель сухопутного края: «Катер для дайвинга и подводной охоты». При выборе подходящего для этих условий катера он исходил из географии предстоящих поездок (это Нижняя Волга, Кизлярский залив, Черное море) и месте зимнего хранения (в стандартном неотапливаемом гараже).

Попутно следовало выбрать материал корпуса – пластик или алюминий, а также обводы, а значит, определится с мореходностью, осадкой, ходовыми качествами и остойчивостью. Возникли и такие вопросы, как выбор двигателя: подвесной или стационарный, возможность спуска и подъем катера в условиях необорудованного берега, допустимая ширина катера для перевозки по дорогам и какие категории водительских прав нужны?

У подводного охотника стремление к перемене мест – в крови, и сфера его интересов выходит далеко за пределы дальности хода любого катера – без автомобиля к охотничьим угодьям не добраться.

Ранее для дальних поездок и активного отдыха уфимская фирма предлагала катер «Freerider-490 jet» (см. статью «Катер для автомобилиста» в №202 «КиЯ»). Теперь речь пойдет о новой версии этого катера – «River

Jet», который создавался прежде всего

для любителей активного отдыха, подводной охоты и дайвинга. Концепция его рождалась в поисках ответов на вопросы, поставленные еще на форуме. В результате был однозначно выбран стационар, имеющий защищенность как на воде, так и в дальней поездке. У него должны быть остойчивость и «чистая» корма. Большой подвесник, по сути, – тот же стационар, только сильно портящий центровку и ухудшающий ходовые качества.

В рекламе фирмы «Mercury», которая выводила на рынок новинку «MerCruiser Vazer», наглядно было показано «правильное» место расположения мотора на катере: не за кормой и высоко, а внутри и максимально низко. Стационарные двигатели «Vazer» объемом 1.6 л, мощностью 100 л.с., с двухконтурной системой охлаждения и можно устанавливать на катера «River Jet». Заказчики, однако, чаще выбирают «ВАЗ 21124» с тем же объемом и системой охлаждения, но чуть меньшей мощностью – 98 л.с. Причина этого – оптимальное соотношение цены и качества, простота технического обслуживания, надежность при эксплуатации в тяжелых условиях, на большом удалении от базы, «хороших» заправок и специализированных сервисных служб.

Выбирая между гребным винтом и водометным движителем, остановились на водомете. Недостаток его – цена, а достоинства:

– не критичность к нагрузке (дайверского «железа» приходится возить немало!) и ее изменениям. Нет необхо-

димости иметь набор винтов под разную нагрузку;

– лучшая, чем у ГВ, динамика разгона и способность к реверсированию с «полного вперед»;

– маневренность, особая точность управления при подходе к заданной точке, в том числе и на волне, течении, при ветре, особенно значимые при подходе к человеку за бортом;

– защищенность движителя на незнакомых акваториях (на скорости проходимы глубины от 20 см) и опять-таки безопасность тех, кто работает за бортом. Катера «River Jet» оснащаются водометами «Jet-Star 200» (патент RU 2357891).

Особенности обновленных водометов «Jet-Star 200»: легкосъемный сменный узел осевого насоса – собственно водомета; простота замены импеллера без подъема катера из воды, что способствует удобству технического обслуживания.

Управление оборотами двигателя и реверсивной заслонкой реактивной установки однорукоточное, что делает его удобным и высокоточным при маневрировании. Гребной вал заключен в неподвижный кожух, что исключает возможность наматывания на него веревок, водорослей и т.п., повышает КПД водомета.

Еще одна особенность: водовод-теплообменник одновременно «выступает» в роли водо-водяного холодильника двухконтурного охлаждения двигателя. Подобное совмещение функций применяется, например, в



турбореактивных авиадвигателях: топливо, проходя через топливомасляный агрегат, снижает температуру смазочного масла, т.е. выполняет функцию охлаждающей среды. В водоводе-теплообменнике поток, проходящий через водовод, используется не только для создания тяги, но и уносит с собой излишние калории. Отпадает риск засорения и размораживания «классического» теплооб-

менника (а период подводной охоты нередко уходит за нулевые отметки температуры). Подобное решение появилось и на некоторых водометах «Sea Doo». по цене и запаху. А есть прочные, легкие, не выделяющие токсичных продуктов. Отличаются они применяемыми при формовке армирующими и связующими материалами, трудоемкостью производства. При их выборе нельзя не учитывать «среду обитания» будущих корпусов из них. «Сэндвичи» и запенивание корпусов тут – не лучшее решение, особенно с учетом наших реалий «русской зимы», хранения

Любая техника «заточена» под свою среду обитания, т.е. предназначена для решения конкретных задач. Так, вряд ли «КАМАЗ», будь он хоть дважды мастер, одолеет кого-либо из своих западных собратьев на автобане, так же как и они едва ли достанут «КАМАЗ» на трассе «Париж–Дакара». Вот и катера «River Jet» разработаны под наш, российский «Дакар», северный, труднопроходимый, без поддержки «техпомощи».



менника (а период подводной охоты нередко уходит за нулевые отметки температуры). Подобное решение появилось и на некоторых водометах «Sea Doo».

Пластик или «люмиль»? На этот вопрос мы однозначно решили: пластик. Достичь требуемых характеристик веса, прочности, ходовых качеств не удастся при изготовлении корпуса из алюминия. Живучесть и ремонтпригодность хорошего пластика – вне конкуренции. Сегодня до сих пор в строю стеклопластиковые корпуса 70-х гг., а на водно-моторных форумах всерьез обсуждают даже возможность защиты и ремонта относительно «молодых» алюминиевых корпусов стеклопластиком, когда заела коррозия, затрещали швы, потекли заклепки.

Не все пластики одинаковы. Есть просто «нарядные», их легко узнать

в не отапливаемом гараже или просто на стоянке. Катера «River Jet» формуруются на смолах «Ashland» с учетом всех этих особенностей эксплуатации и хранения.

Широкие формообразующие возможности стеклопластика позволили добиться наилучших ходовых качеств, «вписать» в пятиметровый «River Jet» просторный, глубокий, защищенный от ветра и брызг кокпит.

При определении габаритов и веса исходить из предельных значений допустимой нагрузки на ось или автогабарита при дальних поездках можно было лишь теоретически. Серпантин Кавказа или Крыма, дикие, необорудованные места спуска на воду, как и лесные дороги средней полосы или Беломорья напомнят о каждом лишнем килограмме и сантиметре. Здесь в ходу свои «90-60-90».

Ассоциации с «Дакар» не случайны. На том же форуме мы приглашали провести трофи-рейд протяженностью около 100 миль по еще совсем недавно судоходному участку чистой и живописной реки. На любых корпусах, с любыми моторами и любыми эхолотами. С походной нагрузкой, без дозаправок и «техничек». На реальной «мерной миле». В ответ – тишина... Вспомнился классик: «Редкая птица долетит до середины Днепра».

Производитель расширяет дилерскую сеть и приглашает к сотрудничеству.



Фирменный салон «Барс»
Уфа, ул. Рязанская, 16, тел. (347) 292 9361
Сервис-офис: Уфа, ул. Новоженова, 88,
тел. (347) 291 2300; +7 917 428-08-44
www.riverdrive.ru