

Тримаран «ПЛЮС» ВОДОМЕТ

Я живу в Башкортостане на берегу Нугушского водохранилища, на воде – с десятилетнего возраста. Те первые «Ветерки» и «Вихри» подвигли к поступлению в МАДИ на факультет ДВС, так и стал в 1985 г. инженером-механиком. С годами замысел создания собственного катера, по характеристикам конкурентным с зарубежным аналогом, становился все актуальнее. Не стану пускаться в длительный экскурс по поводу обзора катеров, двигателей, движителей, прошедших через мою мастерскую, скажу лишь одно – сделать в «никаких» условиях нормальный катер или даже несколько катеров лучше всего только из стеклопластика, только водометный (если несколько) и желательно с отечественным (хотя и необязательно) мотором. Так и получился мой «River Hunter jet».



Тримаранная форма носовой части способствует центральной посадке водителя



Семилопастное спрямляющее устройство вклеивается в стеклопластиковую обечайку



Дейдвудный стакан вклеивается в водовод при окончательной установке и центровке водомета



Владимир Нестеров, пос. Нугуш, Башкортостан



О его особенностях:

прототип корпуса – тримаран «С-54», палуба переработана, стекло открывается для удобства посадки пассажиров с берега, пассажироместимость – 9 человек;

двигатель – любая модель «ЗМЗ» («-405», «-406», «-409»), можно «Chrysler 2.4» и т.п.;

водометная установка своя, выполненная частично из стеклопластика, придумал ей название «Вектор 200». Спрямляющее устройство семилопастное, чтобы уменьшить вибрации. Рабочее колесо – от «Востока», конечно же полированное и отбалансированное. Входное отверстие прямоугольного сечения. Корпус водовода состоит из трех деталей: основной корпус, нижняя часть и антикавитационная плита. Дейдвудный узел вклеивается на этапе центровки насоса и водовода. Корпус спрямляющего устройства изготовлен на конусной матрице методом намотки ровинговой нити со смолой G-300.

Испытания прошли нормально. Водомет не разорвало, как предвещали некоторые, скорость под «Крайслером» при 5600 об/мин – 75 км/ч, с полной нагрузкой – 65 км/ч. Недостатки есть, конечно: необходимо внедрить VTS – устройство для управления реактивной струей в вертикальной плоскости, нужен сервомеханизм привода реверс-лопатки, металлическая накладка на входной кромке водовода. Но это уже доводка. Относительно конкурентных свойств: знаю, что у лодки неказистый, устаревший корпус, знаю, потому – снова в работе: делаем новую мастер-модель, опираясь на наработанные навыки и оснастку. На следующий год отчитаемся о проделанной работе. ■