

Катер «КС-600»

Алексей Благирев

с водометом «Kjet230» – в Южной Корее

В январе этого года в Южную Корею компанией «Джет Марин» был поставлен первый российский водометный катер. Авторы искренне рассчитывают, что читателям журнала будет интересно узнать об опыте экспорта российских катеров за рубеж.

Так получилось, что первыми российский катер с российским водометным двигателем заказали предприниматели из Южной Кореи. Чем же так привлек заказчиков из этой далекой страны катер, произведенный в Центральной России? Прежде всего сыграла свою роль глубокая убежденность корейцев в то, что российская техническая мысль до сих пор обладает огромным потенциалом, а в недрах нашей промышленности существуют предприятия, выпускающие продукцию самого высокого уровня. Заказчиков интересовал прочный мореходный катер, который не в последнюю очередь мог бы быть предложен береговым службам обеспечения порядка.

Специфика морских акваторий Южной Кореи с постоянными приливами и отливами (высота колебаний уровня моря – более 5 м два раза в сутки), большое количество рыболовецких снастей и сеток для выращивания устриц предполагает идеальным эксплуатацию катера с водометом. И поэтому основным требованием к катеру стала комплектация его водометным двигателем.

Выбор такого двигателя собственно не являлся проблемой, так как ранее, до поставки катера, в Южную Корею по контракту уже были поставлены водометы «Kjet230» производства компании ЗАО «Сибел Джет Марин». В конечном итоге, выбор пал на катер «КС-600» «Костромского судомеханического завода», так как именно он максимально соответствовал представлениям заказчиков о необходимом уровне качества и прочности.

Работы по строительству катера начались в мае 2010 г., а уже в июле он был спущен на воду в Костроме.

Конструкция водомета приспособлена под установку как в алюминиевый корпус, так и стеклопластиковый. Главным в монтаже водомета на катере является сварка в его днище специального элемента ВД – входа водозаборника, операция вполне привычная для строителей алюминиевых катеров. Далее водомет устанавливается и собирается чисто механически. Все элементы приводов водометного двигателя не требуют привязки к внутренним конструкциям катера, а крепятся на самом водомете. Для этого нашими инженерами была специально разработана конструкция электро-механического привода управлением поворотным соплом и реверсивной заслонкой.

Надо отметить, что костромичи первый раз устанавливали водомет «Kjet230» на свой катер, и, по признанию заводчан, работа оказалась легкой как никогда.

Первый спуск на воду показал полную работоспособность всех систем катера и водометного двигателя. Единственной проблемой стали прохваты воздуха в водометный двигатель через полые продольные реданы катера. И, собственно говоря, поэтому

на спокойной воде катер показал максимальную скорость 64 км/ч, что, в принципе, устраивало заказчиков.

В дальнейшем реданы заполнили герметиком, и проблема была устранена. При испытаниях отмечалась точная и вмняемая работа электро-механического привода. На переднем ходу управление – без усилий на всех скоростях хода катера. На заднем ходу управляемость была отличной даже на холостых оборотах двигателя. Конструкция реверсивно-рулевого устройства обеспечивает правильную, а не «перевернутую», как у большинства ВД, схему управления на заднем ходу. Порадовал всех и абсолютно точный стоп-режим: катер стоял в одной точке без всякого движения и при переключке штурвала начинал поворачиваться на месте – качество, чрезвычайно полезное при швартовках. Время переключки с режима переднего хода на задний и обратно составляет всего четыре секунды.

Испытания в Костроме закончились, нужно было отгружать катер заказчику. И вот тут началось самое трудное – как доставить катер за разумные деньги в Корею. В стандартный контейнер он просто не помещался.





Рассматривались самые невероятные способы доставки, начиная от авиадоставки и заканчивая перевозкой на трейлере в вагоне-автобусе. В конечном итоге была выбрана все-таки схема доставки в контейнере Open Top, в который катер загружался под большим наклоном. Решиться на такой способ помогла уверенность строителей катера в его прочности. По существу, катер весом 1.5 т должен был находиться в контейнере вместе с водометом и двигателем, опираясь только на скулу одного борта. Кроме того, пришлось демонтировать ветровые стекла на катере, которые мешали погрузке в контейнер. Успешная доставка в Корею подтвердила правильность такого решения, катер полностью оправдал заявленные производителем прочностные характеристики.

Надо заметить, что при сроке строительства катера в два месяца его доставка заняла почти полгода. В результате катер прибыл в Корею только 3 января.

Потребовалось время на монтаж остекления катера, расконсервацию двигателя и водометного движителя.

К счастью, тут никаких сложностей не случилось, чего нельзя сказать о первом запуске: двигатель сперва никак не хотел заводиться. Но причина выяснилась достаточно быстро и, как часто бывает, оказалась до смешного банальна. Оставшаяся в глушителе «костромская водичка» замерзла, и лед закупорил глушитель. Пришлось его снимать и отогревать в теплом помещении полицейского участка.

Испытания катера, как это часто бывает, выпали на начало зимних холодов. Спустить катер на воду, чтобы показать «корейскому ГИМСу», удалось 11 января при температуре -6°C . Спас положение добротно изготовленный ходовой тент «КС-600». Даже на полном ходу под тентом было тепло и уютно.

Испытывали катер в открытой акватории около острова Инчеон. Волнение моря было около 3 баллов, волна крутая и рваная, ветер, постоянно меняющий свое направление, при сбросе хода катера раскачивал его, как неваляшку. Сказывалась большая парусность тента, но за тепло надо было платить.

Управление катером с водометным движителем требует некоторого привы-

кания, но корейский капитан, который никогда ранее не управлял водометными катерами, на удивление быстро освоился и стал закладывать такие виражи, от которых у находящихся на борту захватывало дух. У всех участников испытаний катер и водометный движитель вызвали полный восторг. Мореходность катера, управляемость и, наконец, скорость были выше всяческих похвал. При указанной выше балльности, с поднятым ходовым тентом и частичном газе катер показал скорость 65 км/ч. На большую скорость даже наш опытный капитан в этих условиях не решился выходить, хотя запас по мощности еще был.

Едва успели поднять катер из воды, как пошел сильнейший снегопад, который за несколько часов превратил Корейский полуостров в заснеженную Москву, и, конечно, до весны эксплуатации не будет.

Катер «КС-600» и водометный движитель «Kjet230» показали себя с самой лучшей стороны, и потому будем надеяться, что это не последнее судно, поставляемое в Южную Корею.

Российским потребителям катер с водометным движителем «Kjet230» пока незнаком, но, думаем, что в наступающем сезоне появятся и российские заказчики подобных комплектов.

ЗАО «Сибел Джет Марин» и ОАО «Костромской судомеханический завод» планируют в этом сезоне представить линейку легких водометных катеров на базе катеров «Фьорд», оснащенных водометными движителями «Kjet170». ■

ЗАО «Сибел Джет Марин»
www.jetmarine.ru, sibeljm@jetmarine.ru
тел/факс (495)431-51-83