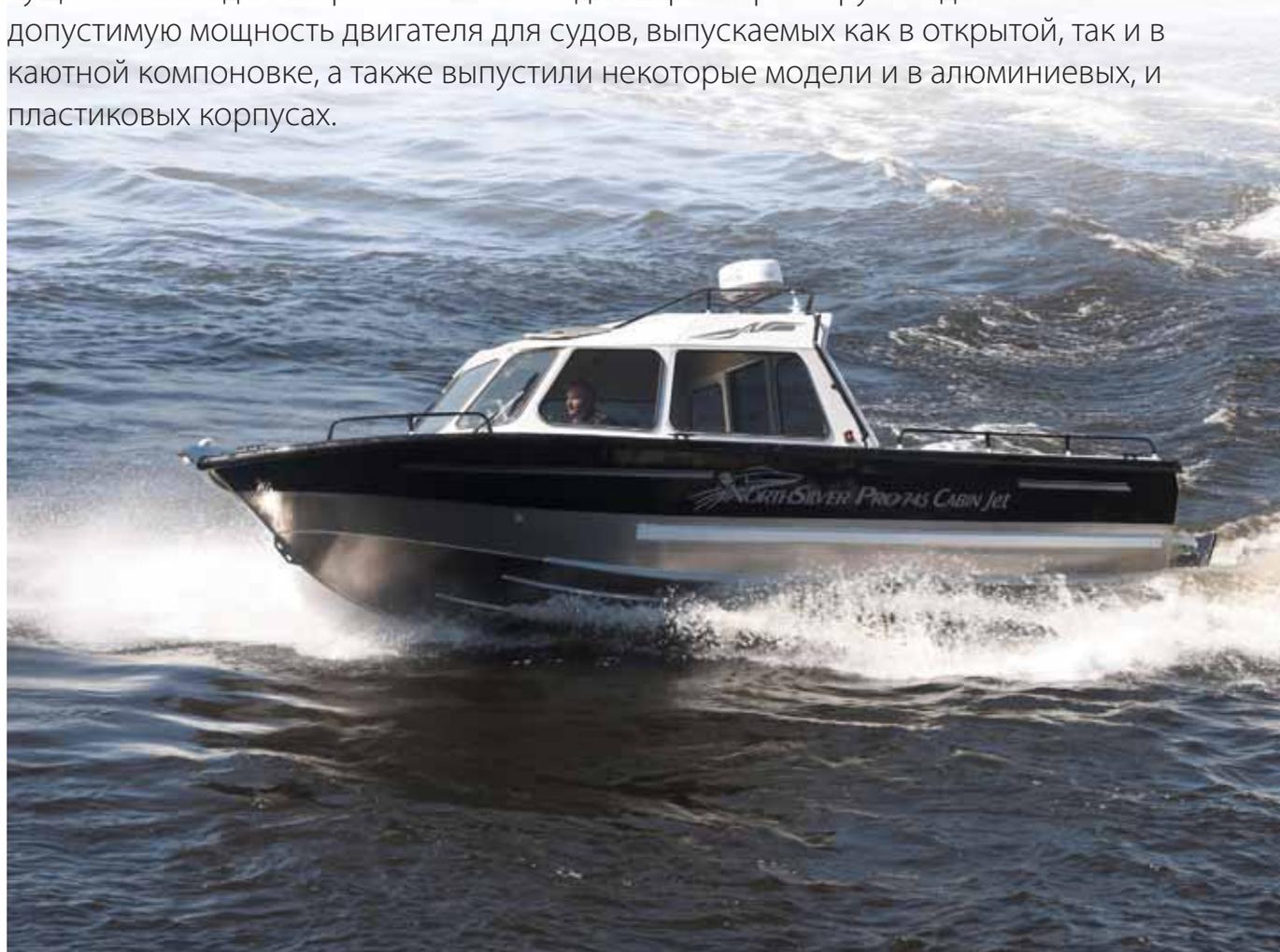




Корпус катера уже хорошо известен своими компоновочными и конструкторскими решениями, но для установки водомета Scott Waterjet корма претерпела изменения

NorthSilver Pro 745 Cabin Jet: еще больше альтернативности

Алексей Даняев ♦ Семейство катеров и моторных лодок NorthSilver Pro разрослось настолько, что практически перекрывает на сегодня полный диапазон размеров, пользующихся реальным спросом у корпоративного и частного потребителя. В пределах длины от 5 до 9 м конструкторы фирмы плотно проварьировали наиболее существенные для потребительской лодки параметры – грузоподъемность и допустимую мощность двигателя для судов, выпускаемых как в открытой, так и в каютной компоновке, а также выпустили некоторые модели и в алюминиевых, и пластиковых корпусах.



Все варианты были проверены под подвесными моторами, часть – с откидными колонками, но вот какой тип движителя до сих пор не был успешно охвачен особым направлением технической политики «Спортсудпрома СПб», так это водометный. Не потому что «руки не доходили».

Попытки внедрения столь востребованного на необъятных речных просторах России типа движителя на своих алюминиевых корпусах у сильверовцев были. Но не всякий эксперимент заканчивается сразу коммерческим успехом – бывает, приносит еще и ценнейший опыт. Как говорит статистика, только в 20% случаев комбинация ВД и некоторого готового корпуса с первого раза дает приемлемый результат. Взаимовлияние этих двух объектов непредсказуемо, и неудивительно, что большинство водометных катеров производятся у нас по единичным проектам, либо так и остаются головными образцами, изготовленными под специфические задачи. Тем ценнее полученный на «Спортсудпроме» результат соединения серийного корпуса NorthSilver Pro 745 Cabin с водометным движителем новозеландского производства Scott Waterjet, особенно если учесть, что примененный двигатель был не бензиновым, как у большинства прогулочных водометных катеров, а дизельным.

Строго говоря, корпус «745» не был использован напрямую, он претерпел заметные модификации, обусловленные спецификой работы нового движителя. Киллю была придана форма плоской гидролыжи, удобной для монтажа водозаборника, кормовую часть удлинили, чтобы не стеснять кокпит объемистым моторным отсеком, в котором располагается и часть водовода. Хотя судно номинально и обозначено как «NorthSilver Pro 745», на самом деле его наибольшая длина достигла 7.6 м, а габаритная с учетом кормовой площадки – и того больше.

Корпуса каютной серии «NorthSilver Pro» мы не раз описывали на редакционных тестах. Кратко упомянем, что все их характерные конструктивные решения, среди которых достаточные тол-

Основные данные катера NorthSilver Pro 745 Cabin Jet:

Длина габаритная, м	8.00
Ширина, м	2.50
Высота борта, м	1.14
Килеватость на транце, град.	18
Осадка, м	0.35
Водоизмещение полное, кг	2600
Запас топлива, л	300
Пассажировместимость, чел.	7
Мощность двигателя, л.с.	295



При разгоне полный нос поднимает довольно высокий бурн



Удобный доступ в кокпит с кормовой платформы

щины металла, мощная система набора, обеспеченная аварийная плавучесть, эргономика рулевой рубки, а также дельные вещи и основное оборудование, включающее отопитель и регулируемые по высоте кресла – остались прежними. Отметим элементы новизны, появившиеся в данной представленной на тест модификации. Для начала – нетипичная для «Сильверов» левобортная посадка

водителя. Возможно, это было пожелание заказчика (лодка на момент испытаний уже имела владельца), возможно, так удобнее компоновались системы управления приводом – на ходовые качества это не повлияло.

Далее, сама двигательно-движительная установка. Новозеландский водомет представляет собой класси-

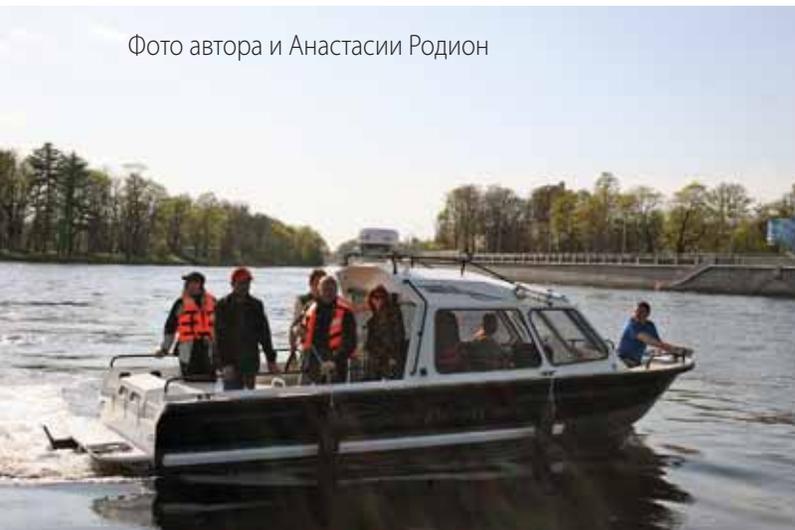


ческий осевой насос с сопловым поджатием, решеткой на входе литого водозаборника и массивной заслонкой реверса. Сопло поворотное; отклонение струи при помощи электрогидравлического привода возможно как по курсу, так и по вертикали, и это сближает устройство по принципу управления с обычным подвесником с механизированной откидкой. Заслонка



Компоновка рабочего катера. В проходе рубки можно поставить стол, но лучше на стоянке

Фото автора и Анастасии Родион



Моторный отсек хорошо изолирован

заднего хода опускается и поднимается движением вверх-вниз короткого джойстика слева от штурвала. Немалый диаметр рабочего колеса – 216 мм – предполагает хорошую тягу «на низах», но это еще предстояло проверить. Через промежуточный карданный вал водомет приводится в движение дизелем Steyr 306 объемом 3.2 л и максимальной мощностью 295 л.с. Дизель поставлен компанией-дилером «Порт-Артур», все дополнительное оборудование и системы к нему – от Vetus.

Любопытно, что разобщительной муфты в установке не предусмотрено, и «нейтраль» при запущенном двигателе обеспечивается настройкой заслонки заднего хода, которая делит поток и дает равную тягу одновременно вперед и назад. Такое решение уменьшает объем машинного отделения, упрощает и облегчает привод, но

достаточно ли оно удобно в управлении? Завершающий штрих в описании особенностей привода – массивная педаль «газа», такая же, как на мощных грузовиках, с изогнутой скобой поверх ботинка водителя. Новозеландцы убеждены, что управлять упором водомета полагается именно педалью. Наверно, извилистые горные реки, бегущие среди холмов изумрудно-зеленого острова требуют постоянного контроля над величиной и направлением тяги движителя, и тут одних только рук может не хватить. С другой стороны, наши мелководные сибирские реки ничуть не проще характером, и, возможно, педаль окажется подходящим для них решением.

Головной образец всегда требует определенного объема настроечных работ, и специалисты «Порт-Артура» проводят некоторое время на привязанном к бону судне под откинутой на

газовых пружинах крышкой моторного отсека, запуская дизель в режиме диагностики и убеждаясь, что все системы действуют как надо. Двигатель с турбокомпрессором хотя и установлен на штатных подушках, но ощутимо тарахтит на холостых. Но вот крышка закрыта – и шум разом пропадает под плотным слоем звукоизоляции. Швартовы напряглись – это заработала не сбалансированная идеально «нейтраль». Отпущенный катер с подъемом заслонки получает толчок вперед и не спеша выворачивает против течения Невы. Ход штурвала небольшой, поворачивается он легко, и удерживать тяжелый катер в нужном положении нетрудно. Достаточно «поддать» педалью при положенном на борт руле – судно четко обрабатывает угол отклонения сопла. Так же послушно оно отвечает на джойстик заслонки, который позволяет фиксировать три преду-

становленных ее положения: «вперед», «назад» и «нейтраль». Катер как будто оборудован тормозами, он стартует и останавливается, повинаясь легкому движению левой рукой. Как уверяют специалисты, дать «полный назад» можно даже с полного хода вперед, стоит лишь повернуть лоб – ведь привязных ремней здесь нет.

В водоизмещающем режиме двигатель работает негромко, судно при этом заметно порывкивает; его приходится удерживать движением штурвала, впрочем, как и любой глиссер на малом ходу. Добавляем ходу нажатием педали. Дизель плавно наращивает обороты, шум заметно усиливается. Ощущение, что шумят сами металлические конструкции. Это не из-за двигателя – он установлен на резиновых амортизаторах. Видимо, шум издает промежуточный вал, жестко привязанный к корпусу и «изломанный» в карданах. На оборотах, близких к полным, при разговоре приходится напрягать голос. Катер, до этого придавливавший нос (со стороны было видно, что полный нос гонит на разгоне довольно сильный бурун), приобретает нормальную посадку и выходит с тремя членами экипажа на глиссирующий режим примерно при 3000 об/мин – именно с них мощность двигателя начинает быстро расти с оборотами благодаря турбокомпрессору.

Белая струя из водомета вылетает из-под кормовой площадки, упирается в поверхность воды и вырывается метрах в десяти за кормой мощным «пехухом». Наклон сопла ощутимо сказывается на посадке корпуса. Нажимая кнопки на панели, можно заставить катер поднимать и опускать нос на ходу, как это делается «тримом» подвесника. Управлять по курсу с помощью гидравлики очень легко, хотя сделать эффектный «полицейский» разворот не удастся. Минимальный диаметр циркуляции с полного хода составил десяток длин корпуса. Обнаружился и побочный «сюрприз» водометного привода: штурвалом практически не удается выправить возникающий по тем или иным причинам ходовой крен. На подвесном моторе, поигрывая рулем, крен можно успешно подправлять в небольших пределах. Похоже, для борьбы с креном здесь были бы уместны еще и транцевые плиты, но такой опции тестовый экземпляр не предоставлял.

Придав педаль до палубы, удалось выжать из судна против течения более 60 км/ч скорости при 4000 об/мин, и это, скорее всего, не предел, потому что резерв тонкой настройки водомета комплектными кольцами поджатия и сменными импеллерами выбран не был. Но и в таком «прикидочном» состоянии было заметно, что катер адекватно реаги-

рует на педаль. Ведь хорошо известно, что многие водометные катера начинают вести себя прилично только при работе двигателя на режиме вблизи максимальных оборотов. Виною тому – малый проходной диаметр типовых водометных установок, предназначенных в первую очередь для установки на легких скоростных судах.

Насколько интересным окажется на практике данное предложение «Спортсудпрома СПб»? На первый взгляд сочетание водометного привода с днищем повышенной килеватости (18° на транце) кажется специфичным. Такой корпус будет иметь бóльшую осадку, чем малокилеватый, ориентированный на условно-ровную воду небольших рек. Присущий ему комфортный ход по волне пригодился бы на озерах и водохранилищах – в мелководных заливах и прибрежных акваториях, где трудно подобраться близко к суше, а обычный винт рискует получить повреждения от крупных камней на дне. Во всяком случае по результатам экспресс-теста можно сделать уверенный вывод: сочетание корпуса NorthSilver Pro 745 Cabin Jet и водомета Scott Waterjet 852 состоялось и дало положительный результат. Оно несомненно будет доведено до совершенства в последующей серии; надеемся, что спрос на катера такого типа в ближайшем будущем докажет их перспективность. ■

Пост рулевого – как будто из кабины тяжелого «джипа»



Лодка NorthSilver Pro 745 Cabin Jet предоставлена для тестирования компанией «Спортсудпром СПб»

194362 Россия, Санкт-Петербург, Выборгское шоссе, д. 362,

тел./факс: +7 (812) 513-8511, 513-8400, факс: +7 (812) 513-8438, тел. +7 (812) 448-5522, www.silverboats.ru, silvernord@list.ru