



ВИДЕО



Когда часто приходится иметь дело с мелководьем, где гребной винт, а нередко и подводная часть подвесного мотора уже воспринимаются как «расходный материал», первым делом приходит в голову заменить эти выступающие за днище уязвимые детали водометной насадкой. Проще некуда? Не совсем.

При всем своем внешнем сходстве с обычным мотором и том же принципе установки на транце подвесной «джет» куда более «разборчив» по отношению к лодкам, на которых ему приходится работать. В свое время мне довелось протестировать почти три десятка изначально «винтовых» лодок, переоборудованных в водометные, и не раз быть свидетелем того, как подобная прямая замена приносила экспериментаторам немало разочарований.

И причина не только в том, что по своему КПД даже самые современные водометы, а тем более подвесные, по-прежнему существенно отстают от традиционных гребных винтов — в частности, для достижения сравнимых скоростных показателей требуют значительно большей мощности мотора. С этой данностью еще можно смириться — в конце концов, за все, в том числе и за возможность передвигаться по мелководью, приходится платить. Однако нередко «вылезают» и более серьезные трудности: из-за отсутствия в корме стабилизирующего плавника появляются проблемы с устойчивостью на курсе и управляемостью, усугубляемые невозможностью отрегулировать ходовой дифферент. Одним словом, специфических особенностей у этого движителя более чем хватает, и если особо не влезать в техническо-теоретические дебри, достаточно одного простого вывода: водомет требует специально разработанного с учетом этих особенностей корпуса.

ДЖОНБОТ И КИЛЬ НАОБОРОТ

На первый взгляд Wooldridge Alaskan 17 очень напоминает классический американский джонбот — простейшую плоскодонку, больше смахивающую на санки, на которых любители зимней рыбалки перетаскивают свои пожитки от лунки к лунке. Действительно, выглядит такая посудина довольно неказисто, да и в море на ней выходить не стоит, но в своей родной стихии — на внутренних водоемах с относительно спокойной водой — она порой даст сто очков форы классическим моторкам. Огромная грузоподъемность (причем выражающаяся еще и в способности везти запрельного веса поклажу в режиме глиссирования под относительно слабым мотором), простор

и абсолютно плоский грузовой «пол», хорошая проходимость по мелководью и камышам, великолепная статическая остойчивость, плюсом крайняя простота и технологичность изготовления — вот почему у себя на родине, в Северной Америке, такие лодки пользуются неослабевающей популярностью.

Учитывая плоское дно и малую осадку как в статике, так и в динамике, водометная силовая установка на такой корпус так и просится. Да и триммирование на ходу благодаря практически прямоугольной глиссирующей пластине днища таким «санкам» не требуется — в крайнем случае для достижения оптимального дифферента достаточно слегка переместить груз по длине лодки. Однако плоскость есть плоскость — при отсутствии какого-либо стабилизатора в корме (роль которого обычно выполняет подводная часть подвесного мотора) классический джонбот становится чересчур вёртким. Причем в отличие от килевой лодки с водометом, стремящейся, особенно при носовой центровке, кардинально улизнуть с курса при малейшем повороте руля, плоскодонка вписывается в повороты крайне неохотно и некоторое время продолжает скользить в первоначальном направлении, даже развернувшись на 90 градусов — почти как висящее на тонкой воздушной прослойке судно на воздушной подушке. А если мелководный маршрут пролегает по узкой извилистой реке?

Чтобы вписаться в подобные условия (а именно на них специалисты Wooldridge явно нацеливали свое детище), требовался более серьезный компромисс, нежели одно лишь применение невысоких направляющих «килей» во всю длину корпуса, нередко применяемых на плоскодонках для стабилизации лодки на курсе. Чтобы увеличить боковое сопротивление корпуса, уменьшив тем самым склонность к скольжению в поворотах, для начала всему днищу лодки придали небольшую килеватость, превратив его в некое подобие моногедрона, правда, с классическим «джонботным» тупым носом и небольшим носовым транцем.

Однако этим довольно уже распространенным конструкторским приемом (позволившем заодно приподнять относительно килевой линии направляющие «реданы») разработчики не ограничились. Примененное оригинальное решение позволило, как говорится, одним выстрелом убить двух зайцев.

Выступающий киль, улучшающий остойчивость на курсе и в поворотах, на мелководье только помеха? Хорошо, тогда вывернем его наизнанку! »

ДРИФТ НА РЕЧНОЙ ГЛАДИ

АРТЁМ ЛИСОЧКИН
ФОТО ЕКАТЕРИНЫ КРАСНОШЛЫКОВОЙ

Объект нашего сегодняшнего теста вряд ли отнесешь к особым красавцам, даже со скидкой на его принадлежность к сугубо утилитарному классу. Однако при своей довольно незатейливой и местами грубоватой внешности он далеко не так уж прост. Это как раз тот случай, когда начинать знакомство надо, как говорится, «с киля». Хотя, собственно, никакого киля тут и нет. Больше того — к тому, что тут есть взамен, скорее подошел бы термин «антикиль».



Wooldridge Alaskan 17	
Длина, м.....	5,30
Ширина, м.....	2,00
Ширина днища, м.....	1,52
Высота транца, м.....	0,64
Килеватость на транце, град.....	9
Сухой вес, т.....	411
Запас топлива, л.....	137
Пассажиروместимость, чел.....	6
Грузоподъемность, кг.....	550
Мощность ПМ, л.с.....	65–140

**РЕЗУЛЬТАТЫ ИСПЫТАНИЙ
Wooldridge Alaskan 17**

Нагрузка — 1 чел. плюс 20 л топлива, ходовой тент убран, ПМ — четырехтактный Mercury 150 Jet, скорость ветра — 2–3 м/с, высота волны — 0,1–0,3 м, темп. воздуха — +19 °С, темп. воды — +14 °С, акватория — р. Большая Нева, Санкт-Петербург

Об/ мин	Скорость		Расход топл., л/ч	Дальность хода	
	узлы	км/ч		мили	км
600	1,9	3,5	1,9	—	—
1000	3,2	6,0	2,9	153	283
1500	4,5	8,3	4,2	146	271
2000	5,6	10,3	6,3	121	224
2500	6,9	12,7	9,8	96	178
3000	16,3	30,1	12,3	181	335
3500	23,3	43,1	19,3	165	306
4000	26,9	49,7	28,3	130	241
4500	30,6	56,7	40,3	104	193
4700	32,1	59,4	49,2	89	165

для нормальной его работы должна иметь некоторый встречный наклон, пусть и совсем небольшой. Таким образом, при установке водометного подвесника даже на совершеннейшую плоскодонку эта деталь мотора хоть и не много, но все же выступает вниз за габарит транца. На мелководье важен каждый сантиметр, так что риск зацепить водоприемником камень где-нибудь на речных порогах все равно остается. Но только не на Wooldridge Alaskan! Благодаря тоннелю мотор можно установить выше — передняя кромка водозаборника располагается при этом на уровне верхней плоскости днищевой «ниши», за которой и прячется его наклонная решетка.

Скользкие столкновения с дном водоема на мелководье неизбежны, но здесь они происходят исключительно на корпус, способность которого противостоять даже серьезным ударам сомнений не вызывает: такую толщину днищевой алюминиевой обшивки (6,3 мм) нечасто встретишь и на куда более крупных лодках, плюс роль дополнительных усилений играют массивные направляющие «реданы».

В общем, самое интересное у этой лодки действительно располагается ниже ватерлинии. Что же касается «верха»... Джонбот есть джонбот. Хоть 17-й был предоставлен на тест в самой «сложной» модификации — с носовым ветровым стеклом и парой сидений-рундуков перед ним (есть еще и румпельная версия),



кокпит оказался стерильно пуст. Даже откидные скамейки, которые можно установить по его бортам, в стандартную комплектацию не входят. Впрочем, перечень опций достаточно широк: можно заказать и живорыбные садки, и дополнительные рундуки... Хотя, по большому счету, зачем все это в кузове грузовика? Если говорить о поклаже, создатели лодки явно мыслили другими масштабами. Вот, скажем, если вы добыли на охоте кабана (а может, и не одного), то разместить трофей во вместительном чреве Alaskan получится безо всякого труда.

ПО ВОДЕ КАК ПОСУХУ

К сожалению, тестировать Wooldridge Alaskan 17 пришлось далеко не в его родной стихии. Река Нева хоть местами и извилистая, но никак уж не узкая! Без волны здесь не обходится даже в полный штиль, особенно учитывая интенсивное движение. Для джонбота, хоть и слегка килеватого, условия не самые лучшие. Лодку ощутимо потряхивало на полном ходу (около 60 км/ч) даже на волне высотой 0,25–0,30 м. Немного улучшило ситуацию использование триммера, пусть и не столь эффективного, как на обычном винтовом под-



веснике, — когда довольно сильно изогнутая скула в носовой части корпуса приподнялась из воды, ход стал несколько мягче.

Припомнив фирменные видеокadres, на которых 17-й, поднимая тучи брызг, преодолевает пенные гребни речных порогов, я несколько раз попробовал смоделировать ситуацию при помощи крутого кильватерного следа от лодки сопровождения. Широкий нос корпуса-саней входит в высокую волну довольно мягко, не стремясь, как я предполагал, резко взметнуться вверх, но приводнение практически плоским днищем после полного вылета в воздух оказывается довольно жестким. Впрочем, в отличие от обычной ветровой волны на открытых пространствах, те же пороги обычно перемежаются довольно длинными участками с относительно спокойной водой, так что с этим вполне можно смириться. Усиленному алюминиевому корпусу такие «шлепки» — как слону дробина, а любители комфорта, в конце концов, могут заказать амортизированные кресла (опция). Тут уж что-то одно: либо мягкое преодоление волны, либо способность пронестись валунами речных порогов в считанных сантиметрах.

Довольно скромная максималка при 150 л.с. мощности не стала сюрпризом (водомер есть водомер), но разгон с места оказался буквально пушечным, тем более что корпус выскакивал на глиссирование, практически не поднимая носа.

Устойчивость на курсе при движении по прямой — на высоте, хотя руль оказался довольно «острым» (на водометных лодках, рассчитанных на движение по извилистым рекам и протокам, вообще чаще всего применяют рулевые машинки с небольшим передаточным отношением редуктора). Кстати, хотя при использовании обычного тросового привода руль можно было крутить даже од-



ним пальцем, я бы предпочел гидравлику с компенсацией «отдачи», хотя бы из соображений безопасности: отклоняющий реактивный момент создает и водометный мотор, так что выпускать штурвал из рук строго не рекомендовалось.

Оценку маневренности на полном ходу тоже пришлось проводить на «виртуальной» трассе. Здесь Alaskan очень напомнил мне заднеприводный автомобиль — принципы управления, позволяющие на большой скорости «боком» вписываться в повороты малого радиуса, оказались примерно теми же, только здесь приходится действовать в основном рулем, а не газом — для управления любой водомет требует тяги. Небольшая килеватость днища, продольные «реданы» и кормовой тоннель не способны, конечно, полностью противостоять заносу, но, по крайней мере, делают его управляемым. Освоившись, я вскоре стал получать удовольствие от подобного «дрифта» и даже исполнил таким манером почти полный круг вокруг лодки сопровождения. Думаю, что и новичку освоить такую технику недолго, главное — входить в намеченную траекторию с упреждением, не «перекручивать» штурвал (иначе «полицейский разворот» с полного хода неизбежен) и вовремя возвращать его в нейтраль.

Мелководье мы тоже нашли, правда, не каменистое. Из-за обилия разнокалиберного мусора давать полный газ я не рискнул (камешки, способные повредить импеллер, приемная решетка Mercury 150 Jet пропускать не должна, но вот на болты и гвозди разработчики мотора вряд ли рассчитывали) и просто проехался буквально в метре от дикого пляжика малым ходом. Глубины там было от силы на вершок — классиче-

ская килеватая лодка попросту села бы корпусом даже с полностью откинутым мотором. Единственную проблему создали водоросли с крепкими стеблями, над обширной густой чащей которых я прошел полным ходом. Но разобраться с ней удалось без труда: откинул остановленный мотор и легко оторвал от мотора увесистую зеленую копну (причем внутрь практически ничего не попало). Через полминуты лодка как не бывало опять «выстрелила» с места.

РЕЗЮМЕ

Лодка довольно специфическая и рассчитана на специфические условия эксплуатации. Впрочем, таковые не редкость и у нас в стране — вспомнить хотя бы сибирские реки, где традиционно уважают водометы. Но даже в этой не очень-то распространенной категории Wooldridge Alaskan с его патентованными обводами располагается несколько особняком: благодаря оригинальным техническим решениям в ряде случаев он способен на большее, нежели множество «обычных» водометных лодок. ❧

Компания «Катерофф» — официальный дистрибьютор PrinceCraft/Wooldridge в России
+7 (495) 764-5665
+7 (911) 818-2793
infomarin.spb@gmail.com
www.yachts-boats.ru