

Говорите громче: ВОДИТЕЛЬ ГЛУХОЙ!



Со слухом у меня вроде бы все в порядке. Скорее, стоило пенять на временный склероз, вызванный выставочной горячкой (дело было в самый разгар работы петербургской бот-шоу) и парой минут разговора по мобильному телефону, звонок которого настиг меня в тот самый момент, когда наша «маршрутка» наполнялась пассажирами. Дело в том, что 150-сильный двигатель «Хивуса» крутился на холостых оборотах настолько бесшумно, что опознать его работу можно было разве что по положению стрелки тахометра. В общем, я попросту успел забыть, что мотор уже включен. Ну, а если забежать вперед, то 10-местный аппарат на воздушной подушке, предоставленный для редакционных испытаний нижегородской компанией «Аэроход», напрочь разбил все мои давние представления о малом СВП, как о чем-то ревущем на весь белый свет, с трудом управляющемся, боящемся волн и напрочь лишенном комфорта.

СНАРУЖИ И ВНУТРИ

О внешности «Хивуса» вполне можно судить по приведенным фотографиям. Действительно, чем не микроавтобус — пусть и с воздушным винтом? Одна, пожалуй, разница — в микроавтобусе никто не проникает спереди, а вот на

Наверняка вы не раз видели подобные объявления, вывешенные остроумной шоферской братией в маршрутных такси. Когда я занял место за рулем «Хивуса-10», коллега, расположившийся с фотоаппаратурой на правом пассажирском кресле, признался, что машинально полез в карман за мелочью, дабы оплатить проезд. А водитель (это я про себя), как видно, и впрямь был малость глуховат. Иначе с чего это вдруг мне вздумалось по второму разу тянуться к кнопке стартера и делать попытки запустить и без того работающий мотор?

«Хивусе» входная дверь расположена на носовой переборке салона. Есть и достаточно просторная, выступающая вперед носовая палуба (чуть не назвал ее «бампером»), позволяющая без проблем работать со швартовными снастями при подходе к берегу, тем более что снабжена она высокими прочными реллингками.

Единственное, но единодушное нарекание вызвал способ установки на полукруглом носу-бампере «Хивуса» электролебедки. Поскольку заднего хода у машины нет, торчащий спереди угловатый кронштейн может, не дай бог, наделать дел — например, при швартовке в сложных условиях. Лебедку, по мнению испытателей, стоит переставить на плоскость палубы, а носовую часть машины прикрыть надувным баллоном, исполняющим роль кранца-отбойника.

Ну а внутри... Внутри напрочь забываешь, что ты на воде. Просторный светлый салон с широким люком в по-

толке, мягкие продольные диваны для восьми пассажиров. На кормовой переборке установлены откидной столик и мини-бар. Кресло еще для одного пассажира расположено справа от водительского. Оба они регулируются и даже... снабжены ремнями безопасности! Рабочее место водителя решено «по-автомобильному»: ухватистая пухлая «баранка», грамотно и по-своему красиво оформленная приборная панель. Слева от кресла — рычаг газа и нечто, очень





напоминающее обыкновенный автомобильный “ручник”. Однако приводит он в действие не тормоза (которых тут нет), а стандартное фрикционное сцепление “волговского” мотора. Очень полезная вещь — при отключенном сцеплении винты не вращаются, что позволяет без проблем прогреть двигатель даже при повышенных оборотах.

Кстати, хоть мотор на “Хивусе” всего один — как на подавляющем большинстве небольших СВП, напор для создания подушки отбирается здесь не у ходового воздушного винта, а создается двумя отдельными 12-лопастными нагнетателями, горизонтально установленными в кормовой части аппарата. Ходовой 6-лопастной винт в кольцевой насадке приводится зубчатым ремнем, а вентиляторы нагнетателей вращает клиноремная передача. Но главное правило сохраняется — когда прибавляешь газ, ходовая тяга создается синхронно с наддувом.

Ограждение воздушной подушки состоит из трех надувных скегов из ПВХ (двух бортовых и центрального, расположенного по ДП), носового гибкого ограждения и кормовых закрылков. Центральный разделяет ее на два независимых отсека, в каждый из которых дует свой вентилятор. Фирменная “фишка” аэроходовских СВП — возможность быстро уменьшить давление наддува в правом или левом отсеках подушки, отделенных друг от друга упомянутым скегом. Те, кто хотя бы пару-тройку раз ходил на СВП, сразу меня поймут — чтобы более-менее резко развернуть этот капризный аппарат, ведущий себя на полном ходу, словно капля масла на раскаленной сковороде, нужно “зацепиться” бортом за воду. Обычно желаемый эффект достигается банальным сбросом газа, поэтому возможность проверить в действии патентованное

приспособление меня весьма заинтересовало.

Принцип его работы заключается в том, что нажатием на правую или левую педаль (хоть педали выглядят по-автомобильному, ассоциации возникают скорее авиационные) можно приоткрыть заслонку дефлектора соответствующего отсека воздушной подушки (расположены дефлекторы на носовой палубе), уменьшив в нем давление и заставив тот или иной борт окунуться в воду, создавая дополнительное сопротивление.

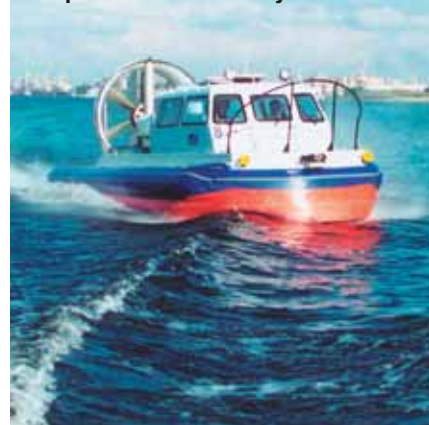
ПО ВОДЕ, АКИ ПОСУХУ

Когда на борту помимо меня оказалось еще семь человек, я снялся с “ручника” — то бишь включил сцепление, заставившее вращаться и ходовой винт, и вентиляторы наддува. Салон наполнился негромким, но ощутимым гулом. Характерного свиста и рокота, создаваемого обычно лопастями воздушных винтов, я так и не услышал — передающийся на алюминиевый корпус гул создавали в основном подшипники передачи.

К автомобильной “баранке” на аэроходках и СВП я обычно отношусь с некоторой настороженностью — слишком уж чувствительны подобные аппараты в управлении! Привычнее и удобней на таких машинах ручка вроде самолетной. Но на “Хивусе”... Несмотря на то, что возле причала мне пришлось “поиграть газом”, чтобы заправить его по нужной траектории, чувствовал я себя при этом почти как за рулем “Форда Транзита” или, на худой конец, “Газели”. Приходилось, конечно, помнить и о том, что заднего хода тут нет — от причала меня отпихнули доброхоты из пассажиров.

Оказавшись, наконец, на чистой воде, я дал полный газ. “Хивус” вначале “при-

Гибкое носовое ограждение воздушной подушки мягко “обрабатывает” волну



встал” на воздушной подушке, словно оглядывая горизонт, и начал без особой спешки и суеты разгоняться. Оглянувшись назад, в салон, я заметил, что пассажиры успели откинуть столик и вовсю готовят бутерброды. Ну, думаю, бывать мне сегодня голодным — волна-то в заливе вон какая. Повалится вся заготовленная еда на пол...

Как бы не так! Понеслись мы по изрытому волновыми колдобинами заливу столь же ровно и мягко, как на микроавтобусе по гладкому шоссе — разве что слегка покачивало, хотя высота крутой ветровой волны достигала метра! На навигаторе GPS, словно на автомобильном спидометре, застыла цифра 50 км/ч, а на тахометре — 3800 об/мин (представители “Аэрохода” попросили меня не превышать этот показатель, чтобы поберечь необкатанный мотор). Лишь пару раз “Хивус” мягко “уперся” тугим бортовым скегом в особо высокую и крутую волну, на несколько секунд сбросив скорость до 35-40 км/ч. Чтобы удержать “Хивус” на курсе даже при



Рабочее место водителя — почти как в микроавтобусе

Основные характеристики СВП “Хивус-10”

Водоизмещение полное, кг	1670
Масса полезной нагрузки, кг	800
Пассажироместимость, чел.	8-10
Длина габаритная, м	7.45
Ширина габаритная (транспортнорочная), м	3.30 (2.5)
Высота габаритная, м	2.55
Двигатель:	
тип	ЗМЗ-409.10
мощность, л.с.	143
Скорость хода по воде (снегу), км/ч:	
крейсерская	50 (70)
максимальная	60 (90)
Угол преодолеваемого подъема, град.	6
Клиренс, м	0.5
Высота преодолеваемого препятствия, м	0.4
Расход топлива, л/ч	20
Емкость топливных баков, л	120
Дальность хода, км	400
Допустимая скорость ветра, м/с	15



Скорость — 50 км/ч, высота волны — более 0.6 м. Поставленная на панель рация стоит, как влитая.

сильном ветре и волнении, достаточно переключать штурвала градусов на двадцать-тридцать, не более, поэтому при желании можно рулить коленкой, как автомобилем на прямой трассе.

А вот “дворники” (которыми оборудованы все три ветровых стекла машины, включая и стекло входной двери) пришлось все же включить. Вынула на это выбивающаяся из-под носовой “юбки” водяная пыль. Недаром тумблер стеклоочистителя считается на СВП одним из главных рычагов управления!

Естественно, не удержался я и от пробы патентованного педального управления креном. На тихой воде, под прикрытием берега, педали более-менее действуют — нажатие на левую педаль, как на самолете, вызывает пусть и не особо охотное, но заметное отклонение машины влево (и наоборот). А вот в волну... Поскольку в ту погоду, что сопутствовала тесту, наш парусящий “микроавтобус” постоянно испытывал крен под влиянием ветра и волны, желаемый эффект приносило использование лишь педали подветренного борта, и без того нагруженного.

ПОСУХУ, АКИ ПО ВОДЕ

По обширному песчаному пляжу, оранжевому от вечернего солнца, прогуливается дама с собачкой. Судя по безмятежному поведению этой одинокой пары, наше довольно бесшумное приближение к берегу она засекла разве что метров за сто, да и то особо не беспокоилась — едет по воде катер, ну и что тут такого? На берег же он не выскочит?

Однако “катер”, не сбавляя хода, на берег все-таки выскочил. Дама рванулась в одну сторону, собачка в другую, но скользящий поводок заставил обеих застыть месте.

Не волнуйтесь — безопасность манев-

ра у меня сомнений не вызывала. Я даже позволил себе сбросить газ, чтобы даму с собачкой не засыпало песком, поднятым ходовым винтом и нагнетателями воздушной подушки, и проехался зигзагом между четырех футбольных ворот, установленных на пляже щедрым районным муниципалитетом. При этом, как и при маневрировании на воде в гавани, пришлось поработать не только рулем, но и ручкой газа.

В отличие от проявивших бдительность дамы и собачки, несколько юных любителей вечернего загара, застрявших на пляже допоздна, проявили легкомысленную беспечность — подхватили свои бесхитростные пожитки и двинулись поперек нашего курса, не обращая внимания на летящий по песку “Хивус”. “Пешеход всегда прав!” — припомнилось мне старинное изречение, и я резко сбросил газ, отчего машина остановилась, как вкопанная. Увы — затормозил я аккурат между двух песчаных холмов, и дальнейшие попытки стронуть аппарат с места, даже при помощи энергичной раскачки воздушными рулями, успеха не имели.

Открыть носовую дверь удалось не сразу — у автомобилистов такая штука именуется “диагональным вывешиванием”, и именно это стало причиной того, что корпус “Хивуса” малость перекосило. Впрочем, попробуйте на обыкновенной “девятке” заехать правым передним колесом на один бугорок, а левым задним на другой — двери тоже будут открываться и закрываться с трудом!

К помощи электролебедки прибегать не пришлось — один из пассажиров слегка подтолкнул нос “Хивуса” влево, а я прибавил газу... Правда, машина, вновь обретя ход, поехала не столько вперед, сколько боком — скатываясь на “воздушной смазке” со склона песчаного холма.

ВЫВОДЫ

Здесь можно опять по третьему-четвертому разу провести параллели с микроавтобусом. Но давайте вместо них — большие гонки!

На базу мы возвращались все по той же волне высотой 0.6-1 м. На столике в салоне “Хивуса” поплескивает чаек, а портативная рация, ради интереса поставленная прямо на “торпеду”, и не думает валиться под ноги. Тихо наигрывает радио, мерно гуляют по лобовым стеклам “дворники”. Одна рука на руле, в другой — телефон: “Скоро буду дома!”

Прямо перед нами борется с волной 5-метровый РИБ с 90-сильным мотором. Скорость у него повыше, чем у нас (около 70 против наших 45-55 км/ч в зависимости от капризов ветра). Затянутых в непромокаемые комбинезоны и спасательные жилеты ребят то и дело обдаёт водяными брызгами, лодка регулярно взмывает в воздух с гребня особо крутой волны. Один из парней в РИБе, заметив нас, крутит в воздухе рукой — давай, мол, газу!

Как вы думаете, кто первым дошел до пирса? Конечно, мы!

Конкуренты вскоре свернули на фарватер, чтобы не угробить мотор, а мы дунули напрямик — по мелководью Маркизовой лужи, по песчаным косам, над которыми злобно плясали желтые стоячие валы и где глубины было чуть выше, чем по щиколотку. “Хивус”, пролетая над этой смесью воды с песком, лишь пару раз игриво “вильнул хвостом” — “почувял мель”, как выразился бы Марк Твен, немало поработавший лоцманом.

Вскоре после возвращения на берег мокрый экипаж РИБа заглянул к нам на огонек. Я и сам большой ценитель РИБов, но... Давние друзья не стали обвинять меня в предательстве. Устроившись на мягких диванах, оба огляделись и в один голос сказали: “Вещь!”

А. Л.

Фото Артура Гроховского



**Амфибийный катер на воздушной подушке “Хивус-10” предоставлен для испытаний фирмой “Аэроход”:
603158, Нижний Новгород, ул. Зайцева, 30,
тел. (8312) 26-8318, 26-8245,
факс (8312) 27-9300; www.aerohod.r52.ru; aerohod@r52.ru**