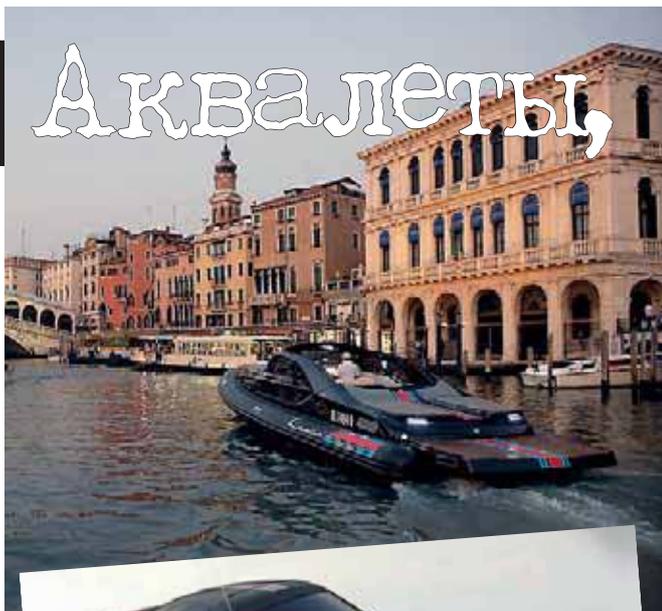


Аквалеты, водомобили...



Для автостроителей водная тема – расхожий способ поднять популярность марки. Катер-РИБ «Lancia» спроектирован в стиле одноименного автобренда, но это, конечно, уникальное самостоятельное изделие

Всем хороши наши с вами катера-моторные лодки. Только вот какие-то они очень «лодочные» с виду. И покупают их чаще те, кто знает толк именно в лодках. А тот, кто решил приобрести плавсредство на всякий случай, только что выбравшись из дорожной пробки длиной в полжизни, непременно закомплексует и постарается зацепиться глазом за что-либо более привычное. Видимо, для привлечения такой «неохваченной» публики дизайнеры время от времени предлагают совершенно фантастические с виду транспортные средства.

Гибриды автомобильного кузова и катерного днища «засвечиваются» в СМИ едва ли не каждый год, их не перечить. Вот одна из новинок, под знаменитой итальянской маркой «Lancia», получившая прозвище «Лянча из Лянч», поскольку конструктор Кристиан Гранде снабдил 13-метровый корпус с парой частично-погруженных приводов 6.7-литровыми турбодизелями «Fiat» общей мощностью 1120 л.с. При водоизмещении в 8.5 т заявленная максимальная скорость составляет 48 уз и 30 уз – крейсерская. Судя по характерной форме борта, это судно для фанатов итальянского автопрома представляет собой РИБ, к которому будто приставили автомобильную кабину. В выборе баллонной компоновки есть рациональность – зализанные стильные формы на судне какого-либо другого конструктивного типа будут совершенно непрактичны в море, с выступающего же баллона РИБа можно как-то проводить швартовку или постановку на якорь. Премьера катера состоялась в Венеции, что неудивительно – никакой другой город не даст «аквамобилю» столько форы перед обычным авто.

Брутальным отвязанным байкерам тоже приелись типо-

вые водометные гидроциклы. Молодые канадские дизайнеры Мэтт де Бельфейль и Роберт Ванденхэм предложили оригинальную идею «водного кроссача» «Foiljet MR1» на Т-образных полностью погруженных подводных крыльях (www.debelle-design.com). Он практически повторяет идею шведского ветбайка, о котором мы писали в № 139. Это уже никакой не гибрид мотоцикла с лодочным корпусом, а своего рода классический спортбайк, из которого выдернули колеса и вставили вместо них высокие крыльевые стойки. Привод аппарата должен осуществляться от электрической гидротурбины мощностью 20 л.с. на кормовом крыле, экологически чистой, бесшумной и быстро подзаряжаемой. Пока неясно, какой окажется ходовая устойчивость такого аппарата, насколько легко он сможет выйти на расчетный крыльевой режим движения и насколько он окажется безопасным для седока, особенно в мелких водах. Главное – идея зафиксирована, дело за реализацией.

Но истинным ценителям свободы и скорости – летчикам – нужен, конечно же, «самолет на воде», и экраноплан – самый подходящий кандидат на его место. Даже если он не сможет оторваться от воды полностью, а только создаст иллюзию полета над поверхностью. Революционный аппарат, названный «Sea Phantom», разрабатывался более 10 лет с применением компьютерного и бассейнового моделирования; модель-прототип увидела воду три года назад в американском Форт-Майерсе (Флорида, www.seaphantom.com). Самое сильное впечатление производит внешность аппарата – угольно-черный монстроподобный силуэт на широко расставленных опорах-крыльях. Главный конструктор проекта Дэвид Борман намерен построить судно, кото-



«Морской фантом» Дэвида Бормана - воплощение мечты летчика о морских просторах. Опытный образец с подвесным мотором доказал реальность идеи, на очереди - покорение барьера в 150 уз с газотурбинным двигателем



рое обладает надежностью глиссера, скоростью вертолета при конкурентных экономических показателях применения. Подъемную силу должен производить широкий корпус за счет экранного эффекта и пара глиссирующих поплавков на шарнирной подвеске, обеспечивающей гашение ударов о волну, а также дополнительный подъем носа до 1.2 м над водой. Спортсмены-водномоторники наверняка узнают в предложенной схеме поддержания старую добрую «трехточку», усиленную современными достижениями в области технологии материалов. Натурная модель размерениями 10×3.8 м и водоизмещением порожнем 800 кг оборудована гоночным подвесным мотором «Mercury» мощностью 300 л.с. Ее корпус вместимостью пять человек отформован из кевларо-угольного трехслойного композита с полипропиленовым сотовым наполнителем и толщиной наружных слоев по 6 мм.

Сайт разработчика не дает определенного значения достигнутой моделью скорости. Сам Борман оценивает ее как 85 миль/ч (74 уз), что не слишком сильно превосходит скорость под аналогичными моторами, достигаемую традиционными спортивными судами. Более того, на рекламных роликах видны «невооруженным глазом» гидродинамические несовершенства модели – очевидную незначительность экранного эффекта, запредельный угол атаки несущих поплавков, как следствие – большие потери на брызгообразование. Спортивный глиссер-экраноплан разработки нашего ЦКТБ ДОСААФ летал намного эффективнее. Американцам неведом завет Р.А.Алексеева о невозможности надежно и быстро перемещаться, «держась одновременно и за воздух, и за воду». Зато они умеют продуктивно продвигать свои

разработки, в результате чего на смену модели с подвесником уже построен опытный экземпляр со стационарной газовой турбиной, работающей на пятилопастной ЧПВ, готов проект под легкий шестицилиндровый дизель, ведется разработка крупного судна вместимостью 18–24 чел. и скоростью 150 уз...

Вывод напрашивается бесхитростный: двигателем прогресса в вольном обществе всегда служили маркетинг и «раскрутка»; чем необычнее и даже скандальнее подается ординарная, в сущности, идея, тем выше вероятность ее успешного воплощения. А ведь победителя, как известно, не судят.

А.Д.