



Евгения Краева. Фото автора

«Волга Ховер Шоу–2011»

Мало кто знает, что в России каждый год находят своих хозяев порядка 200 СВП – судов на воздушной подушке или, как их еще называют, амфибий. И это при том, что стоимость каждого в среднем превышает 1 млн. руб. Такие аппараты незаменимы там, где нет дорог, например на Дальнем Востоке и в Сибири. Они – палочка-выручалочка для МЧС, пользуются ими и любители рыбалки.

Конечно, по сравнению с Западом, где ежегодно строится около 5 тысяч СВП, российские объемы их производства невелики, поэтому для постоянного повышения качества разработок так важен обмен опытом между компаниями-изготовителями. Ему и было посвящено «Волгаховершоу», в рамках которого проходят соревнования и семинары, уже третий год подряд собирающие в Нижнем Новгороде ведущих производителей амфибий.

С раннего утра 1 апреля к Чкаловской лестнице начали эффектно, поднимая снежные вихри, подъезжать суда-участники. Именно в этом, известном каждому нижегородцу месте на набережной реки Волги расположились оргкомитет соревнований и его секре-

тарь Сергей Смирнов. Вскоре подтянулись корреспонденты телеканалов и гости, посмотреть на необычное зрелище пришли горожане. Перед соревнованиями все желающие могли потрогать уникальные аппараты и посмотреть их в действии, а те на радость зрителям без усилий преодолевали торосы, заезжали на крутые откосы набережной и катали желающих – пилотам нужно было прогреть машины перед гонками.

Жители Нижнего Новгорода знают об амфибиях немного больше, чем жители других городов. Именно здесь находится легендарное Центральное конструкторское бюро по судам на подводных крыльях («ЦКБ по СПК»), где долгое время работал гениальный конструктор Ростислав Евгеньевич Алексеев, и которое теперь носит

его имя. А еще здесь каждый в любое время года может проехать на одном из речных экспрессов на воздушной подушке, курсирующих с 2008 г. по маршруту Нижний Новгород–Бор и обратно. Таким способом с помощью компании «Логопром» городу удалось частично решить проблему транспортных пробок.

Было морозно, но Волга там, где самое сильное течение, уже освободилась ото льда, позволив организаторам выставить интересные трассы соревнований.

Проходили они в два этапа по разным дистанциям: короткой кольцевой и длинной скоростной. В первой кольцевой гонке на 20 км играли роль не столько технические характеристики аппарата, сколько тактическое мастер-

ство водителя и его опыт. Первая пара кругов выявила лидера – Александра Дербенева, пилота «Хивус-10» компании «Аэроход». Зрителям с высокого берега хорошо было видно все происходящее: и как падала скорость при переходе со льда на воду у больших и тяжелых катеров в отличие от маленьких и легких типа «Стрельца-51», и как более опытные участники применяли небольшую хитрость – пересекали водную поверхность практически по прямой, а, выйдя на лед, сразу же заходили в поворот, что позволяло значительно уменьшать его радиус. Гонки этих судов были мало похожи на состязания обычных катеров и больше напоми-

нали заезды спортивных автомобилей по льду. О таком «дрифтинге» – прохождении поворотов в управляемом заносе – автогонщики могут только мечтать! Ведь за счет слабого сцепления с поверхностью управлять СВП на поворотах – дело не простое, и в этом мне еще предстояло убедиться самой.

Главным отличием этих соревнований от автомобильных гонок было обязательное наличие на борту средств спасения на воде. Но, поскольку состязание проходило в формате шоу, к остальному судьи были снисходительны: за снос знаков и даже за столкновение двух лодок судить никого не стали. Сами участники так проком-

ментировали эти эпизоды: «Бывало и похлеще! Хорошо, что баллоны не порвали!».

Во второй гонке по маршруту «Чкаловская лестница–Волжский мост–Чкаловская лестница–Метро мост–Чкаловская лестница» общей протяженностью 20 км на длинных прямых участках катера разогнались до скорости около 100 км/ч.

Больше всего удивил «Пегас-5У», который в первой гонке с большим трудом входил в повороты и стал последним, но на длинных прямых участках второй гонки оказался вне конкуренции. Его водитель и по совместительству генеральный директор компании «Аэроджет» Павел Плева объяснил, что все дело в особой запатентованной конструкции гибкого ограждения, которое состоит из внутренних (постоянно наполненных) баллонов и внешних, наполняемых от двигателя. Внешний баллон-покрышка изначально не герметичен – через специальные воздуховоды воздух уходит в подкорпусное пространство. Конструкция не боится проколов и порезов, и даже при ее частичном повреждении катер может продолжить движение. Благодаря ей ощутимо снижается сопротивление трения, что, с одной стороны, позволяет достичь более высоких скоростей, но, с другой – ухудшает сцепление с поверхностью, а значит, и маневренность, увеличивая радиус поворота.

Набрав наибольшее количество очков (120) в общем зачете, победителем стал Александр Дербенев из команды «Аэроход» на «Хивусе-10». Ему торжественно вручили переходящий Кубок регаты и бутылку «Шампанского». Остальные участники тоже без наград не остались: организаторы раздали специальные призы за первые места в своем классе (всего четыре), каждому вручили грамоты и книгу В.В. Моисеева «Летающие люди». Автор широко известен среди СВП-строителей и по сути является отцом-основателем каркасно-тканевых сверхлегких катеров на воздушной подушке. В прошлом спортсмен-дельтапланерист, он не только работал плечо к плечу с легендарным Алексеевым, но и сам был автором множества разработок и изобретений. В конце 70-х гг. он по-

Результаты кольцевой гонки

Место	Очки	Капитан	Модель катера	Главный двигатель, мощность, л.с.
1	60	Александр Дербенев	«Хивус-10»	«Toyota», 166
2	50	Владимир Рудаков	«Марс-700»	«Iveco», 146
3	40	Сергей Приходько	«Стрелец С-51»	«Rotax-503», 50
4	30	Евгений Кузнецов	«Хивус-10»	«ЗМЗ-409», 140
5	20	Дмитрий Калинин	«Полярная Сова»	«ВАЗ-2106», 74
6	10	Павел Плева	«Пегас-5У»	«Subaru», 130

Результаты маршрутной гонки

Место	Очки	Капитан	Модель катера	Главный двигатель, мощность, л.с.
1	60	Александр Дербенев	«Хивус-10»	«Toyota», 166
2	50	Павел Плева	«Пегас-5У»	«Subaru», 130
3	40	Евгений Кузнецов	«Хивус-10»	«ЗМЗ-409», 140
4	30	Сергей Приходько	«Стрелец С-51»	«Rotax-503», 50
5	20	Роман Смирнов	«Полярная Сова»	«ВАЗ-2106», 74
6	10	Владимир Рудаков	«Марс-700»	«Iveco», 146



строил легкий аппарат на воздушной подушке из труб, обтянутых тканью, и назвал его «Джинсовый катер». После опубликования заметки о нем в газете «Советская Россия», автор получил бо-

«Если ору: «Газ!» – врубай, не думая!», – сказал он. Самая распространенная и опасная ошибка новичков – сбрасывание газа на переходе со льда на воду – грозит оверкилем. В свой первый в



«Хивус-10»



лее 5 тыс. писем с просьбами о продаже катера – перспективность серийной постройки стала очевидна.

Мне удалось прокатиться почти на всех представленных здесь СВП. Впечатляет, когда под тобой один за другим сменяются берег, лед, торосы, водная гладь, снова лед, а ты практически этого не ощущаешь. Скорость, что видно было по GPS, достигала порой 95 км/ч. Я понимала, что управлять таким аппаратом непросто, ведь он практически летит, хотя и очень низко. Но одно дело знать, а другое ощутить на себе. Спасибо Сергею Приходько, генеральному директору ООО НПФ «Стрелец-аэро», который доверил мне управление своим катером. Обучение перед стартом было коротким.

жизни поворот на СВП я, конечно, не вписалась, и меня, закрутив с бешеной скоростью, вынесло на воду, тогда-то и пришлось вспомнить инструктаж. Но потом, освоившись и перестав так резко закладывать повороты, мне уже без приключений удалось самостоятельно вернуться к месту старта. На мой вопрос нельзя ли разделить воздушные потоки и одним рычагом нагнетать воздух в подушку, а другим подавать его для движения, мне ответили: «Такие схемы вроде разделяемой ручки или размещения дополнительного рычага под ногой, конечно, существуют и были не раз испробованы, но пока не получили широкого распространения, поскольку это сильно усложняет управление катером».

Правила техники безопасности амфибий основаны на опыте их эксплуатации и анализе произошедших аварий. Для движения по торосам многие зачастую наполовину спускают давление в баллонах, но этого нельзя делать на воде. Так же конструкторы не рекомендуют делать длинную носовую завесу – она увеличивает залипание. А если катер потерял управление и на полной скорости несетя навстречу опасности, то лучшим решением будет резко вырубить зажигание.

Те суда, что участвовали в шоу, сильно отличаются от классических СВП типа «Зубр». Сергей Приходько объяснил: «Такие модификации выпускаются с конца 80-х. У них нет «юбки», схема конструкции гибкого



«Марс-700М»



«Стрелец С-51»

ТЕХНОМАРИН

Расширяем дилерскую сеть,
приглашаем к сотрудничеству:

192236, Санкт-Петербург, ул. Софийская 14,
(812)708-8963, (812)718-8261, (812)449-4077



info@technomarin.ru, www.technomarin.ru



ДОСТАВКА

Посылторгом по России (812) 706-1050, (812) 706-1059, www.shop.technomarin.ru
Курьером по Москве (906) 733-9515, (499) 261-3921, (963) 643-8766, (495) 786-0353



Сергей Приходько, ген. директор компании «Стрелец-Аэро»



Денис Пружевский, главный конструктор проекта «Марс-700»



Вячеслав Каратаев, главный технолог компании «Аэроход»



Сергей Дербенев, ген. директор компании «Аэроход»

ограждения баллонная, за счет чего катер более устойчив на поворотах, не валится и к тому же безопаснее, так как обладает большим запасом плавучести. Представляет собой нечто среднее между аэросанями со статической разгрузкой и СВП. Их также можно сравнить с аэроботом – плоскодонной глассирующей лодкой с надувным дном. У аэробота – два главных недостатка: резко падает скорость на воде, и его сильно трясет при прохождении торосов и других препятствий. Катера,

представленные здесь, преодолевают взломанный лед гораздо мягче». На шоу демонстрировались в основном базовые модели, модификации которых дорабатываются уже под требования заказчика. От согласования проекта до получения готового катера может пройти от трех месяцев до полугода.

А теперь познакомимся с участниками соревнований этого года. «ООО Судостроительная компания «Аэроход» представила два экземпляра модели «Хивус-10» с двигателями:

«Toyota» и «ЗМЗ» «Заволжского моторного завода», объемом 2.7 л каждый. В настоящее время «Аэроход» – самое крупное предприятие в стране, выпускающее в год в среднем порядка 60 моделей, в том числе и благодаря выигранному тендеру «Логопрома» на постройку катеров для «Речного экспресса». Существует с 1998 г, как пояснил генеральный директор компании Сергей Дербенев. За эти годы они разработали 6-, 10-местные аппараты, ряд легких на 3–4 человека, длиной от 5 м и больше, а также пассажирские суда на 50 человек. География эксплуатации судов огромна – от Калининграда до Сахалина и от Астрахани до Арабских Эмиратов и Саудовской Аравии.

Алюминиево-магниевый сплав в качестве материала корпуса для «Хивуса-10» был выбран из соображений ремонтпригодности. Судно из стеклопластика в российской глубинке, все равно, что иномарка – если сломается, то починить будет проблематично.

Примечательно, что «Аэроход» – пожалуй, единственная фирма, которая перестала применять на своих аппаратах реданирование баллонов, поскольку считает, что это непрактично – при больших нагрузках это способствует разрушению баллонов, а иногда реданы даже отклеиваются, поэтому с залипанием борются другими способами.

Для гибких ограждений помимо давно используемой финской ткани «Scantarp» компания начала применять французскую ткань «Ogса», хотя и более дорогую, но имеющую лучшие характеристики, в том числе высокую морозоустойчивость.

Водоизмещение «Хивуса-10» – 2330 кг, размеры – 8.25×3.06 м. Цена →



«Полярная сова»



«Пегас-5У»



ИСКУССТВО САМОВЫРАЖЕНИЯ



ОТКРЫВАЯ НОВЫЕ ГОРИЗОНТЫ

Гладь лесного озера. Безмятежный покой, который не нарушает плавное и бесшумное движение лодки с мотором. Быстрые и мягкие волны морского прибоя. Они задают ритм для прыжков легкого маневренного гидроцикла. Какую бы форму ни приняла водная стихия, ты всегда найдешь с ней общий язык. Ведь рядом с тобой – Yamaha.

На правах рекламы. Товар сертифицирован.

Официальный дистрибьютор техники Yamaha в России – ООО «Ямаха Мотор Си-Ай-Эс».
Приобретайте технику Yamaha в магазинах авторизованных дилеров.
ООО «Ямаха Мотор Си-Ай-Эс»: Москва, Чапаевский пер., 14.

www.yamaha-motor.ru

модели в базовой комплектации – около 2 млн. руб.

Компания «АКС-инвест» продемонстрировала катер «Марс-700М», близкий по классу и размерениям к «Хивусу-10».

На нем установлены новый двигатель «Ивесо» мощностью 146 л.с. и новые гибкие ограждения скегового типа. Их схема – двухбаллонная, двухъярусная, т.е. на каждом борту размещается надувной скег большого диаметра, а сверху установлен надувной борт (второй ярус), плюс внутри ставится дополнительный специальный баллон – блок плавучести, обеспечивающий непотопляемость. Дополнительный скег посередине, как на моделях некоторых других производителей, «Марсу» не нужен, так как его устойчивость на курсе и управляемость обеспечивается за счет конструкции бортовых баллонов, равномерного распределения воздуха и реданов.

Цена в базовой комплектации – 2800 тыс. руб. Производитель делает ставку на опции, перечень которых постоянно пополняется, например, можно при желании установить усиленную теплозвукоизоляцию, поисковые прожекторы, противотуманные фары и др. Однако в этом случае стоимость будет уже в районе 4–5 млн. руб.

Салон «Марса» по сравнению с «Хивусом» мне показался удобнее, поскольку сиденья размещены друг за другом, как в автомобиле. Приборная панель от «Газели» усиливала это впечатление. В «Хивусе» сиденья расположены по бортам, и на крутых виражах нас несколько раз кидало друг на друга. Такая компоновка прекрасно подходит



для перевозки больших грузов и негабаритного снаряжения, а также длительного пребывания на борту.

«ЦКБ по СПК им. Алексева» и ООО НПФ «Стрелец-аэро» приняла участие в соревнованиях на катере «Стрелец С-51», выглядящий малышом по сравнению с «Хивусом» и «Марсом».

Катер необычный, при его постройке используют целый набор нестандартных и смелых решений. Вместо лобового стекла на нем прозрачный пластик с большой щелью посередине, что сначала выглядит немного дико. Зато такому окну не нужен дворник, оно не замерзает и не запотекает. Специальный дефлектор, отводя воздушный поток, также сводит к минимуму попадание в салон воды и снега.

Каркас гибкий, из дюралевых труб, собран на специальных замках, т.е. конструкция полностью разборная, ее можно сложить в пакет, например, для перевозки в багажнике самолета. За счет гибкости прекрасно подходит для экстремальных путешествий, так как уменьшает ударные нагрузки при прохождении торосов, препятствий, да

и воздушная подушка лучше прилегает к поверхности.

Такая оригинальная конструкция катера – при 5-метровой длине его вес составляет всего 350 кг – позволяет использовать мотор «Rotax» всего в 50 л.с.

Еще одно из сильных качеств «Стрельца» – в сборе его можно перевозить на обычном автомобильном прицепе.

«Катера такого класса, – рассказал Сергей Приходько, генеральный директор ООО НПФ «Стрелец-аэро», – мы выпускаем давно, уже около 20 лет, а эта модель уже была опробована в разных условиях и успела зарекомендовать себя как надежная. Ее эксплуатируют в МЧС Северо-Западного округа, Пскова, Новгорода и других регионов, а также в компаниях, исследующих шельф.

Наша цель – запустить катер в серийное производство и сделать его более-менее доступным по цене, 750–800 тыс. руб., а возможно, и дешевле. Также мы выпускаем маленькие трехместные катера снегоходного формата с мотоциклетным рулем и тентом, который снимается и компактно складывается, освобождая площадку для ловли рыбы, например. Да и жарко летом в закрытой кабине».

Фирма «Полярная сова» выступала на одноименном катере. Это казанское предприятие работает недавно, а ее необычный катер – первая экспериментальная модель. После тестирования она обязательно будет дорабатываться. Уже сейчас ясно, что потребуется новый 100-сильный мотор, так как установленного обычного двигателя от «шестерки» не всегда хватает, будет улучшаться и дизайн. Надо сказать, что при выборе двига-

Речной экспресс «Звезда»



телей для амфибий предпочтительнее часто отдается автомобильным, которые и в эксплуатации понятней, и в ремонте вдали от цивилизации проще. Основные размерения катера – 5.5×2.5 м. Идеей при создании катера, как рассказал главный конструктор Дмитрий Каленюк, было стремление сделать его максимально простым, чтобы его легко было чинить, например, в тяжелых условиях Севера. Пока планируемая цена – от 1200 тыс. руб.

Фирма «Аэроджет» («Катер-пласт») показывала в Нижнем Новгороде СВП «Пегас-5У». Сначала она выпускала только 4- и 5-местные амфибии, сейчас появились 6-, 8-, 11-, 14-, 17- и 20-местные. Вес аппарата почти как у «Стрельца», что позволяет не терять скорость при передвижении по воде, но вот мощность двигателя – почти в 3 раза больше. Да и целевая аудитория другая, поскольку цена в базовой комплектации в два раза выше – 1500 тыс. руб., а корпус сделан из стеклопластика. Производитель сделал ставку на комфорт.



«Оса»

Кроме того, здесь были представлены аппараты, не принимавшие участия в гонках: «Хивус-10» компании «Речной экспресс Звезда». Построен для коммерческого использования, а значит, по правилам и под наблюдением Российского Речного Регистра. Отличается от катера для частного использования составом оборудования и особенностями конструкции, в основном касающимися систем живучести и безопасности жизнеобеспечения;

На выставке можно было увидеть мотобанан любительской разработки, который фактически представлял разновидность аэросаней; сверхлег-

кий надувной аэроглизсер «Оса» «Опытно-конструкторской группы «Сплав» из Нижнего Новгорода. Автор идеи – Сергей Смирнов.

Московская фирма «Аэроджип» приехала налегке, без катеров, тем не менее участники выставки могли познакомиться с видеоматериалами, представляющими судно совершенно иной ценовой категории – около 450 тыс. руб., правда, из разряда спортивных. Вместимость не более двух человек и открытый верх сразу дают понять, что ни о каком комфорте говорить не приходится. Зато он компактнее и с гибким ограждением в виде большого количества сегментов, что делает конструкцию более устойчивой к повреждениям. В Англии есть клуб, члены которого регулярно проводят гонки на подобных катерах.

В заключение хочу поблагодарить всех организаторов «Волгаховершоу», его спонсоров, участников и, конечно, Смирнова Сергея, благодаря которому эти соревнования состоялись, а я смогла – рассказать о них. ■

Реклама

YANMAR
marine

двигатели дизель-генераторы мотопомпы

9-900л.с. 9-75л.с. 4-600кВт 125-1000 л/мин.

телефон: (495) 937 8670, (812) 764 5216
www.yanmarmotors.ru

Реклама

JEANNEAU
Merry Fisher 6 Marlin

ПРОДАЖА КАТЕРОВ и МОТОРНЫХ ЯХТ

PRESTIGE
YACHTS
группа компаний
ПАНАВТО

www.p-y.ru
Казань: (843) 5-188-200
8-987-297-35-98
Н.Челны: (8552) 714-034
Уфа: (347) 267-90-10