

ЯХТЫ

BOAT



КАРИБСКАЯ
ОДИССЕЯ
РИЧАРДА
БРЭНСОНА
НА КАТАМАРАНЕ
NECKER
BELLE

CMN
32 m



YACHTS: ALUCIA 55,8 M AUROX/DEEP OCEAN QUEST; SEQUEL P 54,7 M PROTEKSAN-TURQUOISE;
ARETHUSA 47 M NEREIDS YACHTS; AFRICA 45 M SUNRISE YACHTS; TATII 40,5 M TAMSEN YACHTS

ОТЛИЧНЫЕ ЛЕТНО-ТЕХНИЧЕСКИЕ
ХАРАКТЕРИСТИКИ
CD-2 SEASTAR ОТ DORNIER
ПОЗВОЛЯЮТ ЕМУ БЕЗОПАСНО
СОВЕРШАТЬ ПОСАДКУ НА ВОДУ
ПРИ ВЫСОТЕ ВОЛНЫ ДО 1 М.



Водо плавающие

Оторваться от грунтовой полосы частного аэроклуба, взять курс на далекий охотничий кордон, преодолеть сотни верст и опуститься прямо на сверкающую озерную гладь... Бросить вызов трем стихиям и остаться победителем – такое под силу только ему, современному самолету-амфибии.

ТЕКСТ: АЛЕКСЕЙ КОРОЛЕВ

Г

идросамолеты твердо знают свой долг и назначение — верно служить там, где их уникальные свойства проявляются в полной мере. Не каждому придется проверить их в деле и не каждому доведется их просто повидать. Место гидросамолета, если, конечно, он не находится в воздухе, — в марине, бок о бок с красавицами-яхтами, или у причала лесного озера, рядом с рыбацкими лодками... То есть на «боевом посту», там, где он выполняет свою миссию — соединяет и покоряет воздух, воду и расстояния.

Эпоха «водоплавающих»

Гидросамолеты знали в своей истории лучшие времена, когда практически на равных соперничали со своими воздушно-сухопутными собратьями. Нынешние потомки огромных гидропланов золотого века авиации заметно уменьшились и в размерах, и в количестве. Однако в своей узкой, но стабильной нише «водоплавающие» остаются вне конкуренции.

Первый гидросамолет лишь немногим младше знаменитого «Флаера» братьев Райт. Считается, что пионером в этом направлении был американский авиатор Глен Кертис, в 1909-м поставивший свой сухопутный самолет на поплавки. Не замедлили и французы, а первый русский гидросамолет появился уже в 1911-м, благодаря трудам известного инженера Я.М. Гаккеля. Мысль о покорении сразу двух стихий, водной и воздушной, понравилась и военным, усмотревшим в этом сочетании перспективы стратегического превосходства. В сражениях Первой мировой уже активно участвовали самолеты, использовавшие водную поверхность в качестве взлетно-посадочной полосы.

Однако золотой век гидросамолетов наступил несколько позже — в 20-30-е годы прошлого века, когда развитие технологий позволило создавать большие и вполне работоспособные машины этого типа. Именно в то время сформировались несколько типов конструкций таких самолетов. Во-первых, это были обычные сухопутные модели, на шасси которых монтировались поплавки. Во-вторых, широкое распространение получили летающие лодки, форма фюзеляжа которых позволяла довольно быстро перемещаться по воде. И, наконец, амфибии — самолеты, способные использовать как водную, так и земную поверхность.

Бурное развитие молодого воздушного транспорта в 20-30-е годы прошлого века существенно сдерживалось недостаточным количеством аэропортов. Такая ситуация

стимулировала ряд перевозчиков использовать воду для базирования и взлета-посадки своих лайнеров. Кроме того, умение плавать на том этапе развития авиационных технологий решало и вопрос безопасности при длительных перелетах над водной поверхностью, например, в Атлантике, в бассейне Тихого и Индийского океанов. В годы перед Второй мировой разнообразие «водоплавающих» самолетов на водно-воздушных трассах мира было весьма впечатляющим. Даже не слишком подробный рассказ о них грозил бы вылиться в объемистый томик с красивыми и, для современного читателя, довольно экзотическими иллюстрациями. Поэтому мы остановимся лишь на некоторых, наиболее интересных и «этапных» моделях.



Практически вся линейка легких винтовых самолетов Cessna Aircraft без особых трудов переобувается в поплавки.

Одним из самых амбициозных проектов начала 1920-х годов стала разработка немецкой компании Dornier. Огромный, трехпалубный и шестидвигательный, плавающий и летающий отель Do-X поражаля воображение современников. Внутренняя отделка не уступала внешности размахом: набивной шелк, красное дерево, ковры и гобелены. Госпожа Фортуна, видимо, не впечатлилась гигантом, и несколько аварий в ходе демонстрационного перелета через Атлантику поставили крест на карьере Do-X. Но время трансатлантических пассажирских гидросамолетов было уже не за горами.

Про великого русского эмигранта Игоря Сикорского знают многие. О его авиационном конструкторском гении также немало рассказано и написано. Американская фирма, носящая его имя, до сих пор является одним из лидеров мирового вертолетостроения. Но мало кто помнит, что когда-то гидросамолеты конструкции и производства Сикорского шумели винтами над поверхностью многих морей. Не слишком большие, но довольно вместительные S-40, S-42 и S-43 составляли значительную часть водно-воздушного флота

авиакомпания Pan American, дававшей своим крылатым машинам собственные имена с непременной приставкой «клипер». Именно клиперами именовались когда-то самые быстроходные парусные суда. И крылатые лодки Сикорского, перевозившие около 40 пассажиров с максимальной скоростью до 300 км/ч, по праву носили свои гордые названия. Атлантический океан уже не был для них помехой, равно как и маршруты в Карибском бассейне и Южной Америке.

Не отставали в освоении стихий и другие американские компании (тот же «Боинг»). А в Европе в этом направлении трудились немецкие, итальянские, французские и британские конструкторы. Однако лучшие действующие модели, активно эксплуатировавшиеся на воздушных линиях, созда-



Одной из самых модных амфибийных моделей можно по праву считать легкий спортивный самолет А5 американской компании Icon Aircraft.

вались преимущественно в США. И все же Старый Свет явил миру несколько интересных и более или менее успешных моделей. Британская компания Short в 1936-м представила свою летающую лодку S.23, получившую название Short Empire. Этот гидросамолет был высокопланом, с фюзеляжем в форме лодки и четырьмя двигателями, установленными поверх крыла. На двух палубах располагались отсеки для пассажиров и грузов. Уачная конструкция позволила Short Empire стать основным магистральным лайнером империи и решить задачу по улучшению сообщения между метрополией и далекими заморскими доминионами.

Последним аккордом эпохи «водоплавающих» стал знаменитый проект Говарда Хьюза, послуживший в наши дни сюжетом для известного голливудского фильма «Авиатор». Идея создания самого большого в мире транспортного гидросамолета настолько захватила Хьюза, что он не жалел на ее воплощение ни своих, ни государственных денег. Размах проекта потрясал воображение — летающая лодка H-4 Hercules была оснащена восемью двигателями, размах ее крыльев превышал размеры футбольного поля, а грузоподъемность должна была достигнуть невиданной по тем временам цифры 60 т. В ноябре 1947-го состоялся первый полет этой крылатой машины, который одновременно был и последним. Дорогостоящий проект в итоге оказался никому

не нужным. Эпоха гигантских водоплавающих уходила в прошлое. И тому были веские причины. Сухопутная авиация тоже не стояла на месте. Совершенствовались технологии, развивалась инфраструктура. Расширяющаяся сеть аэропортов позволила увеличиться в размерах и самим воздушным судам — росли грузоподъемность, скорость и дальность. А гидросамолеты оказались в некотором роде ограничены особенностями конструкций, обеспечивающих действие в двух стихиях. Скорость и высота полета сухопутных собратьев оказалась им не по плечу. А пришествие реактивной тяги окончательно изменило баланс.

Редкие птицы

Класс гидросамолетов постепенно оказался вытесненным в узкую нишу, а его представители заметно измельчали. Низкую посадочную скорость для приземления на воду могли обеспечить только поршневые или турбовинтовые двигатели. «Водоплавающие» вошли составной группой в сегмент легких «поршневики» и используются ныне в двух основных направлениях — как самолеты для выпол-

нения специальных миссий и в любительской авиации. Значительная часть нынешних гидросамолетов являются амфибиями, способными совершать посадку и на воду, и на твердые полосы. Часть таких самолетов представляют собой сухопутные крылатые машины, поставленные на поплавки. Особенно много подобных воздушных судов выпускает известный производитель машин авиации общего назначения Cessna Aircraft. Практически вся линейка легких поршневых самолетов этой компании без особых трудов «переобувается» в поплавки, тем самым обеспечивая безопасность при перелетах над водным пространством, а также решая проблему отсутствия взлетно-посадочных полос. Морская, озерная или речная гладь вполне заменяет им аэродром. Область применения универсалов довольно широка — они прекрасно подходят и для доставки грузов и пассажиров в труднодоступные уголки, и для налаживания воздушного сообщения между островами, и для полетов в глухие края для рыбалки и охоты. Самый вместительный гидросамолет в линейке — 8-местный Cessna Caravan Amphibian развивает скорость до 306 км/ч и способен преодолевать расстояния более 1500 км.

Впрочем, поплавки могут быть при желании установлены практически на любой легкомоторный самолет с неубирающимися шасси вне зависимости от производителя. А вот летающие лодки — дело другое. Их изначально проектируют с прицелом на покорение водной стихии. Уникальную разработку представляет собой CD-2 Seastar производства компании Dornier, являющийся самым большим цельнокомпонитным гидросамолетом в мире. Классические технологии соединены в этой модели с инновационным подходом. Конструктивно Seastar представляет собой высокоплан, с установленными последовательно над крылом двумя турбовинтовыми двигателями PW PT6A. Применение новейших композитных материалов позволило избавиться от головной боли водных самолетов — проблемы появления коррозии. В зависимости от комплектации достаточно просторный салон вмещает от 6 до 12 пассажиров, доступ к багажному отделению открыт как снаружи, так и изнутри. Отличные летно-технические характеристики «морской звезды» позволяют ей безопасно совершать посадку на воду при высоте волны до 1 м. Скорость и дальность также выглядят впечатляюще для этого класса — 330 км/ч и 1500 км.

Среди летающих лодок-амфибий есть и немало других интересных моделей — Seawind 300C, отечественные разра-

ботки АА-8 и А-4, А-42М, что родом из Самары. Однако одной из наиболее модных «амфибийных» моделей можно по праву считать проект А5 американской компании Icon Aircraft. На деле этот самолет стоит отнести к самой трендовой нынче категории — легких спортивных самолетов, да к тому же еще и «водоплавающих». Стильный дизайн, напоминающий чем-то стремительный спорткар, «автомобильный» же подход к оформлению приборной панели, широкое применение композитов, толкающий винт и складные крылья — эти заметные отличия позволяют не раствориться в ряду себе подобных. Серийный самолет-амфибия с возможностью хранения в гараже — звучит, во всяком случае, очень заманчиво. Особенно для объемного рынка Соединенных Штатов, где авиационные власти недавно упростили требования для получения начальной лицензии пилота-любителя по новому классу Sport Pilot.

Как видим, в наше время потомки крылатых водоплавающих динозавров золотого века авиации существенно уменьшились в размерах и оказались вытесненными в отдельную рыночную нишу. Однако их популяции пока ничего не угрожает. Чем бы ни было вызвано стремление к покорению трех стихий — жизненной необходимостью или спортивным интересом — удовлетворить его могут только гидросамолеты. А в последнее время появились и удачные попытки совместить любовь к воде и реактивные двигатели. Российский самолет-амфибия Бе-200 выделяется и габаритами, и вполне реактивными возможностями: его максимальная крейсерская скорость достигает 710 км/ч, а дальность полета — 3600 км. В пассажирском варианте Бе-200 готов принять на борт 72 пассажира — вполне достойный результат и для сухопутного регионального самолета. С такими характеристиками эта машина способна если и не увеличить нишу гидросамолетов, то, по крайней мере, существенно расширить область их применения. Во всяком случае, при желании сделать из этой машины настоящую летающую яхту не составит труда. Последнее слово в эволюции «водоплавающих», скорее всего, за будущим. Технологии не стоят на месте, и покорение стихий продолжается. ☺