



КАК ПАНТЕРА НА ЛЬДУ

ТЕСТ
КАТЕРА и ЯХТЫ

По сведениям всезнающих метеобюро в тот день из Питера прямо по балтийскому льду можно было добраться чуть ли не до Стокгольма — сильные морозы остановили в море множество торговых судов и даже парализовали работу портовых служб. Поэтому предложение откатать “на мерной миле” аэролодку “Panther”, рожденную в знойной Флориде и более приученную гонять по заросшему камышом болотистому мелководью, могло вызвать разве что недоумение. Однако в компании “ТехноСпортЦентр”, которая далеко не впервые предоставляет для редакционных испытаний подобные аппараты, нас заверили, что “Пантера” не простая, а специально приспособленная для езды по снегу и льду.

Охота пуще неволи. До Стокгольма, пожалуй, можно было бы и впрямь доехать, проявив определенное упорство и терпение. Однако лично я от одной только необходимости постоянно держать в узде все 425 “лошадей” этой могучей машины вскоре бы сдался и пересел на какой-нибудь чисто “зимний” транспорт — пусть и не столь мощный, но более рационально свою мощностъ использующий. К примеру, на обычный снегоход.

Любая амфибия — это компромисс. Что-то находишь, но что-то и неизбежно теряешь. Убедиться в справедливости этого расхожего утверждения мне довелось, в частности, попробовав на льду классический “камышовый” глассер, построенный самим “ТехноСпортЦентром” (“КиЯ” № 171), а также канадскую аэролодку “Хаски”, специально спроектированную для движения по льду и полыньям (№ 180). Недостатки и ограничения есть даже у последней. Но куда

деваются все эти холодные выводы после нескольких разворотов под самолетный гул мощного мотора — когда начинаешь понимать, что даже в зимних условиях такая лодка пусть и норовиста, но все равно послушна?

Полярная пантера

Мастера компании “Panther”, базирующейся во Флориде, попытались превратить теплолюбивую пантеру в нечто вроде снежного барса — правда, по собственным, флоридским понятиям.

Из brutального транспортного средства, призванного пугать аллигаторов на заросших камышами болотах и навевающего ассоциации с паукообразными конструкциями из фильма “Безумный Макс”, “Пантера” превратилась в некое подобие мирного лобастого микроавтобуса — первым делом, из-за тента с обширными прозрачными боковинами. Водительское сиденье, обычно поднятое на болотных аэролодках как можно более высоко (чтобы углядеть дорогу поверх высокого камыша), перекочевало вниз, в кокпит, и расположено, как в обычном автомобиле. Только вместо “баранки” — традиционная для аэролодок качающаяся вперед-назад ручка управления воздушными рулями.

В стиле упомянутого кино — лишь спартанское обустройство. По уровню исполнения интерьера обычный армейский “уазик” в сравнении с испытанным вариантом “Пантеры” гляделся бы “Лэндкрузером”-соткой. Простецкий ящик с запотевшими циферблатами, который я собрался было перекинуть на заднее сиденье, оказался намертво привинченным приборным пультом с замком зажигания...

Детальный осмотр выявил целый ряд более существенных дополнений. Во-

первых, корпус по-честному и всерьез усилен, внутри — явный перебор дополнительных стрингеров и шпангоутов. Во-вторых, и на днище, и на нижнюю часть бортов “джонботовского” плоскодонного корпуса прикреплены полимерные листы. Припомнив, сколь крепко всего за пару минут способно было примерзнуть к насту алюминиевое днище обычной аэролодки, я попробовал столкнуть вбок нос тяжелой “Пантеры”, простоявшей всю ночь на снегу. Нет проблем! В-третьих, предоставленная на тест “Пантера” была оборудована пустотелыми ящиками — блоками непотоп-

Углепластиковый пропеллер у “Пантеры” составной — из двух смещенных относительно друг друга 3-лопастных, и довольно малошумный





Оборудование интерьера — более чем спартанское. Из органов управления — только ручка воздушных рулей и педаль газа.



ляемости (двумя по бортам в районе миделя и одним в носу). Из-за этих ящиков, кстати, проникновение под тент лодки каждый раз становилось проблемой. Что-то явно оказалось не на месте — то ли они, то ли заднее сиденье... Опытный экземпляр, можно извинить! А в четвертых (явно в расчете на непредсказуемую Россию и загадочный русский характер), все основные системы продублированы. Два независимых аккумулятора, две водоотливные электропомпы... В общем, в случае чего одна из дублирующих цепей авось и сохранит работоспособность.

То в жар, то в холод

Поскольку лед (да и вообще минусовую температуру) флоридские мастера наблюдали в основном в холодильнике или в виде безобидных кубиков на дне бокала с коктейлем, прочие погрешности можно им тоже простить. Например, систему запуска. На морозе классическая американская V-образная "восьмерка" почти 6-литрового рабочего объема заводиться отказалась, и пришлось обычному русскому умельцу (т.е. дипломированному механику "Тех-

ноСпортЦентра" Сергею Сидорову) приспособить к намертво заклиненной воздушной заслонке карбюратора системы "General Motors" ручку привода подсоса от банальных "Жигулей". Только с четвертой попытки удалось подобрать и количество кусков ковровина, потребных для укутывания огромного, рассчитанного на 40-градусную жару радиатора. Стрелка указателя температуры то едва дотягивала до 50°, то зашкаливала за все 120, но в итоге человеческий разум победил — рабочая температура остановилась на отметке 95–100°. Скорее всего, окончательно решить эту проблему лучше при помощи дополнительных жалюзи.

Звук у мотора, даже при высоких оборотах, мягкий, басовитый, а воздушный винт с шестью углепластиковыми лопастями, приводимый через понижающий редуктор, ведет себя заметно тише, чем у той же "Хаски" — характерные пошвыстывания практически незаметны.

Хоть "Пантеру", как же отмечалось, можно сдвинуть вручную, тронулись мы с места только после того, как стрелка тахометра достигла отметки 3000 об/мин. Сразу после старта пришлось чуть отпустить педаль газа —

будто очнувшись, "Пантера" вздумала разогнаться чересчур резво. Запас мощности более чем солидный — на крутой слип легко взобраться "вполгаза". Великолепна и маневренность — развернуться можно и на тесном пятачке.

Замерзший и засыпанный снегом залив только на первый взгляд казался ровным и гладким. К тому же, роль лобового стекла исполнял прозрачный мягкий пластик, который в день испытаний был запорошен снежком снаружи и обмерз от дыхания пассажиров внутри. Да и погода была облачной, отчего сумрачное небо сливалось со столь же сумрачным снегом. В общем, несмотря на большую площадь "остекления", видимость с водительского места оставляла желать лучшего, а о скорости и состоянии "дороги" в заливе можно было судить разве что по случайным следам пешеходных рыбацких бредушек, своим отмеченным хворостинами лункам, или же по рубчатым отпечаткам гусениц снегоходов.

За спиной готовы взяться за дело все 425 "лошадей", но стоит чуть приоткрыть педаль газа... Ба-бам! Ветер намел на льду залива не очень высокие снежные заструги, но и этого хватило, чтобы заставить водителя не превышать скорость 20-30 км/ч. Иначе из-за жестких ударов днищем на этих "снежных волнах" запросто язык откусишь. Хотя черт с ним, с личным комфортом — технику бы не угробить! Ведь, в отличие о канадской "Хаски", силовая установка которой установлена на пневматических амортизаторах, мотор южной "Пантеры" укреплен на обычных резиновых подушках и на подобные встряски вряд ли рассчитан.

Чисто теоретически представляю, с какой скоростью можно полететь на полном газу при мощности 425 л.с. —



Выхлопные трубы и глушители — из нержавеющей стали

Заклиненную пусковую систему "Пантеры" пришлось снабдить приводом подсоса от обычных "Жигулей"



Корпус усилен дополнительными стрингерами и шпангоутами



Огромный, рассчитанный на жару радиатор на морозе прикрыли кусками ковровина



ОСНОВНЫЕ ДАННЫЕ
протестированной аэролодки
“Panther” (в скобках — габариты при
перевозке на трейлере)

Длина, м	6.0 (7.1)
Ширина, м	2.50
Высота, м	2.80 (3.20)
Двигатель:	
– тип	“General Motors”, бензиновый, 8-цилиндровый, V-образный
– мощность, л.с.	425
Пропеллер:	
– тип	Сдвоенный
– кол-во лопастей	2×3
– материал лопастей	Углепластик



ствия, даже вовремя замеченного, на подобной машине непросто, а последствия могут оказаться печальными. Не зря передние сиденья канадской “Хаски” даже при наличии скребкового тормоза были оборудованы ремнями безопасности!

На очередном подходе к берегу — обычная для аэролодок проблема. “Пантеру” занесло, раскрутило на чистом льду, и мы уперлись носом аккурат в берег. Летом, на воде, пришлось бы вылезать наружу и отталкиваться вручную (заднего хода, сами понимаете, здесь нет). Однако стоило чуть прибавить газку и положить рули на борт.. Корма послушно покатила в одну сторону, а нос — в другую, съезжая с обледеневшего берегового склона. В общем, через пару