

Генеральному директору
ОАО «ТПЦ «СибВПКнефтегаз»
Красюку С.В.
г. Омск-20, а/я 917

Отчет

по коммерческой эксплуатации амфибийного судна (вездехода) на воздушной подушке «Арктика-3Д»

Наша фирма ООО «Амур-СВП» специализируется на пассажирских перевозках на судах на воздушной подушке (СВП) и обеспечивает переправу через реку Амур между г. Благовещенск РФ и г. Хейхе КНР.

Фирма «Амур-СВП» имеет большой опыт эксплуатации СВП в самых суровых климатических условиях Дальнего Востока и имеет в своем распоряжении почти все марки этих судов, выпущенных в Российской Федерации – амфибийные «Пумы», «Ирбисы», «Арго», армейские СВП «Скаты», снеговые «Марсы», «Хивусы».

Всего около 20 единиц.

Одновременно с этими судами на переправе работают два СВП Китайской Народной Республики «Дракон».

В первой половине октября 2009 года было запущено в работу новое 28 местное амфибийное судно-вездеход «Арктика-3Д» производства ОАО «ТПЦ «СибВПКнефтегаз» г. Омск.

С первых дней «Арктика» показала свои неоспоримые преимущества по сравнению со всеми другими СВП – по скорости, проходимости, маневренности и безопасности.

Благодаря большому запасу мощности «Арктика» легко преодолевает затяжные подъемы до 20...25° и сохраняет надежную управляемость при скорости ветра до 20 м/сек.

Эта амфибия способна без труда, тащить на буксире другие поврежденные СВП, превосходящие её по размерам и весу, например такие как «Ирбис».

Маневренность и безопасность «Арктики» обеспечивает уникальное устройство – титановые тормозные щитки с направляющими ножами – киями, которые осуществляют, при необходимости связь судна (машины) с опорой поверхности (грунтом, водой, льдом, снегом) и удерживают ее от заносов на крутых поворотах, на косогорах, обеспечивают разворот на месте и торможение на крутых спусках.

Оригинальная конструкция и высокая прочность гибкого ограждения, позволяют эксплуатировать «Арктику» в условиях, недоступных для других видов СВП, например в ноябре 2009 во время осеннего ледохода в течении более 20 дней на переправе через р. Амур могли работать только «Арктика» и кое-как, с большим трудом, армейский десантный СВП «Скат».

Остальным судам на ВП, нашим и китайским было просто запрещено перевозить пассажиров в таких экстремальных условиях.

Особо хочется отметить надежность и безопасность «Арктика».

Конструкция силовой установки состоящей из 2-х дизельных двигателей и конструкция трансмиссии выполнены таким образом, что «Арктика» может свободно продолжить движение при выходе из строя одного из двигателей, нагнетателя или воздушного винта.

Превосходная остойчивость как «на плаву» так и на воздушной подушке.

Непотопляемость «Арктики» обеспечивается практически в любых аварийных ситуациях. Это достигается за счет полного заполнения всех отсеков и блоков плавучести пористым ненамокаемым материалом «Пеноплексом».

Запас плавучести более 200%.

Эффективные тормозные щитки способны быстро остановить судно-вездеход при движении с большой скоростью на земле, на воде, на снегу и даже на спуске.

Кроме этого, для безопасности экипажа и пассажиров носовая часть корпуса и блоков плавучести оборудованы энергоемким буфером, заполненным пористым материалом, поглощающим энергию удара при столкновении с препятствием.

Особого внимания заслуживает конструкция и оформление кабины водителей, и пассажирский салон. Хорошая тепло-звукоизоляция за счет облицовки пола, потолка и стенок пеноплексовыми плитами и звукопоглощающим пластиковым покрытием.

Двойное поликарбонатное остекление герметичные утепленные двери, удобные кресла водителей и пассажиров.

Отопление от двигателей и автономное. Даже в сильные морозы в салоне тепло и уютно.

В целом у «Арктики» столько преимуществ по сравнению со всеми СВП которые мы до этого видели, что о ее недостатках не хочется даже говорить. Это амфибийное СВП уже нового поколения.

Когда «Арктика» впервые прибыла на китайскую территорию, ее от туда не выпускали около 3 часов, пока всю не обмерили и не общупали.

К другим СВП такого интереса не было.

Директор
ООО «Амур-СВП»



А.С. Грязов