

Трудно оспорить преимущества РИБа перед обычной надувной лодкой: это и более высокие ходовые и мореходные качества, и прочность, и полезный объем... Однако тех, кому важнее транспортабельность и удобство хранения, такое судно вряд ли устроит, ведь надувной борт несет здесь в первую очередь функции повышения безопасности, и даже если его сдуть (а то и полностью демонтировать), вы по-прежнему имеете дело с полноразмерной лодкой, которой вряд ли найдется место в легковом автомобиле без прицепа и городской квартире.

АРТЕМ ЛИСОЧКИН. ФОТО АВТОРА И КОМПАНИИ "СКУВОАТ"

"СКУВОАТ":

с РИБом ПОДМЫШКОЙ

Решение, найденное молодой петербургской компанией "Skyboat", можно без всяких преувеличений отнести к революционным, причем дело даже не в том, что потребителям впервые предлагается транспортабельный РИБ, способный поспорить своей компактностью в сложенном виде с классическими надувнушками. Главное — *каким именно* образом эта цель достигнута.

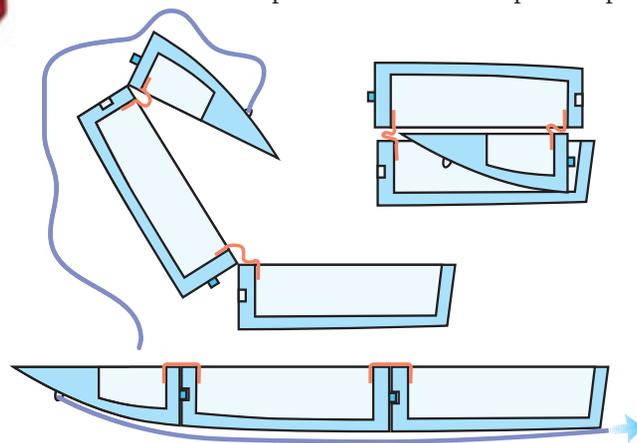
Если говорить о зарубежных образцах РИБов, которые для перевозки и хранения можно убрать в относительно малогабаритный пакет, то их буквально единицы. Знаток наверняка первым делом припомнит "Ribster" от "Zodiac" (мы рассказывали о нем в № 168), хотя по большому счету это даже не РИБ, а обычная надувнушка с устанавливаемым снизу жестким профилированным днищем из трех секций. К баллону они крепятся на соединении "ликтрос-ликтаз", а общую жесткость конструкции придают пятисекцион-

ный пайол и набор стрингеров. На стоянке этот накладной "корпус", открытый с кормы, заполняется водой наподобие балластной цистерны. А вот практически неизвестный у нас английский "Craft Espace" — это уже настоящий РИБ, хотя и разборный. Его создатели предпочли не мудрствовать, попросту разрезав жесткий корпус на три части, которые свинчиваются по высоким фланцам немалым количеством болтов вроде нашего "Автобота". Если не упоминать крошечные РИБы длиной чуть более 2 м, используемые в качестве яхтенных тузиков и снабженные для большей компактности откидным транцем, то, пожалуй, это и все образцы подобной техники, которые нам на сегодняшний день известны.

Теперь к этому более чем короткому перечню прибавилась и отечественная продукция. Впрочем, даже в нем две модели от "Skyboat" мы бы расположили особняком — РИБы эти не разборные, а складные. На словах разница вроде бы несущественная, но на деле...

Вам приходилось когда-нибудь иметь дело с обычной кроватью-раскладушкой? Так вот, принцип примерно тот же, и процесс занимает считанные секунды: освобождаем ремень, удерживающий "пакет", и буквально одним движением раскладываем секции, словно сложенную втрое бумажную полоску. Готово — можно накачивать баллон. Никакой возни с пайолами и стрингерами, столь нелюбимой владельцами надувных глиссирующих мотолодок, никаких болтов и ликтросов!

Объясняется сверхъестественная быстрота сборки



Примерно по такому принципу складываются РИБы "Скувоат". Кроме мягких "петель", верхней стяжкой служит надувной баллон (на рисунке не показан). Снизу секции притягиваются друг к другу стальным тросиком с резьбовым наконечником.



ОСНОВНЫЕ ДАННЫЕ СКЛАДНЫХ РИБОВ "СКУВОАТ"

	"280RC"	"360RC"
Длина, м	2.8	3.6
Ширина, м	1.6	1.64
Вес, кг	35	56
Высота борта на миделе, м	0.5	0.66
Высота транца в ДП, мм	410	385
Диаметр баллона, мм	420	390
Кол-во отсеков	3	3
Грузоподъемность, кг	300	500
Пассажировместимость, чел.	3	4
Рекомендуемая мощность ПМ, л.с.	3.5-8	15
Цена, руб.	35 000	45 000



"СКУВОАТ 360RC"

"СКУВОАТ 280RC"



"СКУВОАТ 280RC" во время ходовых испытаний



Сам по себе "СКУВОАТ 360R" неразборный, разбирается лишь носовой рундук, что позволяет увеличить габарит корпуса по длине — например, для ночевки

просто — что в "транспортном", что в "боевом" положении лодка представляет собой единое целое. Баллон здесь несъемный, намертво приклеенный к жестким секциям, и наряду с мягкими "петлями" исполняет роль верхнего стягивающего элемента конструкции (от перемещений в поперечном направлении секции фиксируются отформованными в "шпангоутных" фланцах шипами, входящими в ответные углубления). Кстати, наверняка этим объясняется и весьма солидная плотность ткани — 1100 г/м² на 3.6-метровой лодке и 650 г/м² на 2.8-метровой. Несмотря на "монолитность" конструкции, по занимаемому объему сложенные лодки сравнимы с убранными

в пакеты надувнушками схожих размерений — малютка "280-я", например, помещается даже в багажник обычной "девятки", не отличающийся особым простором.

Туго накачанный баллон и сам по себе обеспечивает вполне приличную продольную жесткость — по крайней мере, по собственному весу лодка почти не прогибается, но окончательно закрепить корпус призвана нижняя связка, тоже весьма оригинальная: на форштевне закреплен прочный стальной тросик, который укладывается в отформованную по килю канавку, пропускается в оковку на срезе транца и натягивается гайкой, наворачиваемой на резьбовой наконечник. В



"СКУВОАТ 550R" — "люксовая модификация" уже проверенной модели "520" (справа). Обе лодки планируется оснащать... съемной килевой накладкой: Жестко крепиться она будет только в носу и в корме — остальное возьмут на себя жесткость самой накладки и неотвердевающий герметик. По замыслу конструктора, с ее помощью можно увеличивать килеватость корпуса при использовании мощных моторов (килеватость у прототипа довольно умеренная), а кроме того, наиболее уязвимую часть днища будет легко заменить в случае повреждений. Идея тоже весьма оригинальная, но требует проверки в ходе ресурсных испытаний.



Надувные баллоны не заказывают на стороне, а выклеивают сами. Лекала для раскроя ткани разработал петербургский специалист по надувным лодкам Михаил Чижов



общем, вооружиться гаечным ключом все же придется, но не более чем на минуту, так что время «сборки», в отличие от классических надувнушек, здесь зависит в основном от производительности насоса.

Придумал оригинальную конструкцию складного РИБа, защищенную патентом, руководитель компании «Skyboat» Сергей Веретенников (правда, он признался, что идея тросо-

вой стяжки была подсмотрена в одном из ранних выпусков «КиЯ»). Ему же принадлежит и разработка довольно замысловатых обводов, в которых просматриваются «гидроциклетные» черты. За основу была взята гоночная мотолодка зарубежного производства, но очень многое дорабатывалось непосредственно во время ходовых испытаний. «Ведро шпательки — и вперед!» — так, наполовину в шутку, наполовину всерьез ответил конструктор на вопрос о технологии экспериментов, схожих с работой скульптора. Наверняка именно так появились отгибы днища у транца, хорошо заметные на некоторых моделях компании, а также развитые спонсоны-брызгоотбойники на модификации разборного «360-го», рассчитанной на моторы умеренной мощности.

Кстати, в нынешнем сезоне «Skyboat» выходит на рынок не только с «раскладушками» — сертифицированы и производятся серийно также неразборные РИБы, причем помимо компактных, схожих по размерениям со складными, покупателям будут предложены и более серьезные модели: «люксовая» модификация уже проверенной лодки «Skyboat 520», которая получит индекс «550R», а также РИБ длиной 4.4 м.

Но основная ставка делается все же на две складные модели, призванные конкурировать с классическими надувными лодками, рынок которых, по крайней мере, в Питере, уже близок к окончательному насыщению.

— Транспортировать и хранить наши лодки столь же просто, как привычные надувнушки, а легкостью сборки они их даже превосходят, — считает Сергей Веретенников. — Причем это настоящие РИБы, что означает не только скорость и мореходность, но и ряд не столь очевидных вещей — например, за счет большей глубины кокпита, не занятого лежащими на надувном киле пайолами, увеличивается объем полезного пространства, а центр тяжести располагается максимально низко. Принято считать, что РИБы заведомо дороже, тем более что большинство фирм строит их под заказ. Наши же лодки выпускаются обычной серией, имеются в наличии, а по цене сравнимы с надувными схожих размерений.

При первом знакомстве обе лодочки оставили у нас весьма положительное впечатление, хотя, как это обычно бывает при использовании нестандартных конструкторских решений, остался и ряд вопросов, ответить на которые призваны испытания складных РИБов «Skyboat» на «мерной миле «КиЯ», намеченные на предстоящий сезон. ✕



000 НПО «Skyboat»

199016, Санкт-Петербург, Средний пр. В.О., 85, тел. (812) 327-1468, 972-3520, 948-1730; wer@skyboat.ru, www.skyboat.ru



СПб., ул. Седова, 12
тел.: (812) 320-17-71
www.frankardi.ru

