

Легким и мореходным обещает быть новый РИБ от Петровича

Конструктор Сергей Федорко, больше известный в питерских (и не только в питерских) водно-моторных кругах как Петрович или Кулибин, делит человечество на две категории: первую еще надо агитировать за РИБы, а вторая уже сама успела разобраться в их преимуществах.

Федорко знаменит прежде всего своими спортивными РИБами. Требованиям скорости всегда были подчинены созданные его руками не только чисто гоночные, но и потребительские модели. В частности, на «Мустанге-540» и «Кондоре-480» «от Петровича» команда «КиЯ» в свое время завоевала соответственно третье и первое места на марафоне «24 часа Санкт-Петербурга». Поэтому при виде почти 9-метрового болвана будущего корпуса, проходящего финишную обработку, мы заподозрили, что конструктор нацелился на самый мощный из ныне

существующих подвесных моторов — «Yamaha 350», отчет об испытаниях которого размещен в предыдущем номере журнала. Впрочем, правы мы оказались лишь отчасти.

— Да, 350-сильный подвесник вполне можно рассматривать в качестве силовой установки, — соглашается конструктор. — Но, думаю, этот длинный корпус неплохо пойдет и под относительно небольшим дизелечком — сил на 100–120.

Кроме того, выяснилось, что после изготовления 8,6-метровой матрицы первым из нее выйдет корпус длиной 6–6,5 м (будет использован передвижной трапец).

Заядлый рыбак и охотник, Петрович давно освоил такие непростые акватории, как Ладога, Онега и Белое море, где одним из главных требований, предъявляемых к лодке, является высокая мореходность — способность поддерживать относительно высокую скорость в условиях сильного волнения. Кроме того, до этих водоемов еще надо добраться с лодкой на трейлере, а транспортабельность РИБа, ласково прозванного создателем «Синюхой»

и до сих пор используемого для подобных выездов, скоро перестала его устраивать — прежде всего из-за большого веса, создающего значительные нагрузки на автомобиль с прицепом, особенно на проселочных дорогах межвежских уголков.

— Задачу, которую я перед собой поставил, можно сформулировать примерно так: сделать максимально большую лодку, которую можно увезти на трейлере полной массой 750 кг, т.е. не требующем от водителя открытой категории «Е» в правах, — продолжает Сергей. — Требуется «рабочая лошадка», главным качеством которой будет не максимально высокая скорость, а возможность двигаться в режиме глиссирования в условиях сильного волнения. Выбрал курс, вышел на 35–40 км/ч — и потихоньку двигайся к намеченной цели. Такую лодку можно сравнить с джипом, на котором по колдобистым проселкам никто не гоняет на полной скорости, но которому доступны такие дороги, что обычной легковушке недоступны.

Длина 6 м — это тоже немало, но Петрович рассчитывает эксплуатиро-



Болван корпуса будущего РИБа проходит финишную обработку



Настолько короче будет первый экземпляр, который выйдет из матрицы



Кормовые оконечности баллонов будут прикрыты снизу жесткими наделками

вать будущий РИБ под мотором мощностью всего лишь 50 л.с., полностью отвечающий перечисленным требованиям. Масса снаряженной лодки с двигателем и некоторым запасом топлива не должна превышать 480 кг, поэтому борьба с излишним весом является одной из главных задач, стоящих перед ее создателем. Решать ее планируется как чисто конструкторскими методами, так и за счет использования легких современных материалов.

Габаритная ширина лодки с надутыми баллонами не должна превышать 2.55 м — это максимально разрешенный габарит груза при перевозке по дорогам общего пользования. Такая ширина позволяет создать и более длинный корпус, нежели первоначально намеченный 6-метровый. Федорко считает, что длинные лодки тоже должны быть востребованы, особенно среди профессионалов, поэтому и сделал болван 8.6-метровым. Особенности корпуса являются «обратные» продольные реданы, хорошо знакомые нам по гоночной «Акуле», гидролыжа шириной 207 мм и высокая носовая часть с достаточно полными обводами и развитым брызгоотбойником. Килеватость на транце, прямо у нас на глазах замеренная электронным уровнем, составляет 20–22° (в зависимости от того, какие контрольные точки принимать за основу).

Очень любопытным решением, на наш взгляд, являются специальные жесткие кормовые наделки, прикрывающие оконечности баллонов снизу.

— Кормовые оконечности баллонов — вообще слабое место РИБа, — считает Федорко. — Очень хорошо иллюстрируют этот факт 24-часовые гонки, во время которых пострадало немало баллонов — особенно по левому, внутреннему относительно поворота, борту. Гоняться со спущенными баллонами нельзя, поэтому приходилось либо тратить драгоценные минуты на ремонт, либо использовать всевозможные усиливающие «имплантанты».

Еще одна интересная задумка — использовать вместо обычного цельного подковообразного баллона два отдельных по бортам, закрепив их болтами. Воплотить эту идею в жизнь планируется на серийных образцах. Всем хорош РИБ, но от повреждений мягкого баллона он, увы, не застрахован. В случае пробоины или разрыва потребителю достаточно отвернуть несколько болтов, снять «полубаллон» и отправить его в мастерскую, в то время как в случае с классическим приклеенным баллоном придется отправлять лодку ремонтникам целиком. (В креплении баллона на соединении «ликтрос-ликпаз» конструктор, как мы выяснили, разочаровался — такое соединение способно накапливать воду,

которая зимой может стать причиной его отрыва. Зимняя эксплуатация рассматривается всерьез: давно зная Петровича, можем подтвердить, что даже 20-градусный мороз не способен помешать ему выйти на воду — была бы вода!). Кроме того, возможен вариант баллона с внутренними камерами из тонкого неармированного ПВХ.

Планировка «верха» существует пока лишь в голове конструктора, нередко обходящегося не то что без чертежей — даже без простых эскизов. Ясно лишь, что первый 6-метровый экземпляр будет оборудован хотя бы простенькой рубкой-убежищем и что лодка будет «заточена» под троллинг. При этом Федорко не исключает, что профессиональными рыбаками, которым придется работать с сетями, будет востребован иной вариант планировки — открытый, со свободным кокпитом и максимально смещенным в корму постом управления.

Изготовить первый опытный образец планируется к началу сезона, и мы получили приглашение принять участие в его ходовых испытаниях. О результатах обязательно расскажем.

А.Л.

Эту лодку по прозвищу «Синюха» мы в свое время разогнали под 225-сильным мотором почти до 90 км/ч, однако ее транспортбельность перестала устраивать конструктора

