

# «Winboat R460F»: суммируя инновации

Артем Лисочкин  
Фото Игоря  
Лагутина

Компактный РИБ, способный с равным успехом передвигаться под веслами, маленьким моторчиком и парусом – давно уже не новость. Основоположником этого направления в малом судостроении выступает известная американская компания «Walker Bay», успевшая обрести немало последователей-копиистов. Со складными (именно складными, а не разборными!) РИБами мы тоже хорошо знакомы – эти разработки питерского конструктора Сергея Веретенникова не раз бывали на редакционных тестах. Но вот с гибридным вариантом таких суденышек мы имели дело впервые.

**Н**а испытания в Центральном Санкт-Петербургском яхт-клуб разработчики привезли свое детище сразу в двух вариантах – чисто гребно-моторном и парусном. Последний прибыл на борту кроссовера «Chevrolet Captiva» со сложенными задними сиденьями. При этом хватило места для всего дополнительного оборудования, включая мотор.

О том, как лодки такого типа приводятся в рабочее положение, мы уже рассказывали – достаточно разложить «пакет», состоящий из соединенных мяг-

кими матерчатыми «петлями» секций и зафиксировать их у днища болтами, снабженными резиновыми демпферами (по одному на место сгиба). Дальше остается накачать надувные борта, и дело готово. Собирается складной РИБ гораздо быстрее классической надувнушки, где немало времени уходит на правильную укладку жесткого пайола и стрингеров.

Мы сразу обратили внимание на необычные обводы с практически плоским днищем в корме (килеватость здесь составляет всего 6°), вертикальным форштевнем и

практически вертикальными же бортами. Кормовая часть днища имеет едва уловимый на взгляд подъем к транцу, наличествует и небольшой килек почти во всю длину корпуса. Выяснилось, что основой послужил приобретенный за рубежом проект швертбота длиной 5.6 м, пропорционально уменьшенный и приспособленный для крепления надувного баллона. Баллон выглядит явно не лишним – даже с ним лодка кажется довольно узкой.

Парусная версия, пока экспериментальная, отличалась от базовой наличием швертового



колодца и петель на транце для крепления баллерной коробки рулевого управления. Впрочем, превратить гребно-моторный вариант в швертбот достаточно просто — нужно лишь добавить необходимые детали, что технологически несложно.

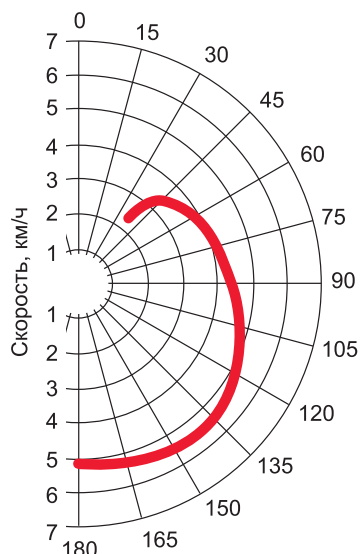
Испытательную программу решили начать с парусной части.

### Под парусом

С парусным вооружением разработчики не стали особо мудрствовать — применили готовый рангоут от разборной байдарки «Тритон», хотя сразу и предупредили, что площади паруса 3.5 м<sup>2</sup> здесь явно маловато. Мачта секционная (причем число секций в производстве можно варьировать), а роль гика исполняет

#### Основные данные складного РИБа «Winboat R460F» (в скобках — отличающиеся данные парусной версии)

Длина, м:	
– жесткого корпуса	4.10
– габаритная	4.6
Ширина, м:	
– жесткого корпуса	1.08
– габаритная	1.6
Высота борта на миделе, м	0.58
Кол-во складных секций	3
Килеватость, град.:	
– на транце	6
– на миделе	12.5
Сухой вес, кг	78
Надувной баллон:	
– диаметр, м	0.35
– плотность ткани, г/м <sup>2</sup>	1100
– кол-во отсеков	3
Высота транца, м	0.385
Мощность ПМ, л.с.:	
– максимальная	20
– рекомендуемая	2–15
Площадь паруса, м <sup>2</sup>	0 (3.5–7)
Высота мачты, м	0 (4.5–6)
Кол-во секций мачты	0 (1–4)
Осадка швертом, м	0 (0.8)
Пассажировместим., чел.	6
Грузоподъемность, кг	700
Цена, руб.	75 000 (87 000)



↑ Полярная диаграмма скорости на различных компасных курсах относительно ветра скоростью 3.5 м/с

уишбон, как на виндсерфере. Парус набили «в доску» за счет лишь мышечных усилий, без всяких талей, хотя и этого хватило, чтобы мачта приобрела небольшой прогиб. Вставили единственную лату, расположенную в верхней трети паруса.

Степсов, приформованных к переднему «шпангоуту», здесь оказалось два — для возможности изменения центровки. Мачту мы вставили в ближний к транцу. Кстати, нам сообщили, что в серии этот узел будет немного изменен (на предоставленной на тест лодке «глухие» степсы немного мешали затяжке фиксирующего болта). Осталось только вставить

достаточно длинный кинжальный шверт и навесить руль.

Правда, поначалу мы чуть не забыли про банки. Передняя фиксированно крепится на мягких «клапанах» с барашковыми гайками, а кормовая — посредством соединения «ликтросликпаз», что позволяет переставлять ее по длине. Как позже выяснилось, разумное решение — лодка требует настройки по центровке не только в парусном, но и в моторном режиме.

Помимо шверта нам вручили длинную Т-образную заглушку швертового колодца, которая должна препятствовать выплескиванию воды из него при ходе



### Результаты испытаний складного РИБа «Winboat R460F» с различными ПМ

(нагрузка — 1–4 чел. плюс 15 л топлива, скорость ветра — 3–4 м/с, высота волны — 0.2–0.3 м, темп. воздуха — 1°C, темп. воды — 4°, место испытаний — устье р. Малая Невка, Финский залив, Санкт-Петербург)

Нагрузка, чел.	Скорость, уз (км/ч)		
	«Honda 2.3»	«Mariner 5»	«Suzuki 15»
1	5.9 (10,9)	13.8 (25,6)	21.0 (38,9)
2	6.0 (11,1)	10.4 (19,2)	19.5 (36,1)
3	—	8.4 (15,5)	15.8 (29,2)
4	—	7.1 (13,2)	13.2 (24,4)

под мотором. Вещь, несомненно, полезная, но горизонтальную планку мы бы сделали пошире, поскольку спонтанно выяснилось, что она вполне пригодна на роль «седла» при гребле с поставленной мачтой.

Баллерная коробка с откидным пером руля вызвала отдельные нарекания. Шкертик, служащий для подъема пера из воды, так и не нашел себе места и большей частью волокся в кильватерной струе. Впрочем, он и не был особо нужен — освобожденное от фиксатора перо обычно исправно всплывало само собой. Гораздо полезнее была бы какая-нибудь снасточка для опускания пера, тем более что уложенный

в специальные направляющие баллерной коробки фиксатор регулярно перекашивало, и закрепить руль в вертикальном положении порой было не так-то просто — приходилось действовать обеими руками, свесившись за транец. Кроме того, все это хозяйство изрядно люфтило.

Здесь тоже пришлось все списать на издержки опытного образца — рулевое устройство нам обещали полностью переделать (а то и вовсе подобрать что-нибудь из уже выпускающегося другими фирмами). «Экспериментальность» лодки проявилась еще и в том, что шкот пришлось попросту держать в руках (при площади паруса 3.5 м<sup>2</sup> и при ветре 3–4 м/с с этим справился бы и ребенок), но если фирма планирует увеличить ее до 5, а то и до 7 м<sup>2</sup>, для шкота явно понадобится хотя бы простенькая поворотная «балеринка» с блоком и кулачковым стопором. Кое-кто тогда наверняка не откажется и от ремня для откренивания (хотя лодка — все-таки РИБ! — отличается заведомо высокой остойчивостью). В этом случае не помешает также шарнирный удлинитель румпеля...

Но мы размечтались. Лодка все-таки не гоночная и очень дружественная к «чайнику» — по крайней мере, при поворотах не требуется никаких акробатических трюков при пересадке с борта на борт, а высокий ушибон не норовит треснуть по лбу при смене галса. Да и рукоятка румпеля, что понравилось, отклоняется вверх-вниз, хотя она и показалась нам немного коротковатой. Кстати, пересаживались мы с борта на борт при смене галса исключительно по привычке, поскольку на всех курсах лодка уверенно стояла на ровном киле — думается, что надувной баллон способен противостоять крену и в гораздо более серьезных ветровых условиях.

Погода выдалась не слишком-то «парусная» — ско-

рость ветра не превышала 4 м/с, что в свое время служило ее нижним пределом для проведения гонок во избежание массовых нарушений вроде пампинга. Зато ветер дул ровно, как из вентилятора, и практически без заходов — строго с запада. Единственно, что несколько осложнило составление полярной диаграммы — это встречное ветру течение Малой Невки, поэтому для проведения замеров мы забрались поглубже в залив, где его скорость не превышала 1 км/ч.

Для оценки лавировочных качеств лодки использовался несложный комплект: компактный яхтенный компас «Ritchie», установленный курсовой чертой



строго в ДП и попросту примотанный скотчем к одному из «шпангоутов», карманный анемометр «Skywatch Explorer 1» и навигатор GPS.

Угол лавировки на курсе бейдевинд по магнитному курсу оказался весьма достойным для лодочки без стакселя — около 45°. Дальше мы задействовали «компас» навигатора и путем несложных пересчетов, в которые здесь вдаваться не будем (учесть магнитное склонение и девиацию оказалось достаточно просто за счет того, что замеры проводились и на правом, и на левом галсах), получили угол дрейфа, который составил вполне приемлемые 10–12°. Надо отметить,

что на острых курсах лодка проявила довольно серьезную тенденцию к приводу. В результате перо руля на ходу было всегда немного отклонено на борт, выполняющая роль своеобразного тормоза. Впрочем, серьезных экспериментов по настройке центровки мы не проводили, ограничиваясь перемещением кормовой банки и, соответственно, веса рулевого.

Даже на тех скромных скоростях, которые нам удалось достигнуть (порядка 3.5–4 км/ч) инерции лодки вполне хватало для смены галса — подгрести рулем пришлось лишь пару раз, когда ветер откровенно подкисал.

На полных курсах, как и по-

лагается, поднимали шверт из воды. Фиксируется он в поднятом положении за счет небольшого углубления на его кромке, но эта «зазубрина» оказалась слишком гладкой — шверт то и дело проваливался обратно. Фиксирующему пазу явно требовался обратный наклон, как у зуба храповика, и будь на борту ножовка, мы бы исправили дело прямо на воде.

### Под мотором

Чтобы поставить мотор, достаточно снять рулевое устройство, а на швертовый колодец — надеть упомянутую заглушку (мачту при этом можно не снимать). Но для моторной части испытаний

мы для простоты дела предпочли лодку в базовом варианте.

Если продолжить сравнения с тем же «Walker Bay», то следует отметить: американский парусно-моторно-весельный РИБ предназначен для установки совсем маленьких моторчиков и, соответственно, рассчитан исключительно на водоизмещающий режим. А «Winboat R460F» — лодка ко всему прочему еще и глиссирующая, хотя и не лишена ряда компромиссов. Прежде всего мы имеем в виду упомянутый уже подъем днища к транцу — пусть и практически незаметный. На малых скоростях (скажем, при движении под парусом) он улучшает обтекание корпуса





(транец меньше тащит за собой воду), но на режиме глиссирования способен создать ряд проблем даже при практически плоской кормовой части днища.

Как показали испытания, в проекте, послужившем основой для «Winboat R460F», в этом плане удалось добиться вполне разумного компромисса.

В нашем арсенале оказались сразу три мотора различной мощности: «Honda 2.3», «Mariner 5» и «Suzuki 15», а достигнутые результаты вполне совпали с прогнозируемыми.

«Пятнашка» уверенно вывела на глиссирование экипаж из 4 чел.; «пятачка» — одного водителя; малютка «Honda», естественно, ограничилась водоизмещающим режимом при всех нагрузках.

Подъем днища к транцу проявил себя заметным кормовым дифферентом — и при выходе на глиссирование, и на ходу (с пассажирами на борту этот эффект стал, естественно, менее заметен). При этом следует отметить, что достигнутые скоростные показатели ничуть не вышли за границы «среднестатистических» для «обычных» лодок сравнимых размеров. Единственно, при поворотах винт с завидной регулярностью терял упор — несомненно, сказывалось влияние выступающего киля, аэрировавшего воду.

Выяснилось, что пассажиры желают располагать по-

ближе к носу — это и облегчало выход на глиссирование, и позволяло увеличить максимальную скорость. Пересадка хотя бы одного из пассажиров в корму сразу вызвала падение скорости на 2–2.5 км/ч.

Наиболее ярко чувствительность лодки к продольной центровке проявилась в водоизмещающем режиме, с самым слабым моторчиком. (Кстати, для малютки «Honda 2.3» с центробежной муфтой транец лодки оказался чересчур

нимальный недостаток: держаться ни водителю, ни пассажирам абсолютно не за что — разве что за леер. Один из сиделок попытался было ухватиться за укрепленные по-походному весла, но в повороте они вылетели из «рогатых» креплений. Заметим при этом, что оба сиденья довольно скользкие...

Напоследок опробовали новинку под веслами. Ход легкий, особенно в одиночку, достигнутая при «ненапряжной» гребле скорость составила 5–6 км/ч, как на классической гребной лодке — единственно, рукояти штатных весел длинноваты и натываются друг на друга. Кстати, грести вполне удобно даже при поставленной мачте, усевшись на заткнутый заглушкой

швертовый колодец — единственно, как уже упоминалось, ее верхнюю планку желательно сделать пошире.

## Резюме

Компромисс из компромиссов — мотосейлер в миниатюре, да еще и складной (в сложенном виде, как было проверено, умещается во внедорожник, кроссовер или большой универсал). Вполне может быть рекомендован тем, кто в жизни не брал в руки шкот и румпель — благодаря как особенностям простого и «комфортного» парусного вооружения, так и надувному борту, обеспечивающему высокую остойчивость и безопасность. ■

## ТЕСТ Кия

Складной РИБ «Winboat R460F» предоставлен для испытаний компанией «Winboat»: Санкт-Петербург, Богатырский пр., 18, к.3, лит. А, тел. (812) 972-3520, тел/факс (812) 305-3894, winboat@mail.ru, www.winboat.ru

- ✦ складная быстрособираемая конструкция
- ✦ возможность трансформации в парусный и моторный варианты без выхода на берег
- ✦ неплохие лавировочные качества
- ✦ увеличенная по сравнению с классическим швертботом остойчивость
  - неудачная конструкция баллерной коробки
  - отсутствие поручней и ручек

толстым — чтобы надеть на него струбцину, пришлось отвинтить усиливающую фанерную накладку). При выходе в одиночку и расположении водителя на штатной кормовой банке (пусть и сдвинутой максимально в нос) скорость составила чуть более 10 км/ч. Ради эксперимента испытатель бросил управление и кратковременно перешел к миделю — показатель скорости на навигаторе сразу подскочил чуть ли не до 14 км/ч! В общем, пассажира сразу усадили в нос, и скорость при этом оказалась выше, чем в одиночку.

Во время «моторных» испытаний единодушно был выявлен один серьезный, но легко уstra-