

Артем Лисочкин ■ В последнее время граница между маломерными судами «профессионального» и «потребительского» назначения становится все более и более расплывчатой. Грубо говоря, профи обычно уделяли повышенное внимание ходовым и мореходным качествам, позволяющим выполнять поставленные задачи при любых погодных условиях, а частников больше интересовал комфорт и вообще бытовые удобства. Но, положив руку на сердце, кто из частников откажется от «всепогодного» корпуса и какой профессионал не мечтает работать в комфортных условиях?



Nautilus 800: В море — значит, дома

Прекрасный пример — мода на «траулерный» стиль в яхтостроении, о которой мы уже не раз упоминали. Но наиболее показательную иллюстрацию подобную тенденцию РИБы — лодки изначально «деловые» и на заре своего появления отличающиеся более чем спартанскими условиями на борту. Но уже пару десятилетий эта категория судов прочно обосновалась и в «люксовом» классе, являя

собой сплав безопасности, мореходности и «яхтенного» уровня комфорта.

«Кемпер» с надувными бортами

Напомним, что петербургскую фирму «Курс» по праву можно считать пионером отечественного РИБостроения. Причем установка на универсальность использования была заложена конструктором Борисом Ершовым при создании еще самой

первой лодки такого типа — хорошо известного «Кальмара», который успешно выпускается до сих пор.

На сегодняшний день представленный на тест «Nautilus 800» со стационарным мотором является флагманом производственной программы «Курса» наряду со своим военным прототипом «БЛ-820», поставляющимся ВМФ России, т.е. изначально лодка имеет сугубо «профессиональные» корни.



Обводы типа моногедрон с немного выпуклым днищем имеют килеватость, даже превосходящую «среднестатистически максимальные» 24° – целых 27° (а в носовой части и все 40).

Обращает на себя внимание развитый скуловой брызгоотбойник с обратным наклоном – это вообще один из характерных признаков, свойственных корпусам, разработанных Борисом Ершовым, но все же «тримаранности» облика, как на том же легендарном «Кальмаре», здесь особо не прослеживается. Даже в статике могучий надувной баллон касается воды лишь своими кормовыми оконечностями, да и то чисто символически – в полную силу этот главный элемент любого РИБа призван работать в сложных условиях волнения и при экстремальном маневрировании. И, естественно, всегда обеспечивать одну из основных своих задач – гарантировать практически 100-процентную непотопляемость (вероятность повреждения всех семи его независимых секций можно представить себе лишь чисто теоретически). Кстати, баллон баллоном, но и сам жесткий корпус имеет собственные элементы аварийной плавучести – ряд его полостей «задут» вспенивающимся пенополиуретаном внушительного объема 1.6 м^3 .

Для экономии обитаемого пространства баллон имеет не привычное круглое, а

D-образное сечение, и при сдутых «мягких» бортах ширина лодки укладывается в предусмотренный для перевозки на трейлере 2.5-метровый габарит. Кроме того, если такой «половинчатый» баллон будет пробит, высота его останется прежней – еще один дополнительный фактор безопасности.

«Верх», водруженный на эту заранее внушающую доверие основу, тоже выглядит весьма солидно. Совершенно явственно прослеживается стремление обеспечить экипаж максимальным комфортом даже в самых жестких условиях, сохранив при этом возможность исполнения ряда «рабочих» функций, хотя первое, на наш взгляд, все же несколько преобладает.

Довольно длинная надстройка с «траулерными» лобовыми стеклами обратного наклона выполнена по однообъемной «скандинавской» схеме, позволяющей наиболее оптимально распорядиться обитаемым пространством. Исключение представляет собой лишь выгороженный по левому борту в корме довольно просторный галюн с нормальным яхтенным унитазом с электрической прокачкой. Единственно, нас несколько удивило, что пайол в нем покрыт ковровым – ведь это помещение очень легко оборудовать самоотливным полом и превратить заодно в душевую кабину (может, казалось отсут-

Фото
Андрея Ершова

ТЕСТ
Кия

Одобрение военных, обычно предъявляющих самые жесткие требования к ходовым и мореходным качествам судов, уже само по себе говорит о многом.

По корпусу – это действительно всем РИБам РИБ, впитавший в себя многолетний опыт не только самой фирмы «Курс», разрабатывающей и строящей лодки такого типа уже более десяти лет, но и всемирно известных верфей, производящих суда профессионального назначения.



Одобрение военных, обычно предъявляющих самые жесткие требования к ходовым и мореходным качествам судов, уже само по себе говорит о многом.

ствие водяного танка увеличенного объема и водогрея, предлагающихся в качестве опции?»).

В остальном же, единый салон, в котором размещаются и пост управления, и пассажирские места, и камбузный уголок со всем необходимым оборудованием, разделен на отсеки лишь чисто условно – за счет элементов мебелировки и «ступенчатости» пайола. В частности, в кормовой части салона он заметно «утоплен» вниз (высота подволока составляет здесь внушительные 2.2 м), а трансформирующаяся в спальные места «кают-компания» с Г-образным диваном и складным столиком по правому борту, равно как и пассажирский диван с прикрытой высоким бортиком полкой по левому, немного приподняты над основным проходом, причем образующееся при этом межпайольное пространство можно использовать для хранения объемистого багажа, а при передвижениях по рубке не рискуешь споткнуться о ноги сидящих на пассажирских местах.

Пост управления, «полуподковой» охватывающий водительское кресло и заранее рассчитанный на встроенную «навигацию», заслуживает отдельных слов. С точки зрения и дизайна, и эргономики – твердая пятерка. При максимальной

насыщенности всевозможным электронным оборудованием, часть которого и на большом грузовом теплоходе не сыщешь, все под рукой, и все показатели приборов прекрасно читаются.

Нашлась, правда, и во всем этом великолепии пара «ложек дегтя» – стандартный держатель выносного микрофона радиостанции на правой стенке оказался явно не рассчитан на движение в волну, отчего репитер иногда попадал на колени водителя; выключатели «параллелограммных» дворников с огромными секторами очистки хоть и предусматривали также включение омывателей, но самих насосиков и форсунок здесь почему-то не оказалось. А, покачиваясь по морской волне, мы в лишний раз убедились, что омыватели ветровых стекол на море – отнюдь не роскошь: засыхающая соль оставляет неприятные разводы, бликующие на солнце, и всякий раз приходится вылезать в носовой кокпит с тряпкой.

Рубка имеет сквозной проход, и смещенная к левому борту носовая дверь, равно как и кормовая – «по-курсовски» хитрые, трехсекционные, и имеют строго определенный алгоритм открывания-закрывания (сначала потолочный кап, потом средняя секция, потом нижняя).

Плюс здесь в том, что можно в достаточно широких пределах дозировать естественную вентиляцию на ходу, а в волну, когда есть риск заливания палуб, держать закрытыми только нижние секции. Вдобавок, трехсекционная конструкция занимает минимум места в открытом положении. Однако с пассажирами, оказавшимися на лодке впервые, придется, наверное, первым делом проводить инструктаж наподобие того, что дают стюардессы в авиалайнерах – чтоб не запутались в многочисленных створках и защелках. Кроме того, обнаружилось отдельные неплотности в сочленениях секций – на ходу остающаяся у потолочного капашель издавала отчетливый свист, а пару раз, после пронзания на полной скорости почти двухметровой крутой волны, когда пенные брызги вздымались высоко над крышей, в дверных уплотнителях обнаружилась небольшая течь.

К огромному кормовому кокпиту, незаметно переходящему в транцевый кринолин – неопровержимому свидетельству того, что при всей «люксовости» надстройки лодка предназначена и для выполнения разнообразных деловых функций – больше подходит термин «палуба». По бортам эта плоская площадка трехметровой длины прикрыта





довольно высокими фальшбортами с трубчатыми релингами (до кормы они не доходят, сменяясь легкоъемными цепочками – здесь на обоих бортах предусмотрительно оставлено место для «старта» дайверов, обычно уходящих в воду спиной вперед с мягкого баллона), а примерно по центру выступает невысокий пластиковый подмоторный капот с мягкими сиденьями и центральным релингом-спинкой. Кстати, моторный отсек не отличается теснотой, и доступ к основным узлам двигателя, прежде всего «расходникам», вполне удобен.

Еще пара диванчиков с рундуками (одноместный и двухместный) пристроились у кормовой переборки по бокам от входной двери. Поначалу может показаться, что эта довольно низкая «палуба», если не считать капота, полностью открыта с кормы, но мы просто не сразу разглядели, что по бокам от него имеются закрывающиеся полупрозрачные «калитки».

В предвкушении боры

Для редакционного теста были предоставлены сразу две совершенно однотипные лодки, которым предстояло трудиться в службах портнадзора Новороссийска и Анапы (что, кстати, предусматривает множество всевозможных функций – от чисто разъездных до лоцманских и спасательных).

В день нашего приезда в Новороссийске свирепствовала знаменитая бора – слетающий с гор ураганный ледяной ветер

порывами до 25–30 м/с. Местным жителям и городу-порту это природное явление доставляет только головную боль, но для испытаний мореходных лодок бора – это самое то. Поскольку ветер береговой, высота волны увеличивается пропорционально расстоянию от причала – от полуметровой толчеи у самой стенки до настоящего лютого шторма уже милях в трех-четырех от берега. Но нам, что называется, оставалось только облизнуться при виде столь лакомой для испытателя картины – формально портовые власти готовы были бы выпустить нас в море, но все уперлось в категорический запрет на работу подъемного крана, которым должны были спускать лодки на воду. Техника безопасности, ничего не поделаешь!

Однако на следующий день, словно по волшебству, ветер резко заки и заметно потеплело. Вдоль побережья Анапы, где нас дожидались катера, лениво гуляли лишь жалкие остатки морского наката.

Компоновка «Nautilus 800» сразу наводит на мысли об изначальной носовой центровке, что и подтвердилось при ходовых испытаниях. Переходной режим при выходе на глиссирование практически незаметен даже при очень плавном прибавлении газа, и едва стрелка тахометра переваливает за 2000 об/мин, лодка уже уверенно глиссирует – очень неплохой резерв в плане экономии топлива и увеличения дальности хода.

Носовая центровка сказа-

ОСНОВНЫЕ ДАННЫЕ РИБа «Nautilus 800»

Длина, м: – жесткого корпуса – габаритная	7.8 8.4
Ширина, м: – жесткого корпуса – габаритная	2.5 3.1
Высота габаритная, м: – с радарной аркой – без радарной арки	2.55 2.2
Высота борта на миделе, м	1.34
Осадка, м	0.52
Килеватость, град.: – на транце – на миделе	27 27
Сухой вес корпуса с оборудованием, т	2.1
Водоизмещен. порожнем, т	2.65
Полное водоизмещение, т	4.25
Надувной полубаллон: – диаметр в носу/на миделе, м – плотность ткани, г/м ² – кол-во независимых отсеков – полный объем, м ³	0.45/0.6 1470+2200 7 2.4
Объем элементов плавучести, м ³	1.6
Емкость, л: – топливного бака – водяного танка	2×250 60
Высота подволока каюты, м: – у поста управления – в центральном проходе	1.95 2.2
Внутрен. габариты каюты, м: – длина – ширина	3.5 2.2
Габариты кормовой палубы, м: – длина – ширина	3.1 2.2
Силовая установка	Стационар. двиг.
Рекомендуемая мощность, л.с.	250–350
Тип привода	ПОК
Пассажировместимость, чел.	12
Кол-во спальных мест	2+1
Цена, руб.	от 3 000 000

😊	<ul style="list-style-type: none"> – высокая, практически всепогодная мореходность – высокая маневренность в сочетании с предсказуемым поведением на воде – высокий уровень комфорта при универсальности назначения – богатое оснащение дополнительным оборудованием и электроникой
😞	<ul style="list-style-type: none"> – недостаточная герметичность сочленений отдельных секций носовой двери – отсутствие омывателей лобовых стекол для защиты от морской соли – ограниченный обзор на заднем ходу – выгороженный гальюн не используется в качестве душевой кабины

Результаты испытаний РИБа «Nautilus 800»

(нагрузка – 2 чел. плюс 500 л топлива, надстройка задраена, стационарный двигатель «Cummins MerCruiser Diesel QSD 4.2L» мощностью 320 л.с., ГВ – соосные противонаправленные стальные трехлопастные шагом 2×26 дюймов (штатные угловой колонки «Bravo III»), скорость ветра – 4–6 м/с, высота волны – 0.4–0.6 м, темп. воздуха – 9°C, темп. воды – 13°C, место испытаний – прибрежная зона Черного моря в р-не г. Анапа)

Об/мин	Скорость, уз (км/ч)	Расход топлива, л/ч	Расход топлива, л/100 м.м (л/100 км)	Дальность хода, м.м (км)	Дальность хода, ч	Уровень шума, дБ (А)*
600	0.0 (0.0)	0.5	–	–	–	66
600	3.1 (5.7)	1.1	35 (19)	1409 (2607)	455	69
1000	5.4 (10.0)	2.7	50 (27)	1000 (1850)	185	72
1500	7.3 (13.5)	9.2	126 (68)	397 (734)	54	78
2000	11.8 (21.8)	19.2	163 (88)	307 (568)	26	83
2500**	20.2 (37.4)	29.2	145 (78)	346 (640)	17	86
3000**	26.7 (49.4)	40.6	152 (82)	329 (609)	12	88
3500	32.8 (60.7)	60.9	186 (100)	269 (498)	8	90
3600	33.8 (62.5)	69.4	205 (111)	244 (451)	7	91

* В районе поста управления при закрытых дверях и люках

** Наиболее оптимальные режимы с точки зрения «скорость/дальность хода»

лась и на маневренности, прежде всего на высоких скоростях. «Nautilus» позволяет с полного хода (более 60 км/ч при полностью заправленном 500-литровом баке) смело класть руль на борт. При этом корпус, слегка накренившись, ввинчивается в циркуляцию порядка всего лишь полутора длин корпуса, отличаясь даже некоторой «избыточной поворачиваемостью», если вас не покоробит этот автомобильный термин. Происходящее очень напоминает известный любому гонщику «резаный» разворот, только без кратковременного сброса газа – для того, чтобы лодка слегка клюнула носом, хватает, очевидно, естественной потери скорости при маневре.

Остатков ветровой волны высотой 0.6–0.7 м «Nautilus» с его запредельной килеватостью просто не замечал, поэтому из гавани, координируя взаимные действия по радио, выкатили скоростной 16-метровый катер местного портнадзора, перевели его в переходной режим и получили крутую кильватерную волну высотой метра под два.

Сразу скажем – даже на ней полностью поднять в воздух «Nautilus» у нас не вышло и при откинутой угловой колонке.

Анализ фото- и видеоматериалов показал, что кормовая часть постоянно сохраняла контакт с водой, а сдвоенные винты ни разу не хватанули воздух. Массивный РИБ попросту протыкал внушительной высоты водяную гору, разваливая ее напополам, причем абсолютно при любых углах преодоления гребня. Скорость в этот момент если и падала, то настолько незначительно, что упираться ногами в подножку, а руками в штурвал не было ровно никакой необходимости. Преодоление волны всякий раз происходило мягко, без удара, даже когда автор этих строк в порядке эксперимента перед самым подходом к гребню намеренно заваливал лодку на борт перекладкой штурвала, пытаясь встретить волну одной из плоскостей днища.

В общем, мореходные качества флагмана известной питерской компании всерьез впечатлили. Мягкий ход по высокой крутой волне был приятно дополнен уверенным, как по нитке, удержанием заданного курса и полным отсутствием побочных эффектов вроде боковой раскачки и зарыскиваний даже при «провокационных» действиях водителя.

Кстати, лодка уверенно управ-

ляется и на заднем ходу (свой вклад здесь, несомненно, вносит и колонка «Bravo III» с противонаправленными гребными винтами), хотя есть некоторые претензии к обзору, особенно по левому борту. Единственно, если переборщить с газом и забыть закрыть «калитки» по бокам от капота, кокпит нещадно заливается водой, попаданию которой в каюту при открытой кормовой двери, однако, надежно препятствует высокий комингс. Это и неудивительно – плавно переходящий в палубу кокпита кормовой кринолин располагается от силы сантиметрах в 10–15 над водой. Однако такую близость к воде, несомненно, явно оценят профессионалы практически всех мастей – в частности, спасатели, дайверы, работники портовых служб, обслуживающие знаки навигационной обстановки, и, конечно, вездесущие рыболовы.

Резюме

Крупный всепогодный и «всесезонный» РИБ изначально профессионального назначения, но отличающийся уровнем комфорта, более присущим «потребительским» судам, что обеспечивает универсальность задач, на которые могут быть на него возложены – от представительских до чисто рабочих. Несмотря на значительный запас хода и наличие спальных мест, рассчитан в первую очередь на относительно кратковременные выходы достаточным большим экипажем. В настоящее время на его базе фирма «Курс» ведет разработку чисто «крейсерской» модификации с довольно значительными изменениями компоновки в расчете на немного меньший, «семейный» экипаж и более продолжительные водные путешествия, предъявляющие несколько иные качественные требования к комфорту и вообще бытовым удобствам на борту. ■

ТЕСТ Кия

РИБ «Nautilus 800»
предоставлен для
испытаний
ООО «Курс»,
Санкт-Петербург,
тел. +7 (812) 777-0599,
kurs@spb.skylink.ru,
www.kurs-boat.ru

