



Волна, конечно, была. Не бывает такого на гонках “24 часа Санкт-Петербурга”, чтоб ее не было вовсе, даже в полное безветрие. Летящие по трассе вокруг Петропавловской крепости лодки и так создают волну в более чем достаточном количестве. Однако для нашего “Спрута” это не волна, а так — волнишка. Принимая участие в этих увлекательных соревнованиях уже третий раз, команда “Кия” впервые оказалась не солидарна с подавляющим большинством участников и буквально взывала к небесам, чтобы сбился крайне неблагоприятный прогноз метеоцентра. Увы — оправдавший штормовое предупреждение ураганный ветер, который ломал деревья и срывал не только пену с невисской волны, но и шатры в лагере участников, позорно скис незадолго до старта.

Результат мы и без того показали неплохой (четвертое, а, если считать “намотанные” круги — фактически третье место) — в основном за счет стабильности выступления. Конечно, после драки кулаками не машут, но все мы искренне убеждены, что в “сильную” погоду вполне имели шанс решить спор с более быстроходными конкурентами в свою пользу. Жаль, конечно, что впервые “Кия” не в призах, но endurance test — наш уже традиционный тест на выносливость в ходе суточной гонки — по-прежнему прошел успешно.

Первое знакомство

Так получилось, что гоночная команда “Кия” уже зимой знала, на какой лодке будет выступать — хотя ни самого “Спрута”, ни даже такого названия тогда не существовало в природе! Руководитель и главный конструктор петербургской фирмы “Курс” Борис Ершов, заглянув в редакцию, на подвернувшемся под руку листке бумаги обычной шариковой ручкой изобразил свое будущее детище, и, надо сказать, не совсем обычная концепция лодки нам весьма приглянулась.

Основа будущего РИБа нам была хорошо знакома — это жесткая мотолодка “Омега”, испытанная на нашей “мерной миле” еще в декабре 2000 г. Однако при создании “Спрута” в обводы прототипа было внесено немало существенных изменений, призванных устранить выявленные в процессе эксплуатации “Омеги” недостатки.

Первый опытный экземпляр “Спрута” был представлен широкой публике в ходе петербургской бот-шоу (см. стр. 36). Тогда мы и совершили на нем несколько пробных выходов, которые в общем и целом подтвердили, что, сделав свой выбор заочно, мы не “купили кота в мешке”. Особенно порадовало, насколько уверенно чувствует себя он на волне — и на “битой”, разведенной носящимися туда-сюда прочими экспонатами, и на ветровой, и на длинном морском накате. Однако мы сразу поняли, что в гонке придется в корне менять те принципы прохождения поворотов, которые отработали, скажем, в прошлом году на “Кондоре-480 De Luxe”, завоевав на нем первое место (см. “Кия” № 177). Заметно отличался своим поведением “Спрут” и от “Мустанга-F540” (третье место команды “Кия” на первом 24-часовом марафоне в 2000 г. — см. № 173). Кстати, при такой же длине, как у “Мустанга”, выглядит “Спрут” со стороны, как ни странно, заметно компактнее.

Лодка, естественно, была показана посетителям бот-шоу в “потребительском”, а не гоночном варианте. Да и по сути-то РИБ этот совсем не спортивный — мы позиционировали его как туристско-рыболовную лодку. При внимательном осмотре сразу бросаются в глаза крепежные кнопки, установленные на носовой половине надувного баллона, и ликпазы на компактной консоли — просторный носовой кокпит за пару минут можно накрыть высоким тентом, превратив его в каюту! Необычная конфигурация консоли, передняя стенка которой имеет обратный наклон, как раз и призвана увеличить обитаемое пространство в этой “каюте”. Откидную крышку лючка на передней части консоли, позволяющую быстро подобраться к “электрике” (потом, на гонках, нам это очень пригодилось) можно зафиксировать в горизонтальном положении, превратив в столик. Сидеть за ним достаточно удобно, поскольку в носовом кокпите имеются


**Основные характеристики
РИБа «Спрут-540»**

Длина наиб., м	5.40
Ширина наиб., м	2.20
Длина жесткого корпуса, м	5.00
Ширина жесткого корпуса, м	1.80
Килеватость, град.:	
на транце	16
на миделе	28
в носовой четверти	38
Высота борта, м	0.90
Диаметр баллона, м	0.50
Вес, кг	260
Пассажировместимость, чел.	6-8
Грузоподъемность, кг	1000
Рекомендуемая мощн. ПМ, л.с.	50-90

продольные ступеньки-отбортовки, играющие роль сидений. Хороши они и на ходу в свежую погоду — пассажиры располагаются практически на уровне кормового пайола, надежно прикрытые надувным бортом.

Кокпит выполнен в двух уровнях. Кормовой «отсек» в корму от консоли — традиционный самоотливной, с пайолом, расположенным выше ватерлинии. Более глубокий носовой тоже снабжен отливными шпигатами, только вода из него сливается в междудонное пространство, откуда удаляется электропомпой. Пайол здесь расположен максимально низко, отсюда и более выгодное расположение центра тяжести, и увеличенный полезный объем. Правда, на стоянке носовую часть обязательно следует закрывать тентом, чтобы дождевая вода не попадала из нее в корпус.

«Сухих» рундуков на «Спруте» два — один треугольный в носу и вместительный ящик под водительско-пассажирским сиденьем. Кстати, шарнирную спинку сиденья можно откинуть вперед и все с тем же удобством расположиться лицом к корме, например, на рыбалке или во время гребли — этот достаточно крупный РИБ оборудован «нормальными» веслами с шарнирными уключинами! Обнаружили мы и два 1.5-метровых тубуса для удочек, расположенных под пайолом кормового кокпита по бокам от консоли и открывающихся в носовой кокпит.

Доступ в межкорпусное пространство осуществляется через широкий проем, накрытый фигурным «капотом», и пару дополнительных инспекционных лючков в корме, а также через большой люк под ногами водителя. Места для всевозможных пожиток тут хоть отбавляй, однако, как уже отмечалось, пространство это не застраховано от попадания воды из носового кокпита. Конструктор «Спрута» сообщил нам, что часть объема под пайолом в корму от консоли планируется превратить в еще один «сухой» рундук, установив дополнительные переборки и продлив шпигаты носового кокпита дальше к транцу. Два небольших защищенных от влаги рундучка будут выгорожены и в корме.

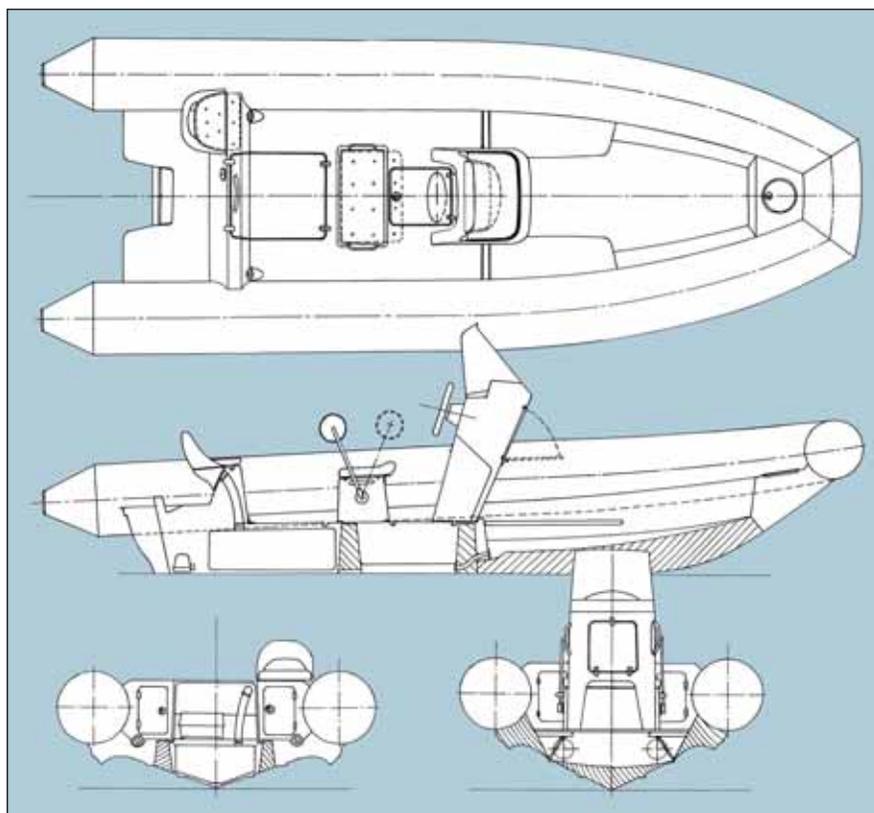
Единственное, что нам не совсем понравилось — это пара пассажирских сидений в виде низеньких «ковшиков», расположенных практически на транце. Такое размещение пассажиров на скоростной лодке небезопасно, поскольку спинки сидений невысоки, а вода — вот она, рядом. Думается, что при таком варианте компоновки не помешали бы дополнительные спинки (скажем, откидные, как на мотоциклах).

Готовимся

Для участия в марафоне команде «КИЯ» достался именно этот первый образец «Спрута». Посоветовавшись, мы решили выступать все в том же «литровом» классе, в котором завоевали победу в прошлом году. Впрочем, совещаться было особо нечего — перед гонками в нашем

распоряжении оказался лишь двухтактный «Mercury 60 ELPTO» рабочим объемом 967 см³. После установки мотора и подключения «дистанционки» мы совместно со специалистами «Курса» внесли в конструкцию серийной лодки ряд изменений, продиктованных требованиями Положения о соревнованиях, и нашим предыдущим гоночным опытом.

Широкий водительско-пассажирский диван мы заменили на мягкое кресло с боковой поддержкой — пусть и стандартное, какими комплектуются многие модели фирмы, но очень удобное. Ветровое стекло по нашей просьбе срезали по высоте, превратив его в 15-сантиметровый «козырек» (обычное высокое ветровое стекло ночью, а тем более в дождь, резко ограничивает видимость). На ходу





даже этот «недоросток» успешно отклонял поток воздуха вверх, отчего вести лодку можно было с откинутым забралом шлема, а кроме того, он послужил дополнительной точкой опоры для дуги с мачтой, на которую мы установили топовый и ходовые огни. А на боковины «kozyрька» поставили желтые мигающие фонари аварийной сигнализации — и красиво, и практично.

Простейший математический расчет показал, что со всей бездной предусмотренных правилами огней генератор «Mergury» может не управиться (на прошлогодних гонках под утро нам пришлось менять «скисший» аккумулятор). Поэтому было решено задействовать две батареи: одна, емкостью 75 А.ч, отключенная от подзарядки, питала носовые галогенные фары, а вторая (55 А.ч) — все остальное.

К сожалению, закончить работу нам удалось только накануне гонки, так что на доводку и настройку оставались считанные часы, львиная доля которых ушла на обкатку абсолютно нового мотора. В ходе испытаний выяснилось, что он стоит слишком высоко — винт постоянно подхватывал воздух. Мы незамедлительно отправились на базу компании «Франкарди» на Каменном острове, где нам любезно предоставили трейлер и тельфер, без которого управиться с 90-килограммовым мотором было бы затруднительно. Переставив кронштейны крепления на последние оставшиеся отверстия и полностью опустив мотор (антикавитационная плита при этом располагалась на 1.5-2 см ниже килевой линии), мы опять опробовали лодку на воде. Подхваты воздуха практически прекратились, давая о себе знать только в поворотах при максимально отпущенном триммере — когда достигается наибольшая скорость.

Увы, 17-дюймовый стальной «Solas» модели «Saturn» оказался для нашей лодки чересчур тяжел. Даже с одним водителем мотор крутил не выше 4600 об/мин. К счастью, петербургская компания «Техномарин» предоставила

нам для гонки еще и 16-дюймовый винт той же модели. Произведя замену, мы добились более приемлемых 5000 об/мин и максимальной скорости 65-66 км/ч. В общем, заказывая в «Техномарине» винты, мы малость промахнулись. Если бы не выходной день, можно было заменить «16-й» на винт еще меньшего шага, что наверняка дало бы ощутимый прирост не только «максималки», но и приемистости.

Поскольку в гонке, помимо нашего, участвовали еще два новеньких «Спрута», мы заинтересовались у своих соотарищей и конкурентов их результатами настройки.

Команда «Курса», выступавшая в нашем «литровом» классе, использовала более мощный мотор «Yamaha-70» с суперкавитирующим стальным винтом «Ballistic» шагом 19 дюймов. Мотор, учитывая характеристики винта, установили довольно высоко — антикавитационная плита располагалась на 5 см выше киля. Достигнутый результат — 68-70 км/ч при 5400 об/мин. Хотя, по мнению экспериментаторов, скоростные резервы были еще не исчерпаны, что-либо менять у них тоже не хватило времени.

Команда самарской компании «ДСК» выбрала изначально запредельный 115-сильный четырехтактный «Mergury» с 24-дюймовым вентиляруемым винтом «Lazer-2». Результат настройки — 82 км/ч при 5200 об/мин. Правда, на высоких скоростях лодка принималась зарыскивать и дельфинировать. Решить проблему удалось при помощи установки на скулах в кормовой части корпуса дополнительных пластин и размещения в районе миделя 100-килограммового балласта.

Идем в гонку

О ходе соревнований читайте в нашем репортаже (стр. 84), а здесь мы постараемся поподробней рассказать о том,

как вел себя «Спрут» на трассе и не только на ней.

Как вы уже наверняка поняли, достигнутые скоростные показатели не вызвали у нас безмерного энтузиазма. Вновь вернул нам надежду перед гонкой, как ни странно, предварявший ее парадпрохват по рекам и каналам, хоть целесообразность данного мероприятия, по единодушному мнению команды «КиЯ», весьма и весьма сомнительна. То, что при этом творится на запертых в гранит внутренних водных артериях Питера, словами не передать — такое надо видеть! Идущие (а вернее, несущиеся) впереди разводят волну, которая отбивается от бережных, скрещивается с волнами от тех лодок, что мчатся в середине процессии и образует стоячие крутые валы в полтора-два метра высотой!

Тут-то мы и поняли, в чем может быть наш главный козырь. На скорости около 50 км/ч «Спрут» резал все это бултыхающееся между гранитными стенками безобразие, как нож масло. Ни ударов, ни прыжков, ни брызг в кокпите. Весь экипаж из пяти человек спокойно сидел на своих местах — в отличие от наших соседей по каравану, которые в большинстве своем ехали стоя, амортизируя ногами мощные толчки. Показательный факт — напросившийся к нам телеоператор с тяжелой профессиональной камерой, расположившийся в самом носу, ухитрился при этом вести съемку!

Однако тот из нас, кто сидел за рулем, отмотал себе руки почище, чем в гонке. Работать «баранкой» приходилось беспрерывно, отработывая регулярные зарыскивания лодки, особенно при сбросе газа перед низенькими мостиками. Вода в те дни стояла высоко, и нам очень не хотелось отломать высокий топовый огонь, который проходил под сводами некоторых мостов буквально в паре сантиметров.





Надо сказать, что на рыскливость «Спрута» мы обратили внимание сразу после спуска на воду. И тут же нашли «противоядие», которым оказалась кормовая центровка. С одним водителем тот же эффект достигался откидкой мотора триммером. Ничего удивительного: носовая часть днища у «Спрута» имеет значительную килеватость — 38° в первой четверти. Волну она режет великолепно, обеспечивая мягкость хода, но площадь смоченных поверхностей при носовой центровке здесь гораздо выше, чем у тех же моногедронов. Отсюда и рыскливость, и заметное падение скорости при «занутренном» моторе. Кстати, кое-кто из нас поначалу, по старой привычке, пытался при встрече с волной «поджимать» ногу мотора к транцу, но вскоре выяснилось, что в этом попросту нет нужды — и наш «Спрут», и двое его братишек, принадлежащих конкурентам, за счет высокой килеватости на транце и вообще удачных кормовых обводов мягко одолевали «жесткие» участки гоночной трассы даже при движении «на пятке»!

«Гляньте-ка, — обратился капитан команды «ДСК» к капитанам команд «Катеров и Яхт» и «Курса», когда мы под утро присели на берегу, наблюдая за ходом гонки. — Наши — единственные, кто даже с кресла ни разу не привстал!» Вскоре выяснилось, что под словом «наши» Андрей Андреев разумел не только своих товарищей по команде, а вообще всех, выступавших на «Спрутах».

Когда впереди не маячит телеоператор с камерой, изображающий носовое украшение, а в лодке ты один, контролировать ситуацию проще. Вскоре после старта на основе собственного хронометража мы выработали наиболее скоростную схему прохождения дистанции. Большая часть ее проходила при максимально отпущенном триммере и 5000 об/мин. Однако даже при относительно плавном левом повороте — заходе в «ворота» коридора безопасности перед Иоанновским мостом — винт начинал подхватывать воздух. Пара-тройка щелчков по кнопке «down», звук мотора слегка меняет тональность. На тахометре — 4850-4900 об/мин. Газ не сбрасываем, если только впереди не маячит какой-нибудь тихоход. Видишь впереди створ из двух мостовых пролетов — основного Иоанновского моста и временного моста-дублера? Тогда руль прямо, жмем на кнопку «up»! Именно упорно жмем, поскольку занутряется наш моторчик охотно, а вот откидывается со странностями, долго и печально. Очевидно, виноват аккумулятор: нагрузка на электромотор гидропривода при откидке на полном ходу, когда надо преодолеть создаваемый винтом упор, гораздо серьезней. Недаром на скутерах «Формулы-1» питание триммера на откидку идет по отдельной цепи напряжением 24 В, хотя все прочее хозяйство у них 12-вольтовое!



Тел. (812) 528 8648, факс 528 8645

E-mail: kurs@lek.ru www.kurs-boat.spb.ru

Промелькнул над головой Петровский мост. На обычную волновую толчею за плавучими ресторанами можно не обращать внимания, удобно устроившись в кресле и снисходительно поглядывая на вцепившихся в руль и едва удерживающих равновесие на раскоряченных ногах конкурентов. Едем мы, может, и не особо быстро, но уверенно!

Сквозь шлем откуда-то сзади все слышней доносятся шлепанье воды и рев 2-литрового мотора с открытым выхлопом. Бельгийцы. Ну что, господа импортные спортсмены, посмотрим, кто есть кто в повороте?

Метров за 15 до буя опять занутряемся — так, чтобы стрелка тахометра не проскочила деление «4700». (Если переборщить, можно и «круг почета» вокруг буя нарезать — у автомобилистов такое явление именуется избыточной поворачиваемостью). Легкий рыбок рулем влево, и... «Спрут», окунув свой килеватый нос в воду, «облизывает» буй, словно карандаш, приложенный к 90-градусному острию чертежного треугольника. Винт по-прежнему уверенно упирается в воду, никаких подхватов воздуха. Вновь вдавливаем верхнюю кнопку триммера в ручку дросселя и оглядываемся назад. Гоночная лодка с «формульным» мотором, пару секунд назад буквально зависшая на хвосте, уже в полусотне метров за кормой — выходит из заложенного по длинной дуге поворота...

После финиша

Про гонки, сами понимаете, заинтересованные люди могут рассказывать часами, по-пилотски помогая себе движениями ладоней: «Заходит он мне в хвост, а я...» Однако журнал наш не резиновый, количество страниц в нем ограничено. Да и гонщиков среди вас, уважаемые читатели, наверняка «подавляющее меньшинство». Скорее всего вам интересней скупая и сжатая информация, разложенная по полочкам по принципу «за и против».

«Спрут», как мы уже упоминали — лодка изначально не гоночная (хотя все три экземпляра, принявшие участие в экстремальном питерском марафоне, показали весьма достойные результаты). Но при этом все-таки скоростная. А при ее туристско-рыболовной направленности скорость — понятие относительное. Конечно, на гладкой воде, в относительно тепличных условиях, «Спрут» отстает от своих менее килеватых собратьев. Но при сильном волнении, когда водители прочих лодок вынуждены сбросить газ, он оказывается впереди.

Мореходность у новинки «Курса» действительно великолепная. Но за все приходится платить — в частности, уже упомянутой чувствительностью к продольной центровке. Впрочем, при грамотном размещении пассажиров и груза в лодке, а также использовании триммера можно избежать и зарыскиваний, и неоправданной потери скорости. А кроме того, через пару недель после финиша гонки представители «Курса» сообщили, что в обводы «Спрута» внесены изменения — на киле появилась «лыжа» с небольшим углом килеватости, обрывающаяся в полуметре от транца. Эта мера позволила устранить проблемность поведения лодки при носовой центровке.

И напоследок, о качестве изготовления. Сделан «Спрут» более чем добротно. После 24 часов напряженного марафона ничего не треснуло, не отвалилось и не разболталось. Единственно, подвел нас установленный на консоли блок переключателей, в котором перемкнуло тумблер включения кормовых красных фонарей.

Гоночная команда «КиЯ»: **Артем Лисочкин, Андрей Виликанов, Андрей Петров, Николай Федоров, Николай Евдокименков**
Фото Владимира Гашнева и Константина Константинова