

Приручить ХИЩНИКА

ТЕСТ
КАТЕРА И ЯХТЫ

— Журнал “Катера и Яхты”? Русский?! — На лице человека, которого я до сих пор видел только на фотографиях в родном журнале, отразилось неподдельное изумление. — А ну-ка давай к нам!

Я и сам подобной встречи не ждал, так что пребывал в замешательстве почище собеседника, но без колебаний прыгнул в кокпит покачивающегося у причала серого монстра.

На 11-метровый патрульный “FB RIB 33” с двумя 300-сильными турбодизелями я положил глаз еще в самом начале “тестового дня”, устроенного Ассоциацией морской индустрии Италии (UCINA) неподалеку от Генуи, в прелестном приморском городке Санта-Маргерита Лигуре, и уже сама возможность опробовать этот суровый аппарат на ходу была редкостной удачей. Но я и мечтать не мог, что в ходе тест-драйва мне выпадет шанс пообщаться с самим создателем лодки — талантливым конструктором, знаменитым гонщиком и удачливым бизнесменом Фабио Буцци!



Гроза контрабандистов

Кроме нас с Фабио в кокпите расположился затянутый в черный гидрокостюм немногословный крепыш, который первым делом напялил на глаза мотоциклетные очки, что сразу придало ему вид некоего персонажа “бондианы” — сержант итальянской “Guardia di Finanza” по имени Нино. Тот, кто подумал, будто сержант — не бог весть какая фигура, глубоко заблуждается. В этой серьезной силовой структуре, представляющей собой нечто среднее между пограничной, таможенной и налоговой службами, сержант — звание более чем весомое. По-нашему — лейтенант как минимум.

— Представитель заказчика, будет принимать лодку, — бросил мне Фабио, аккуратно выкатывая могучий “тридцать третий” за пределы гавани. — Кстати, знаешь, почему для их целей больше всего подходят именно РИБы?

Я уже собрался было по-школярски выложить все известные мне преимущества РИБов перед классическими жесткими лодками, но не успел и рта раскрыть.

— Обычная “клиентура” этих ребят — контрабандисты, — продолжал Фабио. — Публика это тертая, и, если загнать их в угол, могут и на таран пойти. Надувной “воротник” из сверхпрочного хайпалона в этом случае — незаменимая вещь, надежно держит удар. И лодка цела, и люди на борту. Кстати, контрабандисты и сами давно это поняли, поэтому большей частью используют именно мощные РИБы. Как победить противника, если у него хороший РИБ? А только так — занять РИБ лучше, чем у противника!

Тем временем мы уже успели выйти в залив, и место за штурвалом занял Нино. Фабио принялся консультировать его по-итальянски, а я стал разглядывать лодку изнутри.

Кокпит

Да, это уж точно не сверкающая моторная яхта, пару-тройку которых я успел испытать в ходе “тестового дня”! Снимать ботинки и ходить босиком не пришлось. Дизайн решен в суровом стиле “милитари”, и ничего удивительного в этом нет — лодка действительно военная. Ничего лишнего, все сугубо утилитарно, как в кабине сверхзвукового истребителя. Перехватчик есть перехватчик.

На левой стороне передней переборки кокпита — высокая консоль с рулевым колесом небольшого диаметра. Две абсолютно одинаковые панели, усыпанные циферблатами — каждая для своего дизеля, расположены друг над другом в верхней части консоли. Ниже — набор



“Крылышки” носовой наделки не позволяют лодке зарыться носом в особо крутую волну

FB RIB 33' Ring Drive



Конструкция кресел с опускающимися сиденьями и развитой боковой поддержкой разработана на основе многолетнего гоночного опыта

кнопок и переключателей “универсального” назначения (в том числе один весьма важный тумблер, о назначении которого я еще расскажу), слева торчит грубоватого вида указатель положения транцевых плит. Имелись, естественно, и чарт-плоттер GPS с небольшим экраном, и обычный магнитный компас. Реверс и газ на обоих дизелях включаются отдельными рукоятками под левой рукой (однако блокировки не позволят в случае чего “воткнуть” передачу на повышенных оборотах и запороть моторы).

Справа от штурвала — вход в достаточно просторную, но весьма по-спартански оборудованную каютку, который при необходимости можно надежно задрать. Кокпит, понятное дело, самоотливной.

Но больше всего меня восхитили кресла, которых на нашей 11-метровой лодке было всего четыре. Это даже не кресла в обычном смысле этого слова, поскольку собственно сиденье (это на котором сидят) можно откинуть вниз и надежно “расклинить” между развитыми боковыми поддержками

спинки, амортизируя ногами толчки во время прыжков с волны и не хватаясь за что попало при резких поворотах. Важно это не только для водителя, но и для прочих членов экипажа — “финансовым гвардейцам” нередко приходится держать оружие наготове, а то и пускать его в ход. Когда Нино, сосредоточенно сгорбившись за рулем, под руководством Фабио на бешеной скорости принялся выполнять всякие маневры, в кокпите устоять я долго не смог и поспешно занял одну из двух задних “ячеек”. Во время очередного го-ловокружительного поворота расположившийся на правом пассажирском месте Фабио обернулся ко мне.

— Вот здесь можно поставить пулемет или даже пушку, — хлопнул он по панели перед собой, — а по периметру кокпита укрепить защитный пояс, который запросто держит автоматную пулю 7.62. Ведь эти мерзавцы-контрабандисты не только “бодаются”, но иногда и стреляют.. Есть у нас версия и с увеличенным кокпитом, в который можно посадить 12 бойцов — на сиденьях типа мотоциклетных, со спинками-поручнями.

Осваиваюсь

Наверное, Буцци сам прочитал нечто в моих глазах, поскольку вслух попросился за руль я даже не успел. “Дяденька Фабио, дайте прокатиться!” — прямо как в далеком детстве, когда мне доверяли штурвал помятой “Казанки” или “Прогресса”.

— Лицензия-то у тебя есть? — скорей для проформы поинтересовался знаменитый конструктор и гонщик, пока сержант с явно удовлетворенным видом сбрасывал газ и ставил реверс на “нейтралку”.

— Есть! — немедленно отозвался я. — Правда, не “супер”, а обычные права. А вообще-то команда нашего журнала выиграла гонки “24 часа Петербурга”, к чему и я руку приложил..

— На катамаране? — профессионально заинтересовался Фабио, не делая ни малейших попыток оставить свою уютную инструкторскую позицию справа от входа в каютку.

— На РИБе! — гордо ответил я, занимая место за рулем. — И к контрабандистам я не имею ровно никакого отношения!

Фабио с сержантом расхохотались, а я, поплотней упершись спиной и боками в спинку водительского кресла и включив передний ход, положил левую руку на рукоятки дросселя. Штурвал, который я опробовал первым делом, стремится упруго возвратиться в нейтраль, шипя усилителем — даже на малом ходу. (Позже я внимательно оглядел лодку снизу и заметил, что баллеры обоих рулей расположены практически на самой атакующей кромке пера, отчего на ходу возникает возвращающее усилие). Двумя пальчиками здесь не порулишь — мужская машина! Это и правильно — на столь резвом аппарате излишняя податливость рулевого управления совсем ни к чему.

ОСНОВНЫЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ катера-перехватчика Фабио Буцци “FB RIB 33”

Длина, м:	
наибольшая	10.37
жесткого корпуса	10.20
Высота габаритная (с дугой-пилоном), м	2.52
Ширина, м:	
с надутым бортом	2.67
со сдутым бортом	2.06
Двигатели	2×300 л.с. (“Yanmar”, турбодизель)
Коробка передач	ZF, 2-скоростная (1:2–1:5)
Вместимость топл. бака, л	330
Привод	“Ring Drive”
Осадка на стоянке, м	0.80
Расчетная скорость, уз (км/ч):	
налегке	65 (120)
с полной нагрузкой	50–55 (93–102)
Грузоподъемность, кг	1500
Дальность плавания при скорости 35 уз (65 км/ч), морск. мили (км)	200 (370)

Немного освоившись, направляю нос перехватчика в залив и решительно толкаю обе ручки дросселей вперед до упора.

Чтобы описать звук, которым оба 300-сильных турбодизеля откликнулись на простое движение человеческой руки, обычных слов мало. Мало что дала бы даже качественная магнитофонная запись! Мощный рокот выхлопа, свист турбин наддува, визг бешено вращающихся гребных валов слились в единую торжествующую музыку, резонирующую где-то в груди, в руках, в голове и вообще во всем теле. “О, как ревет! Прямо в меня!” — припомнилась мне в единое мгновение цитата из рассказа Александра Грина про парализованного паренька, которого поставил на ноги один только могучий голос паровой сирены. Кажется, что оба мотора раскрутились не на три с небольшим тысячи оборотов в минуту, как полагается даже очень скоростным морским дизелям, а на все десять, словно на спорт-каре!

На дисплее GPS — больше 40 уз (за 70 км/ч). Фабио молча поднимает три пальца — на разгон ушло ровно три секунды. Однако, судя по ощущениям, резервы “максималки” далеко не исчерпаны. Пытаюсь толкать обе ручки дросселей дальше вперед, но толкать уже некуда. В чем же дело?

— Ты забыл, что у нас есть вторая скорость? — с невинным видом интересуется Фабио.

А и впрямь забыл! Ведь оба 300-сильных движка работают здесь в паре с двухскоростными коробками передач ZF, а я по-прежнему плетусь на первой передаче! Отношение ее 1:2, и предназначена она для быстрого набора скорости (почти как на автомобиле), а также для уверенной “отработки” особо высокой волны. Максимальная же скорость достигается на второй передаче — 1:5. Не сбрасывая газ, нащупываю волшебный тумблер. Щелк!

Подогревающая кровь мелодия моторов на миг меняет тональность, и словно некий взбесившийся великан, дает нам хороше-

го пинка под за... В смысле — под транец. Меня вдавливают в спинку кресла. Еще пара секунд — и показатели на дисплее GPS-навигатора уже мечутся в пределах 63-66 уз. Плавная и пологая морская волна высотой метра полтора превращается в нечто подобное короткой речной толчее, злобно налетая навстречу. Время от времени мы ненадолго взмываем в воздух, мягко и без удара приводняясь опять. В принципе, можно рулить и сидя, но я предпочитаю стоя “отрабатывать” ногами легкие толчки, а спинка кресла по-прежнему дружески удерживает меня за бока. Правая рука на штурвале, левая — на дросселях. Фабио настоятельно рекомендует держать газ под контролем и руку с дроссельных рукояток не снимать. Подчиняюсь, тем более что туговатую, казалась бы, “баранку” не так уж сложно крутить и одной правой рукой.

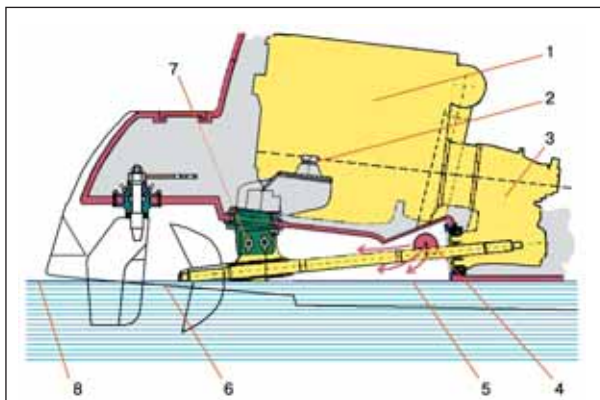
Напор встречного ветра выжимает слезы даже из-под солнцезащитных очков. Не зря сержант, пересев на одной из задних сидений, так и не снимает свою мотоциклетную “маску” — сразу видно опытного человека. В кокпите — ни капли воды, брызги улетают далеко назад.

Ухватившись за рычажок тумблера под штурвалом, поднимаю до отката транцевые плиты, слегка подворачиваю, скатываясь со склона волны — и несколько секунд на трясущемся перед глазами дисплее чарт-плоттера маячит цифра 72. Если перевести из узлов в более привычные многим километры в час, получается почти 130. Круто! Тем более что мы не на каких-то там Пионерских прудах, а в открытом Средиземном море, с просторов которого навстречу нам валит подернутый крупной ветровой рябью накат.

— Мы всего лишь втроем, без снаряжения, да и горючего за день сожжено уже порядочно, — отмахивается Фабио. — Гарантированно рассчитывай узлов на 60-65. Кстати, попробуй-ка другой способ поворота, как я уже вам обоим показывал!

На скорости около 100 км/ч слегка сбрасываю газ, резко кладу руль влево и тут же

опять прибавляю до полного. Слегка клюнув носом, огромный РИБ запрокидывается в практически 90-градусный поворот, отчего трещат прижатые к боковым поверхностям спинки ребра и нас наконец-то обсыпает водяной пылью. Если бы не чудо-сиденья и внутренний крен, выбросило бы всю нашу троицу за борт! Приемистость



Так устроен пропульсивный комплекс “Ring Drive”:

- 1 — двигатель; 2 — регулировочные шайбы;
- 3 — 2-скоростная коробка передач ZF(см. “Кия” №168);
- 4 — выхлопная труба; 5 — панель, закрывающая туннель снизу; 6 — участок днища между туннелями, играющий роль фиксированной транцевой плиты; 7 — овалы отверстия в кронштейне дейдвуда; 8 — ватерлиния на ходу.

после сброса газа и поворота поразительная — мощные моторы, даже на “скоростной” второй передаче, будто и не заметили дополнительного сопротивления, вызванного экстремальным маневром 3,5-тонной машины на полторамертовой волне. Правда, экстремальным его можно назвать лишь с точки зрения обычного “катальщика”. Для вояк такие штучки — обычное дело, особенно в ближнем бою.

Тренировался я в исполнении подобного “резаного” поворота минут десять и лишь раз удивился по-настоящему крепко приложиться плоскостью килеватого днища о склон волны, отчего нас основательно потряхнуло.

На перехват!

И упитительный рев моторов, и послушная отзывчивость на любые действия со штурвалом и рукоятками дросселей, и свойский обхват боковой поддержки сиденья, позволивший полностью сосредоточиться на управлении — все это подарило мне удивительное чувство полного слияния с этим удивительным РИБом. Пусть и на каких-то полчаса, но мы стали с ним единым организмом. А поскольку и силуэт, и сами повадки у него хищные, хищнические инстинкты вскоре зародились и во мне. Мне мучительно захотелось кого-нибудь немедленно преследовать — догнать, загнать, перегнать и “схарчить”.

Мне срочно нужна цель. Жертва!

Хищным взглядом обвожу горизонт. На упомянутую роль вполне годится некий крошечный белый силуэт, который шустро катит под берегом, оставляя за собой длинный белый след. Цель, ясное дело, учебная

— но ведь и “хищник” у нас прирученный, призванный служить мирным целям!

“Боевой разворот”, полный газ на второй передаче, и через пару минут становится ясно, что белая точка на фоне прибрежной горы — не какой-то там катерок-недоросток, а скоростной пассажирский теплоход метров 30-35 длиной. Ни рыбачков с сетями или крабовыми ловушками, ни пристаней поблизости нет, так что капитан его шурует полным ходом — узлов 20-25, отчего за кормой “цели” вспухают крутые кильватерные валы метра на два с половиной. Такая волна — то, что нам надо!

Догадавшись о моих намерениях, Фабио погрозил мне пальцем. Я слегка сбросил газ, но, как видно, недостаточно. Скорость — около 50 уз (93 км/ч). В мгновение ока перед нами выросла изумрудная, украшенная кружевами пены и дымком дизельного выхлопа водяная гора. Лодка вздергивает нос, короткий толчок, и мы взмываем в воздух.

Этот “подлет” оказался самым длинным за весь мой тест-драйв — метров на 15, не меньше, поскольку приводнились мы уже на более-менее чистой воде и благополучно миновали по воздуху второй водяной вал, отваливающийся с противоположного борта теплохода. Как ни

странно, привычного “взрева” переключенных моторов я в полете не услышал — то ли хитроумная электроника “придушила” дизели, не позволяя им разогнаться при отсутствии нагрузки на винтах, то ли сами полупогруженные винты, и так наполовину работающие в воздухе, не заметили отсутствия воды...

Поскольку гористый генуэзский берег налетал на меня со всей стремительностью нацеленного в лоб кулака, я поспешно выполнил уже изученный “резанный” разворот под сброс газа, переключился на первую передачу и вновь прошелся поперек крутой кильватерной волны теплохода метрах в десяти от его транца — на сей раз на более степенной скорости, около 30-35 уз. Толчок опять пришлось амортизировать ногами, но, как и в первый раз, в кокпит не попало ни капли воды — наш “хищник” и не подумал зарыться в волну носом.

— Когда вернемся, обрати внимание на “крылышки” в носовой части корпуса, — обратился ко мне Фабио. — Конечно, эта наделка способна увеличить и плавучесть носовой части в водоизмещающем режиме в шторм, но главное все же не это. Поскольку лодка скоростная, работает большей частью гидродинамика — относительно небольшие, близкие к горизонтали плоскости по бокам от форштевня создают дополнительную подъемную силу при встрече с особо высокой волной.

После третьего подобного прохода резвый теплоходик даже просел на корму — как минимум половина пассажиров высыпала из кают и салона под кормовой навес и наперебой защелкала фотоаппаратами. Даже выдавший виды итальянский





«ВКУ» ЭКСПОЗИТ



Фабио Буцци и автор на борту «FB RIB 33»

Фабио Буцци (род. 28.01.1943) — инженер-судостроитель широкого профиля, гонщик и бизнесмен — известен читателям «КиЯ» уже не один десяток лет. Правда, в первых публикациях о нем и его катерах имя Fabio Buzzi давалось в «английской» транскрипции — Баззи.

Сразу после успешного окончания Туринского политехнического института Буцци открывает свое дело — проектирует и строит лодки, пропульсивные установки и двигатели. Вся продукция фирмы неизменно тестируется в тяжелых условиях гонок — вначале кольцевых, а затем, начиная с 1978 г., и гонок открытого моря, где Буцци сразу добивается успеха, став победителем чемпионатов Италии и Европы в Классе 3. На следующий год Буцци устанавливает мировой рекорд для дизельных лодок — 191.58 км/ч (в 1992 г. он заметно улучшил этот показатель — до 252 км/ч).

В 1986 г. вместе с бизнесменом и бывшим чемпионом в классе «оффшор» Карло Бономи основывает компанию «Seatek», которая приступает к выпуску разработанного Буцци дизельного двигателя. На лодке с этим двигателем он выигрывает чемпионаты Италии, Европы и мира в открытом классе по правилам UIM, а также чемпионат мира в Ки-Уэст по правилам APBA и показывает рекордное время в гонке Майами—Нассау—Майами.

В 1989 г. Фабио Буцци вновь выигрывает чемпионат Европы, на сей раз на новом катамаране CESA. На лодках принадлежащей Буцци компании «FB Design» завоеваны первые места на 38 чемпионатах мира и установлено 56 мировых рекордов скорости. Сам Буцци становился чемпионом мира 9 раз.

Женат, имеет двух дочерей.

капитан оставил свой пост возле рулевого и, облокотившись о подоконник прямоугольного окошка-иллюминатора, заинтересованно наблюдал за моими опытами.

Однако все хорошее, увы, слишком быстро кончается. Фабио постучал пальцем по циферблату указателя уровня топлива и многозначительно покрутил пальцем над головой — давай, мол, закругляться, двигай до дому! К счастью, после множества поворотов и разворотов я не успел забыть, в какой стороне находится уютная гавань Санта-Маргерита Лигуре (она уже давно скрылась из виду) и без особой охоты направил нос «тридцать третьего» к базе.

Домчались мы туда до обидного быстро.

Когда стали отчетливо видны скопления моторных и парусных яхт, над которыми светилась под вечерним солнцем прилепившаяся к склону горы древняя церковь, я сбросил газ (несмотря на малый ход — около 30 км/ч, мы продолжали глиссировать) и сунул Нино свой фотоаппарат.

— Запечатлей, товарищ сержант, мою первую встречу со знаменитым Фабио Буцци!

Нино с готовностью вылез на носовую деку и сделал исторический снимок.

Не только корпус

Уже на берегу я не мог не высказать создателю лодки свое восхищение великолепными возможностями корпуса, в основу концепции которого лег его многолетний опыт участия в гонках открытого моря. «Фирменные» килеватые обводы Буцци с характерным набором сложных поперечных реданов в корму от миделя не спутаешь ни с чем. Да и сама конструкция тут далеко не простая — помимо стеклопластика, широко используются бальсовые наполнители, что позволило добиться не только высокой прочности, но и малого веса.

— Дело не только в обводах корпуса, — серьезно ответил мне Фабио. — Эта лодка создавалась как единый комплекс, в котором корпус, двигатели и пропульсивная установка представляют собой единой целое, где каждый из компонентов — равноценный член общей «команды»...

Полупогруженные гребные винты — уже далеко не новость, но, тем не менее, конструкторская мысль регулярно подбрасывает нам что-нибудь новенькое. О приводах «Trimax» мы писали уже не раз. Напомню

и нашу недавнюю публикацию о приводе «Pulse Drive» (№ 178). Однако то, что на «тридцать третьем» именуется «Ring Drive» (в прямом переводе — «кольцевой привод» или «привод-кольцо»), представляет собой действительно революционную концепцию. Почему «кольцо», спросите вы?

Если внимательно изучить приведенную схему, которой меня любезно снабдил Фабио, то и впрямь обнаруживается нечто вроде упомянутого «кольца» — двигатель, двухскоростная коробка передач, дейдвудный вал и кронштейн дейдвуда представляют собой замкнутый компактный комплекс, который, в отличие от того же «Trimax» с его длинными, далеко выступающими за транец «хвостами» валов, наконец-то удалось разместить непосредственно в пределах корпуса. Все это хозяйство хорошо уравновешено, что позволило обойтись без дополнительных подкреплений и лишних подмоторных «подушек» — и, соответственно, сэкономить вес и пространство.

Многим подобная схема наверняка напомнит классическую угловую передачу, где «точкой излома» служит угловой реверс-редуктор. Однако основное отличие «Ring Drive» в том, что все входящие в привод компоненты жестко связаны между собой, а вся система способна в некоторых пределах качаться в вертикальной плоскости вокруг оси, расположенной в районе носового хвостовика дейдвудного вала.

Полупогруженный гребной винт работает наиболее эффективно, когда его ступица расположена чуть выше поверхности воды, и добиться такого положения винта на «тридцать третьем» можно подбором регулировочных шайб в подвеске двигателя. Чтобы обеспечить подвижность системы в ходе регулировки, отверстия под фиксирующие болты на обеих деталях двухкомпонентного кронштейна дейдвудного вала имеют овальную форму.

Оба вала работают каждый в своем туннеле, прикрытыми снизу специальными пластинами — это действительно «туннели», как в метро, а не отформованные параллельно ДП углубления! (Поскольку большинству при слове «туннель» применительно к судостроению сразу представится пространство, например, между корпусами катамарана, я и привел сравнение с закрытым со всех сторон туннелем метро).

Пластины, во-первых, увеличивают площадь глиссирования, а во-вторых, даже на самых малых скоростях обеспечивают действительно полупогруженный режим работы винтов, поскольку их кормовые кромки расположены совсем близко от лопастей — в отличие от большинства известных схем вроде «Trimax», где на малом ходу винты полностью погружены в воду, а в полноценный «поверхностный» режим выходят только на скоростях, близких к максимальным.

Преимущества «Ring Drive» очевидны — это не только компактность комплекса «двигатель-силовая установка», позволяющая обойтись без длинного «хвоста» за транцем, но и присущий полупогруженным винтам пушечный разгон, в чем я вполне убедился на собственном опыте!

В закрытые туннели отводятся и выхлопы, причем система выпуска надежно защищена от заливания на заднем ходу. Плоский узкий участок днища между туннелями, тянущийся далеко в корму от винтов (конфигурация его запатентована) представляет собой нечто вроде фиксированной транцевой плиты, облегчающей выход на глиссирование и позволяющей сохранять режим глиссирования на малых скоростях даже в том случае, когда не задействованы бортовые регулируемые плиты.

Приручить хищника

На прощание я признался Фабио, какие инстинкты зародились у меня после получаса, проведенного за штурвалом «тридцать третьего». Не попала бы такая машина не в те руки!

— Это уже дело принципа, — заявил мне прославленный конструктор и гонщик. — Мои лодки призваны служить только праведным целям. Хищник, говоришь? А разве хищника нельзя заставить творить добрые дела?

Кстати, эмблема фирмы «FB Design» — симпатичный зеленый попугай. Как выяснилось, эта немалых габаритов птичка, не имеющая ровно никакого отношения к хищной братии, существует на самом деле. Зовут попугая Пививо, и живет он себе в семействе Буцци уже множество лет.

Артём Лисочкин

