



“СПРУТ НЛС”: В ладу с непогодой

Эту лодку мы знаем очень хорошо. Три года назад самый первый экземпляр “Спрута”, едва родившись на свет, сразу угодил на серьезный “endurance test” — команда “КиЯ” приняла на нем участие в супермарафоне “24 часа Санкт-Петербурга” (см. № 181). И хотя РИБ этот по определению не гоночный, результат был достигнут пусть не чемпионский, как годом ранее, но все же весьма неплохой. Подвела погода — если бы к кильватерной толчее на дистанции добавилась еще и естественная ветровая волна, “Спрут” имел все шансы обставить своих более быстроходных конкурентов.

Любая лодка представляет собой компромисс между несколькими, порой противоречивыми качествами. Проектируя новинку, главный конструктор петербургской фирмы “Курс” Борис Ершов во главу угла поставил высокую мореходность, во имя которой и пришлось немного поступиться “максималкой”. Впрочем, скорость применительно к лодкам — вещь относительная, и говорить о ней следует только с учетом условий эксплуатации. И, наверное, не стоит уточнять, какие обводы — “скоростные” или “мореходные” — окажутся наиболее быстрыми на открытой акватории с постоянной волной. Разрабатывая корпус “Спрута”, Ершов прежде всего имел в виду просторы Ладоги и Финского залива, отличающиеся жесткой и ухабистой “дорогой”.

Крыша и стены

Кроме обводов, нас привлекла необычная концепция внутренней компоновки. Главная ее особенность в том, что лодка разделена на два отсека, которые выполнены в двух уровнях. Кормовой, с пайолом выше ва-

терлинии — самоотливной и выглядит достаточно традиционно. А вот носовая половина представляет собой глубокую “ванну”, пол которой располагается чуть выше собственно днища. Стоять или сидеть здесь во время рыбалки в качку (рассчитывался “Спрут” в первую очередь на рыболовов) гораздо безопасней — и по той причине, что центр тяжести располагается максимально низко, и благодаря более высоким бортам. Кроме того, полезный объем здесь значительно больше, чем на лодках с самоотливным кокпитом, что позволяет при необходимости превратить носовой отсек в рубку-убежище с мягкой крышей. Единственный минус его в том, что скопившуюся здесь воду — например, дождевую — необходимо либо вычерпывать вручную, либо сливать через шпигат в междудонное пространство кокпита, откуда она удаляется электропомпой.

Успех “Спрутов” среди любителей рыбачить на открытой воде подтвердил правильность основной концепции лодки. И хотя рыбаки, как правило, народ довольно неприспособленный, разработчикам не раз высказывались пожелания повисить ком-



А. Л.
Фото Романа Ершова и Алексея Даняева

форт на борту, который открытая планировка с центральной консолью обеспечивает не в полной мере, особенно в северных широтах. Так появилась модификация "HLC", которую первыми опробовали на воде испытатели "Кия".

Чтобы обеспечить лучшую защиту экипажа от встречного ветра и брызг, Ершов применил двухконсольную компоновку. Точнее, обе консоли с закрывающимся "калиткой" проходом между ними представляют собой единый широкий блок — переборку, более явно отделяющую кормовой кокпит от "рабочего" носового отсека. Благодаря развитым боковинам ветровых стекол "жилая" зона надежно прикрыта и по бортам. Кроме того, ее легко превратить в полностью закрытую "кабину" — интегрированная в корпус "Спрута" стеклопластиковая конструкция позволяет без проблем установить полноразмерный тент.

На лодке относительно небольших размеров, а тем более на РИБе, значительную часть пространства которого "съедают" надувные баллоны, места не так-то много, и экипаж приходится располагать покомпактнее.

Конструктор блестяще вышел из положения, усадив слева от водителя сразу двух пассажиров — боком к движению (вместо традиционного кресла здесь двухместное сиденье вдоль борта). Еще один пассажир может пристроиться на откидном сиденье-столике в корме — пусть и с меньшими удобствами. В общем, под крышей можно разместить экипаж, даже превышающей численностью "среднестатистический" — как правило, на рыбалку выходят вдвоем-втроем и на более крупных лодках.

Сам по себе тент вполне удачен, но система его крепления требует некоторой доработки — на наш взгляд, установочных кнопок здесь явно в избытке. И поставить, и снять его на воде, не подходя к причалу, в принципе можно — сами проверяли, хотя в качку процесс усложнится. Да и упаковочная "колбаса", в которую ткань убирается "по-походному", туговата — застегнуть молнию, когда тент второпях свернут как попало, не выйдет.

Поскольку в день испытаний было не по-весеннему холодно и сыро, оценить прелести новой компоновки нам удалось в полной мере. В целом в

Основные данные РИБа "Спрут HLC"

Длина, м:	
– корпуса	5.2
– наибольшая	5.6
Ширина наибольшая, м	2.2
Осадка, м	0.3
Килеватость, град.:	
– на транце	20
– на миделе	23
Сухой вес, кг	300
Емкость топливного бака, л	33 (58)
Высота транца, мм	510
Тип двигателя	Подвесной
Мощность двигателя, л.с.:	
– максимальная	90
– рекомендуемая	60
Надувной баллон:	
– материал	ПВХ
– плотность, г/м ²	1350
– диаметр в носу/корме, м	0.35/0.50
– кол-во отсеков	4
Пассажировместимость, чел.	7
Цена, руб.	348 500





кокпите значительно комфортнее, чем на открытой версии, но на полном ходу все же ощутимо дует в ноги — под “калиткой” оставлена широкая щель, а кроме того, встречный ветер проникает сквозь место стыковки консоли и баллона. И если во втором случае пластик попросту не был приклеен к ткани (в порядке эксперимента, чтобы оценить необходимость этой меры с точки зрения технологии), то в проходе между консолями хотелось бы видеть более высокий порожек — и как защиту от сквозняка, и как “плотину”, препятствующую попаданию воды в носовую “ванну” из кормового кокпита, если его, скажем, накроет большой волной. Кстати, понравилось, что шпигат носового отсека теперь можно принудительно закрыть — вода будет скапливаться в нем, не попадая внутрь корпуса. При желании его можно превратить в большой живорыбный садок!

Как уже отмечалось, при всех своих плюсах — большом объеме, высоких бортах, оптимальном расположении центра тяжести — “рабочий” отсек не самоотливной, что, например, при длительной стоянке под дождем чревато рядом проблем. На открытой модификации для защиты от воды служит тент, превращающий носовой кокпит в рубку-убежище, но для первого экземпляра “HLC” к моменту испытаний его просто не успели изготовить.

Тонированные ветровые стекла смотрятся эффектно, но в наших широтах лучше, пожалуй, иметь перед глазами более прозрачный материал, иначе обычный пасмурный день воспринимается изнутри как самые настоящие сумерки. Для лучшего обзора в непогоду, тем более при наличии

тента, необходим водительский “дворник” — он предлагается только в качестве опции.

В целом же рабочее место водителя решено грамотно. Мы в очередной раз по достоинству оценили удобное кресло фирменной “курсовской” конструкции, эргономичное расположение штурвала, рукоятки газа-реверса и комбинации приборов. Полочка над приборной панелью вроде бы совсем узенькая, но в углу вполне можно поставить “навигацию” — на рыболовной лодке, предназначенной для открытой воды, эхолот и чартплоттер более чем уместны.

Как и прототип, новый “Спрут” отличается обилием рундуков для поклажи — в дополнение к багажникам под сиденьем и в форпике на “HLC”

появился достаточно вместительный локер под пайолом кормового кокпита, тем более что большинство рыбаков предпочитает держать приманки, катушки и прочие приамбасы в специальных ящиках, которые легко разместить непосредственно в кокпите. Увы, но при этом мы не обнаружили специальных тубусов для хранения удилищ, которые столь восхитили нас на самой первой лодке — они тоже опциональные и устанавливаются за дополнительную плату. Форпик, который так и просится на роль вместелища для якорного или швартовного конца, стоило бы доработать — сделать его самоотливным и снабдить крышку вырезом, чтобы конец каждый раз не приходилось отсоединять от швартовной утки.



Внедорожник для воды

Впечатляющая мягкость хода по волне — главный плюс обводов “Спрута”, и мы не раз могли убедиться в том, что и по “битым” кильватерным следам, и по крутым ветровым валам лодка идет, как утюг: ни ударов, ни подтормаживаний, ни прыжков, отчего экипаж чувствует себя комфортно и безопасно. Правда, водителю, особенно начинающему, все же не советуем при этом поддаваться всеобщему безмятежному настроению — для достижения высокой мореходностью здесь пришлось поступиться не только скоростью, но и простотой управления.

При разгоне лучше было максимально поджать мотор к транцу, иначе “НЛС” с его тяжелым мотором и довольно массивной консольной “вставкой”, смещенной в корму от миделя, вставал свечой. В момент преодоления “горба сопротивления” требовалось сразу начать откидывать мотор кнопкой “Up”, не то после выхода на глиссирование лодка принималась рыть воду своим острым, приспособленным резать волну носом, что влекло за собой не только потерю скорости, но и некоторые проблемы с управляемостью (носовая центровка способна вызвать рыскливость и избыточную поворотливость, отчего новый “Спрут”, как и его прототип, чересчур резко реагировал на малейшие повороты штурвала). Если на борту человек пять, можно разогнать лодку дальнейшей откидкой мотора, но, как мы выяснили, с небольшой нагрузкой триммером лучше не увлекаться — некоторую проблемность в поведении “НЛС” с 80-сильным четырехтактником начинал выказывать на “максималке” даже с тремя седоками, а с одним водителем поперечная раскачка давала о себе знать в полной мере.

Мы так и не беремся определить, какая центровка для него изначально, носовая или кормовая — все зависит от нажатий на кнопки триммера при тех или иных условиях. Впрочем, “Спрут” повинуется им настолько послушно, что подобрать желаемую “золотую середину” после нескольких экспериментов несложно — главное, заранее предупредить об этой особенности “подменного” водителя из числа гостей, которому передаешь руль на маршруте.

При положенном на борт руле и старте с места крен превышает 45°, зато разворачивается “Спрут” буквально на месте. Термин “циркуляция” здесь неприменим — “ось” пово-



рота располагается где-то в районе миделя! Крен уменьшается с ростом скорости — на режиме глиссирования лодка поворачивает практически “блинчиком”, хотя уверенно держит траекторию и в этом случае. Главное — излишне не “занутрять” мотор, что чревато самопроизвольным исполнением “полицейского разворота”.

Считать ли чувствительность “Спрута” к продольной центровке недостатком? Скорее, мы бы отнесли это свойство к разряду особенностей, которые просто надо учитывать при управлении. Здесь напрашивается параллель с автомобилями-внедорожниками, за рулем которых тоже приходится учитывать ряд важных моментов. И в поворотах их кренит, и управление “ватное”, и скорость, как правило, не ахти... Зато за пределами асфальта, куда все прочие и не сунутся, чувствуешь себя королем.

Резюме

На наш взгляд, попытка создать “люксовую” версию популярного “Спрута” оказалась довольно удачной, хотя в мелочах требуются некоторые доработки. Напомним, что по традиции мы приняли участие в испытаниях самого первого опытного образца, целью которых было выявить и устранить возможные недостатки.

“НЛС”, как и его прототип — лодка компромиссная, но обретенные качества все же стоят того, чем пришлось ради них поступиться. Касается это и оригинальной планировки с глубоким носовым кокпитом, и мореходных обводов, роднящих лодку с внедорожником.

Результаты испытаний РИБа “Спрут НЛС”

(нагрузка — 3 чел. плюс 40 л топлива, ПМ — четырехтактный “Yamaha 80”, ГВ — алюминиевый диаметром 13 1/4 и шагом 17 дюймов, тент — установлен, скорость ветра — 1–2 м/с, высота волны — 0.1–0.2 м, темп. воздуха — 4°C, место испытаний — р. Большая Невка, Петербург)

Об/мин	Скорость, уз (км/ч)
750	2.3 (4.2)
1000	2.8 (5.2)
1500	3.8 (7.1)
2000	5.0 (9.2)
2500	6.1 (11.2)
3000	7.2 (13.3)
3500	13.4 (24.8)
4000	18.0 (33.3)
4500	20.3 (37.6)
5000	23.4 (43.2)
5500	27.7 (51.2)
6000	30.6 (56.7)
6200	32.5 (60.2)*

* Аналогичный показатель был достигнут также с нагрузкой 5 чел.

На протестированном “сигнальном” экземпляре “НЛС” был установлен более мощный и тяжелый мотор, чем обычно ставят на “Спруты” — четырехтактный “Yamaha 80”. Однако мы остаемся при мнении, что мощности в 50–70 л.с. здесь вполне достаточно. □

РИБ “Спрут НЛС” предоставлен для

испытаний компаниями “Мнев и К” — СПб, ул. О.Берггольц, 40, тел./факс (812) 265-2012, 265-2755, info@mnev.ru, www.mnev.ru, и “Курс-Трейд” —

СПб, пр. Маршала Блюхера, 4, к. 3, тел. (812) 970-5402, тел./факс 336-5525, kurs@lek.ru, www.kurs-boat.ru