

Вообще-то в подобном «коктейле» обычно присутствует английский компонент, что тоже будет правильно — в этом островном государстве, в отличие, например, от той же Скандинавии, РИБы по-прежнему любят и ценят. Но после знакомства с новинками нижегородской компании «ЕК Marine» сильнее оказались все-таки ассоциации с Италией. Там тоже строят лодки с превосходными ходовыми и мореходными качествами, но создается впечатление, будто тамошние конструкторы проектируют РИБы как некую «вещь в себе», которая способна перемещаться по воде самостоятельно и где водитель и пассажиры являются пусть и необходимым, но досадным приложением.

«HitEK-75» и «HitEK-65»: смесь итальянского с нижегородским



■ АРТЕМ ЛИСОЧКИН. ФОТО АВТОРА И ИГОРЯ ДОБРОВОЛЬСКОГО

«HitEK-75» я впервые увидел на бот-шоу в московском «Крокус-Экспо» в конце прошлого сезона, и хотя сама лодка выглядела весьма достойно, приведенные на огромном постере технические данные несколько позабавили — по крайней мере, достичь указанных показателей максимальной скорости, грузоподъемности и дальности хода одновременно не удалось бы по определению, при всей «креативности» названия — тут вам и «хайтек», и «хит от «ЕК»... Такой рекламный ход, рассчитанный на полных «чайников», наводил на мысли о непрофессионализме и самих производителей, но, к счастью, я ошибался. Не всякий отечественный судостроитель может похвалиться не только одобрением российских регистраторов вроде ГИМС или ЦНИИ «Лот», но и наличием европейского сертификата «СЕ», дающего полное право предлагать лодки на экспорт. «HitEK-75» прошел все поло-

женные испытания IMCI (International Maritime Certification Institute), после которых лодке была присвоена серьезная «морская» категория «В» (штаб-квартира этой организации расположена в Бельгии, но в Нижнем работали ее голландские специалисты). Знакомство с производством тоже вызвало уважение — обширные, недавно отремонтированные цеха «ЕК Marine» могут поспорить со многими европейскими верфями подобной направленности — прежде всего своей буквально стерильной чистотой. Дело явно потребовало немалых вложений, но основные доходы владельцам предприятия приносит иной вид бизнеса, что позволяет более-менее спокойно экспериментировать, не требуя немедленной финансовой отдачи.

ВО БЛАГО ЧЕЛОВЕКА?

Кроме знакомого по выставке «75-го», для редакционных испытаний была предоставлена совсем свежая и не успев-

шая еще пройти сертификацию модель «HitEK-65» (на подходе и 8.5-метровая версия, но к моменту теста она была еще не готова). На первый взгляд обе лодки кажутся даже не просто братьями, а настоящими близнецами — компоновка, решение кормовой части с дугой-таргой и внешнее оформление у них практически одинаковые, но при внимательном осмотре обнаруживаешь ряд существенных отличий. Например, у «75-го» не один, а два топливных бака с отдельными горловинами (вполне пригодными не только для заправки «по-европейски», но и под родные канистры с воронками), а конструкция транца и подмоторного рецесса допускает установку двух подвесников. Есть небольшие отличия в рулевых консолях и сиденьях-рундуках, предназначенных для водителя и (с некоторой натяжкой) для пассажира. На «75-м» такой «ящик» снабжен перекидной трубчатой спинкой — которая, как ни странно, фиксируется



ОСНОВНЫЕ ДАННЫЕ РИБОВ «НИТЕК-75» И «НИТЕК-65»

Характеристика		«HitEK-75»	«HitEK-65»
Длина, м:	жесткого корпуса	6.8	6.0
	наибольшая	7.5	6.7
Ширина, м		2.65	2.5
Осадка корпусом, м		0.36	0.36
Килеватость, град.:	на транце	21	21
	на миделе	22	23
Сухой вес, кг		800	650
Емкость топливного бака, л		200 (2x200)	135
Высота транца, м		635	600
Мощность двигателя, л.с.:	максимальная	230	175
	рекомендуемая	200	150
Надувной баллон:	материал	ПВХ	ПВХ
	плотность, г/м ²	1100	1100
	диаметр в носу/корме, м	400/500	400/500
	кол-во отсеков	5	5
Пассажировместимость, чел.		10	8
Категория «СЕ»		B	—





МАКСИМАЛЬНАЯ СКОРОСТЬ

с минимальной и максимальной нагрузкой при использовании «родных» ГВ шагом 19 дюймов

Нагрузка, чел. (кг)	«HitEK-75»		«HitEK-65»	
	Об/мин	Скорость, уз (км/ч)	Об/мин	Скорость, уз (км/ч)
1 (~ 80)	5800	45.5 (84.1)	5900	43.8 (81.1)
13 (~ 1000)	5500	38.3 (70.9)	5200	37.0 (68.4)

только в одном положении, не допускающая дополнительного способа посадки «задом наперед»; на новеньком «65-м» система и вовсе необъяснимая — более массивную шарнирную спинку можно просто уложить поверх подушки. За чем?

И это при том, что мощные моторы (200 и 150 л.с.) плюс классическое «глубокое V» обводов без всяких гидролыж и с довольно внушительной 21-градусной килеватостью на транце недвусмысленно намекали на значительные перегрузки в крутых поворотах и при быстром движении по волне. (Кстати, по словам главного конструктора «EK Marine» Михаила Тихонова, корпуса отличаются не только длиной, но и обводами: если «HitEK-75» — это практически моногедрон, то килеватость «65-го» более заметно увеличивается к носу). Мне сразу пришли в голову итальянские РИБы «Nuova Jolli King 750 Cabin» и «Zag 750», которыми довелось порулить по беспокойному Средиземному морю — лодки скоростные и мореходные, но больше пригодные на роль плавучих пляжей, поскольку пассажирам на ходу держаться абсолютно не за что (в распоряжении водителя хотя бы обод штурвала!).

Кокпиты, как и положено на РИБах, полностью самоотливные, причем сечение отливных шпигатов позволяет с достаточным основанием рассчитывать на то, что даже полностью захлестнутая волной лодка быстро освободится от воды.

Надувные баллоны выклеены из довольно плотного (1100 г/м²) ПВХ — проблема ультрафиолета на боль-

шинстве российских акваторий стоит не столь остро, как в Южной Европе, да и ремонтпригодность у него гораздо выше, чем у хайпалона-неопрена, который планируется использовать прежде всего на экспортных лодках.

КРЕПЧЕ ЗА БАРАНКУ ДЕРЖИСЬ...

То, что с эргономикой у лодок «HitEK», как и на указанных «итальянцах», заметные нелады, подтвердилось, когда я опробовал оба нижегородских РИБа на ходу. Сидя чувствуешь себя за рулем чуть более уверенно — в крутых виражах можно покрепче распереться ногами, но наглухо затонированный ветровой щиток (гайки которого после пары часов интенсивной езды ослабли и задребезжали) то и дело вынуждал привставать, чтобы как следует разглядеть «дорогу» в пасмурную погоду. При этом ноги упирались в рундук, а живот, «облаченный» в спасательный жилет, терся о штурвал.

Вдобавок, выявился еще один досадный просчет — крепление стропки аварийного выключения двигателя на «65-м» расположено так, что при интенсивном вращении «баранки» она на нее наматывается, и мотор, естественно, вырубается на самом интересном месте (проверено не только на мне, причем при разных способах фиксации стропки — цепляли мы ее и за руку, и за лямки спасжилета, и за коленку).

Явно необходимо что-то придумать с мягкими подушками кормового дивана и носового форпика. Во-первых, они мешают полностью открыть крышки рундуков, а во-вторых, держатся на честном слове — на обеих лодках под напором



встречного ветра регулярно отцеплялись крепежные кнопки, а кормовая подушка «75-го» и вовсе улетела за борт — пришлось мне разворачиваться и выуживать ее из воды.

Все это обидно, поскольку корпуса, живущие в полном ладу с моторами, позволяют «зажигать» всю, допуская практически любые экстремальные маневры на скоростях за 80 км/ч! Ни единого срыва в кавитацию или бокового скольжения, хотя «65-й» при правых поворотах проявлял тенденцию занырнуть в вираж чуть глубже, чем диктовалось перекладкой руля. Может, сказалось отсутствие плавничка-компенсатора на антикавитационной плите мотора, обнаруженное только под конец теста? На умеренных скоростях при крутых поворотах дает о себе знать довольно глубокий внутренний крен, характерный для килеватых корпусов, но с ростом скорости все приходит в норму. Главная задача — просто удержаться в лодке. Хорошо еще, что рулевые машинки (на «75-м» — гидравлическая, на «65-м» — механическая) оказались не слишком «острыми». За борт никто не вылетел,



РЕЗУЛЬТАТЫ ИСПЫТАНИЙ РИБА «НИТЕК-75»

(нагрузка — 1 чел. плюс 120 л топлива, ПМ — четырехтактный «Yamaha F200», ГВ — алюминиевый трехлопастной «Solas» шагом 21 дюйм, скорость ветра — 3–4 м/с, высота волны — 0.0–0.1 м, темп. воздуха — 14°C, место испытаний — р. Волга, гребной канал, Нижний Новгород)

Об/мин	Скорость, уз (км/ч)
500	2.1 (3.9)
1000	5.0 (9.3)
1500	10.5 (19.4)
2000	13.1 (24.2)
2500	20.9 (38.6)
3000	23.6 (43.7)
3500	29.9 (55.4)
4000	34.5 (63.9)
4500	39.7 (73.4)
5000	45.5 (84.2)*

* При максимальном кормовом дифференте до первых признаков дельфинирования

РЕЗУЛЬТАТЫ ИСПЫТАНИЙ РИБА «НИТЕК-65»

(нагрузка — 1 чел. плюс 80 л топлива, ПМ — двухтактный «Mercury 150 EFI Saltwater», ГВ — алюминиевый трехлопастной «Solas» шагом 21 дюйм, скорость ветра — 5–7 м/с, высота волны — 0.0–0.1 м, темп. воздуха — 14°C, место испытаний — р. Волга, гребной канал, Нижний Новгород)

Об/мин	Скорость, уз (км/ч)
750	3.4 (6.2)
1000	5.0 (9.3)
1500	7.0 (12.9)
2000	15.6 (28.8)
2500	22.0 (40.7)
3000	27.1 (50.1)
3500	33.0 (61.1)
4000	37.1 (68.7)
4500	40.9 (75.6)
4900	43.8 (81.1)*

* При максимальном кормовом дифференте до первых признаков дельфинирования и зарыскиваний

около 5 с («пустые» лодки выпрыгивали на глиссирование за пару секунд, тем более что процесс здесь не сопряжен с чрезмерным дифферентом).

РЕЗЮМЕ

Классические РИБы с великолепными ходовыми качествами, но, увы, с неважной эргономикой, порой мешающей до конца эти качества извлечь. Если еще поработать над интерьером, получится весьма заманчивый вариант не только для любящих скорость «частников», но и для силовых структур. Кстати, учитывая размеры и способность легко везти значительный вес, я прикинул, как бы выглядел вариант с многоместными сиденьями «мотоциклетного» типа, позволивший бы удобно и безопасно разместить в лодке с десятком бойцов с автоматами (дайверов, участников водной прогулки-«сафари» и т.д.). Думаю, выглядел бы вполне адекватно. Знакомство с производством и наличие сертификата «СЕ» (недорогая процедура его получения ждет и «65-й», и новую 8.5-метровую модель) позволяют рассчитывать на достаточно высокое качество изготовления корпусов. Что же касается внутренней обстройки, то представители компании признают наличие «детских болезней» и готовы их оперативно лечить. Тем более что проблема финансов, иногда решающих все, перед «ЕК Marine», насколько можно судить, не стоит и в обозримом будущем вряд ли встанет. ☞

РИБы «HitEK-75» и «HitEK-65»
предоставлены для испытаний нижегородской
компанией «ЕК Marine», тел./факс (8312)
63-7001 (доб. 108), info@ekmarine.ru,
www.ekmarine.ru

но... «Макака на заборе» — примерно так охарактеризовал кто-то из сторонних наблюдателей причудливые позы, которые порой приходилось принимать вошедшим в раж испытателям за штурвалом. Эх, сюда бы крепко держащие за бока подковообразные кресла с опускающейся подушкой — вроде тех, что ставят на спортивные норвежские РИБы «Hydrolift» или итальянские «FB Design» знаменитого Фабио Буцци — попробуй тогда догони!

Первые скоростные замеры с минимальной нагрузкой я провел с гребными винтами шагом 21 дюйм, поставленными исключительно ради эксперимента. Моторы малость недокручивали, но достигнутые скорости вызвали уважение — оба РИБа уверенно преодолели рубеж в 80 км/ч (см. таблицу технических результатов). «HitEK-75» даже с максимально опущенным триммером шел, как по нитке, а вот «65-й» на предельном режиме принялся слегка «дурковать» — появилось дельфинирование с боковой раскачкой и зарыскиваниями, хотя и не очень-то досаждающее.

После установки «родных» «девят-

надцатых» винтов показатели максимальной скорости с одним водителем на борту совпали с предыдущими практически до десятых долей по GPS, но приемистость при этом оказалась такая, что держаться крепче стоило и просто при резком прибавлении газа — штурвал вырывался из рук подобно воднольжному фалу или рукояткам руля «стоячего» аквабайка.

Но что окончательно сдружило автора этих строк с нижегородскими РИБами («лошадки» эти должны быть хоть и весьма скоростными, но все же «рабочими»), так это их способность с легкостью управляться со значительной нагрузкой. Под занавес я решил испытать обе лодки с экипажем, заведомо превышающим паспортный. Дюжина добровольцев увеличила «команду» до тринадцати человек. Пусть кто-то считает это число несчастливим, но результаты оказались поразительными — обе лодки потеряли в скорости лишь немногим более 10 км/ч! Веса в пределах тонны оба РИБа будто и не заметили — выход на глиссирование оказался просто чуть более плавным и занимал