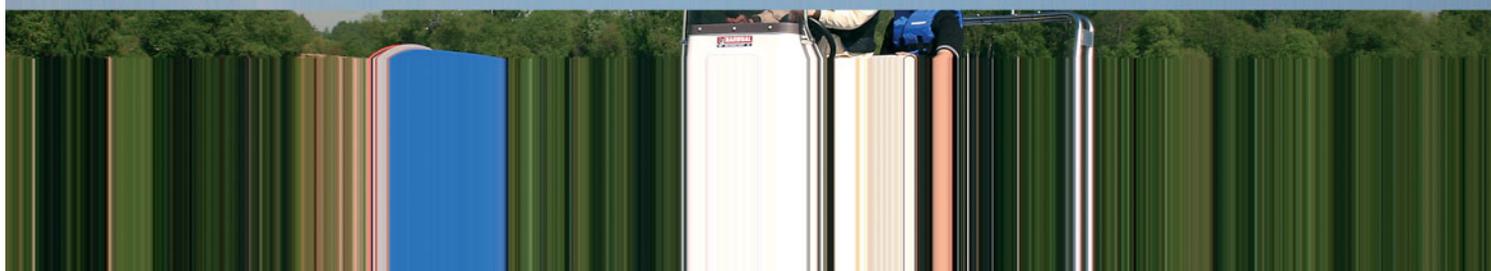


› **Артем Лисочкин.** Фото автора и Натальи Иноземцевой

Несмотря на обилие и разнообразие РИБов, которые мы уже успели протестировать (лодки с надувными бортами — пожалуй, наиболее частые гости на редакционной «мерной миле»), наш искренний интерес к испанскому «Narwhal» был вполне обоснован.



«Narwhal H-580» норовистый южанин



Во-первых, это один из немногих «иностранцев» такого типа, доступных на российском рынке. А во-вторых, РИБы этой марки отличает важная, хотя и не бросающаяся в глаза конструктивная особенность, для отечественного РИБостроения не характерная.

О компании «Narwhal», базирующейся на севере Испании, на самом берегу Атлантики, мы уже рассказывали (см. № 200). Напомним, что это предприятие, выпускающее исключительно РИБы, основано в 1957 г., так что опыт им накоплен немалый — общее количество построенных лодок, хорошо известных прежде всего в Южной Европе, давно исчисляется тысячами. На сегодняшний день выпускается 32 модели, разделенные на семь специализированных «линеек», включая РИБы профессионального и военного назначения, а производство в целом и ряд отдельных моделей имеют одобрение сертификационного общества «Det Norske

Veritas», известного своими строгими требованиями.

Крепкий орешек

Нарядный «Narwhal H-580», относящийся к «семейно-спортивному» направлению модельного ряда, сразу производит впечатление «иномарки», хотя, если приглядеться повнимательней, сразу понимаешь, что оно достигается прежде всего за счет всяких чисто оформительских мелочей — яркосинего цвета баллона, редко используемого отечественными производителями, двухцветного привального бруса и цветастых фирменных наклеек. Впрочем, и сам баллон из синтетического материала «Tritex» на основе полиэстера выглядит более аккуратно, поскольку швы, выполненные методом высокотемпературной склейки под высоким давлением, практически незаметны. Кстати, его оконечности на «H-580» — привычные конусные, а не полусферические, как на большинстве прочих моделей «Narwhal» и вообще

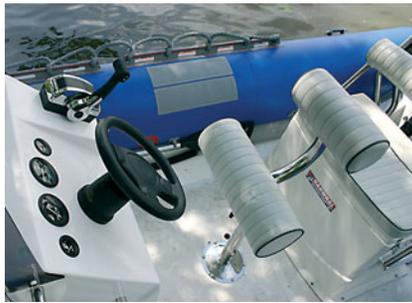
европейских РИБов, а вот клапана, как и полагается на «южной» лодке, имеют функцию автоматического стравливания избыточного давления — например, при сильном нагреве баллона на солнце.

В общем и целом — это самый что ни есть классический РИБ с центральной консолью и обычной для южных лодок «оригинальной» эргономикой. Чего стоит хотя бы водительское сиденье, представляющее собой круглый валик на регулирующейся подставке! Не совсем понятно, зачем его снабдили такой же цилиндрической спинкой, поскольку это даже не сиденье в обычном смысле слова, а скорее поясничный упор для управления стоя, лишенный боковой поддержки. Внешне выглядит эффектно, но что это — дизайн ради дизайна? Впрочем, элементы внутреннего оборудования можно выбрать по каталогу и установить здесь, например, консоль с двухместным сиденьем «мотоциклетного» типа.

Основные данные РИБа «Narwhal H-580»

› Длина, м:	
наибольшая	5.8
копита	4.4
› Ширина, м:	
наибольшая	2.3
копита	1.2
› Сухой вес, кг	252
› Мощность ПМ, л.с.:	
максимальная	125
рекомендуемая	75
› Надувной баллон:	
материал	«Tritex»
плотность, г/м ²	1450
диаметр, м	0.51
кол-во отсеков	5
› Грузоподъемность, кг	1530
› Пассажироместимость, чел.	15
› Категория СЕ	C
› Цена, руб.	346 600

Рундук под задним сиденьем на вид довольно вместителен, но вписавшийся в него как родной 80-литровый переносной топливный бак (встроенного здесь нет) занял львиную долю внутреннего пространства, так что для вещей остались лишь небольшой багажник перед консолью и форпик, тоже



но даже если будут пробиты все независимые отсеки надувного баллона до единого, а стеклопластик пострадает от удара о камни, лодка все равно останется на плаву. Серьезный плюс!

Кокпит самоотливной, хотя по большому счету это скорее открытая с кормы платформа. Попавшая вода попросту скатывается с нее за транец (частично через шпигаты неглубокого подмоторного рецесса). Высота над ватерлинией при этом достаточна, чтобы вода не поступала внутрь лодки на стоянке даже при значительной загрузке.

Налегке или с грузом?

Установленный на транец 115-сильный четырехтактный «Mercury» поначалу не показался «запредельным», тем более что сертификационные документы разрешают мощность в 125 л.с. В процессе разгона и на среднем ходу с практически минимальной нагрузкой все было нормально и предсказуемо – лодка без натуги и излишнего дифферента вышла на глиссирование, удерживая режим уже по достижении 25–27 км/ч, чего обычно не ждешь от килеватого корпуса. Обратила на себя внимание практически полная его бесшумность при преодолении волны – вот и еще один плюс задутого полиуретановой пеной «моноблока».

Но при попытках выжать «максималку» началась раскочка. На полном ходу (75–77 км/ч) лодка вначале заваливалась на левый борт,

а потом принималась со все увеличивающейся амплитудой переваливаться с боку на бок. Манипуляции с триммером и даже попытки откренения успеха не принесли – после нескольких секунд более-менее стабильного хода процесс раскочки в дальнейшем отклонении штурвала или перемещения пассажира. Есть достаточные основания полагать, что посторонние факторы вроде высоты установки мотора, на которые мы поначалу грешили, к этому не причастны – аналогичную особенность подметили и наши коллеги из французского журнала «Pneumatique» («Пневматика»), протестировавшие «Narwhal H-580» со 100-сильной «Yamaha».

Обуздать «580-й» удалось, естественно, при помощи нагрузки, с которой любой «правильный» РИБ должен легко управляться по определению. Когда на борту оказались восемь человек, все вошло в норму. Максимальная скорость составила 57,4 км/ч; при этом «заработали» кормовые оконечности баллонов, ставшие немного замываться на ходу.

Причина раскочки «испанца» с минимальной нагрузкой и практически максимальной мощностью, на наш взгляд, кроется скорее в особенностях европейских сертификационных правил, применяемых к надувным лодкам и РИБам. Вновь обратимся к паспортным данным: разрешенная пассажироплощадь составляет ни много ни мало 15 чел.! (Если кто встречал обычную жесткую лодку длиной менее 6 м, которой позволено нечто подобное, срочно нам сообщите). Тут уж, естественно, и 125 л.с. может оказаться маловато. Если бы мы набрали во время теста такую ораву, наверное, нам и удалось бы ее рассадить в лодке – большей частью на бортах, но согласитесь, что для обычных условий эксплуатации, тем более «семейной», это явный перебор.

Результаты испытаний РИБа «Narwhal H-580»

(нагрузка – 2 чел. плюс 60 л топлива, ПМ – четырехтактный «Mercury 115», ГВ – алюминиевый трехлопастной шагом 21 дюйм, высота волны – 0,0–0,1 м, темп. воздуха – 21 °С, место испытаний – Москва-река в районе Тушино, Москва)

Об/мин	Скорость, уз (км/ч)
800	2.5 (4.6)
1000	4.4 (8.2)
1500	6.5 (12.1)
2000	9.8 (18.2)
2500	13.1 (24.3)
3000	18.5 (34.2)
3500	24.4 (45.1)
4000	28.9 (53.5)
4500	33.9 (62.8)
5000	38.5 (71.2)
5500	41.7 (77.1)

Резюме

Классический РИБ с центральной консолью, весьма привлекательный внешне, но отличающийся характерной для южноевропейских лодок неважной эргономикой (протестированный комплект). Рекомендован для коротких скоростных прогулок, буксировки лыжника (в ходе теста мы успешно покатали за ним вейкбордиста), а также в качестве тренерской, судейской лодки. Благодаря моноблочной конструкции жесткого корпуса отличается повышенной безопасностью. Что же касается мотора, то применительно к «обычным» условиям эксплуатации и числу пассажиров (1–5 чел.), советуем ориентироваться на заводской показатель рекомендуемой мощности, который для «Narwhal H-580» составляет более скромные 75 л.с. Хотя, учитывая цену, эти РИБы с большей вероятностью приобретут состоятельные любители динамичного отдыха на воде, нежели знающие арифметику экономии рачительные отцы семейств. ☞

РИБ «Narwhal H-580» предоставлен для испытаний компанией «АкваДрайв», тел. (495) 926-99-90, факс 926-99-87; info@aquadrive.ru, www.lodki.ru

частично занятый якорем и швартовным концом.

А вот то, что отличает «Narwhal» от подавляющего большинства не только отечественных, но и зарубежных РИБов, скрыто от постороннего взгляда. Дело в том, что жесткий корпус полностью заполнен вспенивающимся полиуретаном и представляет собой цельный «моноблок» – во-первых, более прочный по сравнению с пустой пластиковой «скорлупой», а во-вторых, гарантированно непотопляемый и при самых серьезных повреждениях. Подобную ситуацию трудно себе представить,

