

› **Артем Лисочкин.** Фото Михаила Петунина

ТЕСТ
КАТЕРА и ЯХТЫ

«SkyBoat-360RC» и «360RCV»: такой вот расклад

Зрители на берегу потом признались, что наблюдать за ходом теста со стороны было порой страшно. Погода явно не располагала к водным прогулкам – при температуре около нуля даже в закрытой бухте возле петербургского Морского вокзала высота короткой крутой волны достигала метра, а ветер на порывах зашкаливал за 20 м/с. Однако на воде, за румпелем, ситуация представлялась далеко не столь беспросветной – РИБ есть РИБ, пусть даже и совсем крошечный.

При длине всего лишь 3.6 м (а если считать по жесткому корпусу, то и вовсе 2.8 м!) лодки петербургской компании «SkyBoat», которые мы протестировали в таких, без преувеличения, непростых условиях, действительно относятся к немногочисленной категории самых маленьких РИБов, доступных на российском рынке. Чтобы пересчитать их отечественных и импортных «одноклассников», пожалуй, хватит пальцев обеих рук.

Но наш интерес к моделям серии «RC» от «SkyBoat» был обусловлен вовсе не дефицитом компактных РИБов как таковых – где вы еще видели лодку с жестким корпусом и надувными бортами, которую по возвращении на берег можно сложить втрое, отвезти домой и пристроить на балконе обычной городской квартиры?

Просто, как «раз, два, три»

Единичные попытки создать РИБ, который для перевозки и хранения можно превратить в компактный пакет, предпринимались и ранее, однако разработчики не шли дальше лежащей на поверхности схемы – корпус попросту делили на секции, свинчивающиеся по фланцам. А из серийных образцов можно упомянуть разве что зодиаковский «Ribster», который, строго говоря, представляет собой даже не РИБ, а скорее классическую надувную лодку с накладным жестким днищем из трех секций на ликтросе.

Идея, которая в свое время пришла в голову главному конструктору «SkyBoat» Сергею Веретенникову, тоже достаточно проста, как все гениальное – РИБ должен быть не разборным, а складным! Между тем, аналогов серии

«RC» во всем мире нет, что и подтверждается патентом № 55728 Федеральной службы по интеллектуальной собственности, патентам и товарным знакам от 27.08.2006, выданным по заявке от 02.03.2006.

«Петли», по которым складываются три элемента жесткого корпуса, выполнены из той же ПВХ-ткани, что и приклеенный к ним баллон – наряду с ним они также играют роль верхней стяжки; нижней стяжкой служит стальной тросик с резьбовым наконечником, уложенный в отформованную вдоль киля канавку, который в носу цепляется за обшук на форштевне, а в корме пропускается в специальную оковку на срезе транца и обтягивается по килю гайкой (см. «Кия» № 201). Плотно притянутые друг к другу сверху и снизу пластиковые секции жесткого корпуса





фиксируются от поперечных перемещений отформованными в «шпангоутных» фланцах шипами, входящими в ответные углубления.

Обе лодки прибыли к месту испытаний «на спине» более крупного «SkyBoat-440RL», который привезли на трейлере (отчет об испытаниях неразборных РИБов «SkyBoat» читайте в следующем номере), но мы прикинули, что можно обойтись и обычной легковушкой с верхним багажником – и вес, и габариты это вполне допускают, в случае с крупным внедорожником или пикапом не понадобится и багажник. Не испытывают проблем с транспортировкой складных «360-х» и владельцы обычных бортовых («хозяйственных») прицепов.

Процесс приведения в «боевое» состояние буквально восхитил – достаточно освободить транспортные ремни, за пару секунд откинуть носовую и среднюю секции, накачать баллон (время работы насосом, собственно, и определяет время сборки!) и обтянуть килевой трос, вооружившись гаечным ключом. Чтобы наконечник при этом не проворачивался, без толку закручивая трос, его снабдили специальным стопорящим лепестком, заводимым в прорезь оковки – на наш взгляд, этот стопор мог быть и чуть поменьше, поскольку под водой он превращается в плавничок,

Основные данные складного РИБа «SkyBoat-360RC»

(в скобках – отличающиеся данные модификации «360RCV»)

Длина, м:	
– наибольшая	3.6
– жесткого корпуса	2.8
Ширина, м	1.64
Габариты в сложенном виде, м	1.2×1.1×0.8
Килеватость, град.	
– на транце	15 (20)
– на миделе	30
Сухой вес, кг	65 (60)
Мощность ПМ, л.с.:	
– максимальная	25
– рекомендуемая	10–15 (15)
Надувной баллон:	
– материал	ПВХ
– плотность, г/м ²	1100
– диаметр в носу/корме, м	0.28/0.36
– кол-во отсеков	3
Пассажировместимость, чел.	4
Цена, руб.*	45 000

* Розничная до 01.01.2007

наверняка вызывающий дополнительное сопротивление и аэрацию (впрочем, тех же подхватов воздуха гребным винтом из-за его влияния мы не отметили). Банки крепятся к мягким «клапанам» надувного борта шпильками с барашковыми гайками – система, на наш взгляд, куда более надежная, нежели распространенные на большинстве надувнушек закладывающиеся в карманы пластины или ликпазные соединения. Дополнительные защищенные люверсами отверстия позволяют в некоторых пределах переставлять сиденья в продольном направлении.

Остается только установить на транец мотор (в нашем случае – «Mercury 15» не «максимальной», а «рекомендованной» мощности) – и на воду. Увы, весла пришлось укладывать прямо в кокпит – предназначенные для их крепления по-походному бортовые «рожки» итальянского производства при нулевой температуре затвердели «в камень», и все попытки защелкнуть в них алюминиевые веретена весел закончились ничем.

«Поострее» и не очень

На первый взгляд, обе лодки, несмотря на разные буквенные индексы, выглядят практически одинаково. Как нам объяснили, небольшие внешние отличия, которые выявил внимательный осмотр – скошенная или конусообразная конфигурация оконечностей баллонов, а также наличие или отсутствие брызгозащитных фартуков у транца – не особо принципиальны: чтобы понять главную разницу между «RC» и «RCV», лодки пришлось перевернуть вверх килем.

И у той, и у другой обводы жесткого корпуса простотой и лаконизмом линий, мягко говоря, не отличаются, хотя на таких крошках обычно особо не мудрствуют с гидродинамикой. А тут тебе и сложная система продольных реданов с брызгоотбойниками, и хитроумные отгибы днища у транца... Неужели это результат строгого инженерного расчета?

Нет, по словам Сергея Веретенникова – сторонника сугубо практического подхода к конструированию – замысловатые обводы рождены исключительно методом проб и ошибок. За основу в свое время был взят корпус гоночной мотолодки одного из национальных юношеских классов, но теперь и их создатель вряд ли опознает



Слева – «спортивная» «RCV», справа – «RC» с развитыми брызгоотбойниками



Стальной тросик, уложенный в канавку на киле, крепится за обушок на форштевне и натягивается гайкой на транце



свое детище. Главным своим конструкторским орудием Сергей считает ведро с полиэфирной шпатлевкой и шпатель, и если скульптор обычно отсекает от глыбы мрамора все лишнее, то здесь, наоборот, – обводы прототипа постепенно обрастали добавочными деталями. Едва только «вылепленный» из шпатлевки очередной дополнительный элемент успевал полимеризоваться, как будущий «болван» вновь сбрасывали на воду и следили за его поведением.

Испытатели, «гонявшие» экспериментальный образец, оказались разными людьми. Одному подавая лихие развороты и езду «на грани», другому – стабильность и возможность особо не концентрироваться на управлении. Поэтому наряду с модификацией «RC», отличающейся развитыми скуловыми «спонсонами», была оставлена и промежуточная версия с классическим «глубоким V» 20-градусной килеватости, во многом сохранившая спортивную остроту прототипа.

Попытки выйти на воду в одиночку из-за штормовой погоды оказались чересчур опасными – стоило развернуться носом против шквалистого ветра, скорость которого достигала 20 м/с, как лодка рисковала перевернуться через транец даже при минимальных оборотах мотора. Поэтому все тестовые заезды проводились вдвоем – с пассажиром.

При всей неравномерности условий (во время резких шквалов волновая толчея немного «сглаживалась», но тут же на глазах вырастала вновь, стоило ветру чуть подкиснуть) можно сказать одно: для лодок таких размеров, пусть даже и РИБов, обстановка была явно запредельной. В закрытом «ковше» высота волны с короткой 3–4-метровой «подошвой» достигала метра; в канале, ведущем к яхт-клубу, царила полумет-

ровая «битая» толчея, хотя и здесь был риск нарваться на «девятый вал», рожденный взаимным наложением волн друг на друга и их отражением от гранитных стенок канала.

Против волны и ветра обе лодки позволяли с относительным комфортом и практически без забрызгивания поддерживать скорость 25–30 км/ч в канале и 20–22 км/ч в гавани; в обратном направлении удавалось разогнаться до 40 км/ч. При более-менее одинаковых скоростных показателях «спортивная» и «спокойная» версии заметно различались своим поведением на воде.

По нашим ощущениям, «RCV» двигалась против волны несколько быстрее и не столь часто пыталась подпрыгнуть в воздух при встрече с особо крупным встречным валом, но вела себя заметно более остро, что наиболее явно проявлялось на попутной волне – при отсутствии ветровой «воздушной подушки» появился носовой дифферент, вызывающий зарыскивания и «прилипания» скулой. Хорошие водительские навыки требовались при этом не только от того, кто сидел за румпелем, но и от пассажира, которому перемещениями собственного веса приходилось парировать как излишний дифферент, так и крен. На более-менее закрытом участке акватории возле яхт-клуба мы рискнули покрутить резкие повороты – «RCV» ведет себя при этом подобно гидроциклу, допуская самые головокружительные маневры и четко удерживая траекторию. Единственно, при этом требуются слаженные действия всего экипажа, поскольку эта лодка управляется не только румпелем, но и креном.

«RC» с дополнительными спонсонами оказалась куда более «спокойной» – мало чем уступая «RCV» в мягкости хода, она практически не

стремилась завалиться на борт или зарыться носом в попутную волну, так что удалось немного расслабиться – по крайней мере, пассажиру.

Несмотря на секционную конструкцию, даже при постоянных знакопеременных нагрузках на штормовой воде корпуса не «играли» и уже тем более не пытались сложиться обратно. По словам представителей компании, по тихой воде и с хорошо накачанным баллоном можно двигаться и без нижней тросовой стяжки, но, учитывая погодные условия, от проверки этого утверждения мы воздержались. Единственно, что по водительским ощущениям роднит эти лодки с типичными надувнушками, так это пружинящие сиденья, укрепленные на мягких клапанах баллона – на РИБе обычно чувствуешь более жесткую связь с пластиковым корпусом.

Естественно, без малой толики воды в кокпите что на «RCV», что на «RC» не обошлось. Увы, открыть (а уж тем более надеть обратно) пробку сливного отверстия, расположенную снаружи транца, на ходу при волнении практически нереально. Сколько можно ругать судостроителей, и отечественных, и зарубежных, за системы отлива, воспользоваться которыми можно разве что на берегу?

Резюме

За счет своей уникальной, не имеющей мировых аналогов конструкции эти лодки по транспортабельности и простоте хранения способны поспорить с классическими разборными надувнушками схожих размеров, заметно превосходя их в мореходности – как ни крути, это все-таки РИБы, пусть и складные. Легкость и быстрота сборки-разборки, определяемая в основном временем накачки баллона – тоже серьезный плюс. Острую в поведении и довольно валкую «RCV» можем рекомендовать в первую очередь спортивным натурам – любителям погонять и покрутить адреналиновые повороты (естественно, при наличии хотя бы начальных навыков управления). Для обычных водных прогулок и рыбалки, особенно с неподготовленными пассажирами, лучше использовать «RC», отличающийся более стабильным поведением на воде.

Складные РИБы «SkyBoat-360RC» и «SkyBoat-360RCV» предоставлены для испытаний петербургской компанией «SkyBoat», тел. (812) 972-3520, 948-1730, факс 322-4732; sb@skyboat.ru, www.skyboat.ru

