



Артем Лисочкин. Фото Михаила Петунина и Игоря Лагутина

ТЕСТ
КАТЕРА И ЯХТЫ

«SkyBoat-360R» и «440RL»: проверка непогодой

И как это только маркетологи петербургской компании «SkyBoat» сами не путаются в буквенных индексах своих РИБов? Казалось бы, дополнительные приставки к неизменной «R» должны говорить о неких модификациях одной и той же модели, но нет – речь идет о совершенно разных лодках. Скажем, «360-е» с обозначениями «RC» и «RCV», отчет об испытаниях которых помещен в № 205, отличается оригинальная складная конструкция, в то время как герои нашего сегодняшнего отчета – это самые что ни на есть «классические» РИБы, хотя тоже довольно компактные.

Эти лодки мы испытывали на воде в тот же день и в том же месте, что и складные. Напомним, что условия были далеки от тепличных: скорость порывистого ветра, одарившего питерцев очередным наводнением, порой превышала 20 м/с. Даже в более-менее закрытой бухте в районе петербургского Морского вокзала – там, где мы обычно проводим гонки на призы журнала и где на сей раз проложили тестовую трассу, бесилась метровая волновая толча; в относительно узком канале, ведущем к гавани яхт-клуба,

вода была чуть поспокойней, но гранитные стенки образовывали здесь нечто вроде аэродинамической трубы и, вдобавок, коварно отражали кильватерную волну, входящую в резонанс с ветровой. Добавьте ко всему этому почти нулевую температуру с мокрым снегом – и получите весь необходимый для тестирования РИБов джентльменский набор.

Поскольку штормовая погода, которой знаменовалось окончание прошлого сезона, не позволила выполнить часть пунктов стандартной

испытательной программы, с началом новой навигации мы вновь вышли на воду, чтобы корректно замерить скоростные показатели – вместе с короткими комментариями они приведены в конце отчета.

Братя, но не близнецы

При внимательном изучении модельного ряда «SkyBoat» хорошо заметно, что эта молодая компания до сих пор не чужда творческих поисков и конструкторских экспериментов. Те же складные 3.6-метровые «RC» и «RCV», о которых мы уже рассказывали в № 205, при всей своей внешней схожести имеют серьезные различия в обводах. Более традиционные РИБы, о которых сегодня идет речь, тоже отличаются не одними только размерами.

«440-й» выделяется дельтавидной в плане формой, которую еще более подчеркивают относительно небольшой подъем носовой части и баллон



Основные данные

РИБов «SkyBoat-360R», «440RL» и «440RLD»

	«360R»	«440RL»	«440RLD»
Длина, м	3.6	4.4	4.4
Ширина, м	1.76	2.0	2.0
Килеватость, град.:			
– на транце	12	17	17
– на миделе	18	25	25
Сухой вес, кг	65	110	144
Высота транца, мм	385	385	385
Мощность ПМ, л.с.:			
– максимальная	25	40	40
– рекомендуемая	10–15	15–25	25–30
Надувной баллон:			
– материал	ПВХ	ПВХ	ПВХ
– плотность, г/м ²	1100	1100	1100
– диаметр в носу/корме, м	400–450	360–450	360–450
– кол-во отсеков	3	5	5
Пассажировместимость, чел.	4	6	6
Цена, руб.	49 000	79 000	99 000



Оригинальная конструкция носового рундука на «SkyBoat-360R» позволяет при необходимости задействовать всю длину кокпита



Даже такие «свечки» на «440RLD», вызванные запредельными шквалами, неизменно заканчивались безопасным приводнением

переменного диаметра, заметно сужающийся к носу. «Поджарый» силуэт подкреплен и значительной килеватостью – 17° на транце переходят в довольно внушительные 25° на миделе. «360-й» хоть и меньше, но разница в размерах не особо бросается в глаза – во многом благодаря более приподнятому и широкому носу с пухлым баллоном. При не столь спортивном облике и обводы у него «поспокойней» – 12/18°.

Существенные отличия имеются также во внутреннем оборудовании. «440-й» оснащен посолондой – есть полноценный носовой рундук, а кормовая водительская банка установлена на пластиковых опорах жесткого корпуса. Одна лишь средняя крепится на мягких приклеенных к баллону клапанах, словно на обычной надувнушке. Понравилось, что фиксируется она при помощи барашковых гаек (способ, на наш взгляд, наиболее надежный) и может в некоторых пределах переставляться по длине лодки.

На «360-м» по этой схеме ставятся обе имеющиеся банки, а носовой рундучок с откидывающейся на мягких тканевых петлях крышечкой имеет оригинальную трансформируемую конструкцию: поперечную фанерную переборку легко вынуть из направляющих пазов и тем самым задейство-

вать всю длину кокпита – например, чтобы вытянуться в нем во весь рост во время ночлега. Надо сказать, что общим объемом кокпита оба РИБа заметно превосходят надувнушки схожих размерений, ведь глубина обрамленной баллонами пластиковой «ванны» сравнима здесь с габаритной высотой лодки – надувного киля нет, а «мертвое» подсланевое пространство минимально.

Кроме того, нам сообщили, что те же направляющие могут использоваться для установки в носовом отсеке «360-го» компактной рулевой консоли – идея занятная, хотя с точки зрения центровки такое положение рулевого вряд ли можно признать оптимальным.

Базовые модели рассчитаны на самый простой, румпельный, вариант управления, но подержаться за «баранку» все же довелось – «440-й» был предоставлен на тест также в «люксовой» версии «RLD» с дистанционкой (благодаря набору дополнительно устанавливаемых деталей в нее можно превратить и самую простую базовую модификацию). Задняя переборка кокпита с пластиковым рундуком (он же водителско-пассажирское сиденье) заметно возвышается над баллонами, а за ней расположен полноценный самоотливной рецесс довольно замысловатой конфигурации. Предусмотрена даже

отдельная «ступенька» для заливной горловины встроенного бензобака, а по бокам имеется пара самых настоящих швартовных уток, только маленьких.

Смещенная вправо рулевая консоль с приборной панелью и бортиками, способными удержать на ходу какую-нибудь поклажу не крупнее сигаретной пачки, довольно широка, но машинка газа-реверса, тем не менее, установлена на отдельной пластиковой «нахлобучке», приклеенной непосредственно к баллону. Доставшиеся в наследство от базовой версии мягкие «клапаны» для установки сиденья пришлось в пору – перед консолью можно дополнительно крепить штатную банку.

Надувные баллоны всех лодок – несъемные. На удобстве транспортировки и хранения применительно к компактным лодкам это особо не сказывается, в то время как клеевое соединение бо-



Оконечности надувных баллонов имеют значительный «вылет» за транец

РЕЗУЛЬТАТЫ ИСПЫТАНИЙ

РИБов «SkyBoat-440RL» и «SkyBoat-360R» с нагрузкой 1–5 чел. плюс 15 л топлива

(ПМ – двухтактный «Mercury 15», скорость ветра – 4–6 м/с, высота волны – 0.2–0.3 м, темп. воздуха – 16°C, место испытаний – устье р. Невы в районе Морского вокзала, Санкт-Петербург)

Нагрузка, чел.	Скорость, км/ч	
	«440RL»	«360R»
1	39.2	39.6
2	36.2	36.3
3	33.3	32.6
4	28.3	27.8
5	23.1	–



Самый простой вариант «440-го» достаточно легко подвергнуть «апгрейду», превратив его либо в консольную модификацию, либо в «капотный» вариант, по-прежнему популярный на крупных российских реках. Получил дополнительное оборудование и тот экземпляр, который мы протестировали прошлой осенью (на снимке, сделанном уже в нынешнем сезоне, он слева).



😊	☹️
<ul style="list-style-type: none"> – достойная мореходность; – возможность использования моторов умеренной мощности; – небольшие размеры и вес позволяют обойтись без специализированного трейлера; – большой объем копитки; – «360R»: оригинальная конструкция носового рундука. 	<ul style="list-style-type: none"> – большой дифферент при выходе на глиссирование с одним водителем; – невозможность использовать сливной клапан на ходу; – отсутствие рывков для крепления поклажи в кокпите; – «360R»: высокая парусность носовой части.

лее водонепроницаемо и надежно, чем «ликтрос-ликпаз».

Башня, разрешите взлет!

«Башня» противилась взлету всеми силами, но при таком ветре шанс взмыть в воздух порой возникал даже при самом аккуратном обращении с рукояткой газа.

Первым мы сбросили на воду румпельный «440-й» с «Mercury 25 EFI» на транце. Со стороны этот тяжелый (78 кг) четырехтактник своими габаритами больше напоминает «сороковку» – наиболее мощный мотор, который допускается сюда устанавливать по инструкции. Первый же выход показал, что двигаться против штормового ветра в одиночку порой просто нереально – лодка, и без того отличающаяся довольно значительным кормовым дифферентом при выходе на глиссирование, стремилась встать свечой даже при самой черепашной скорости, что могло быть чревато переворотом через транец. Однако сделать несколько кругов, то и дело пережидая особенно сильные порывы ветра, все же удалось. Против волны высотой 0.6–0.8 м можно было уверенно поддерживать скорость порядка 30–35 км/ч, и единственно, что при этом мешало – это постоянная тенденция к «подлету». По волне и ветру дело шло куда веселей – в конце «финишной прямой» в глубине клубной гавани, на относительно спокойной воде скорость порой зашкаливала за 50 км/ч. (Позже мы внимательно изу-

чили скопированные с ручного навигатора треки при помощи компьютера и обнаружили «точки» с показателями около 60 км/ч, хотя такой невиданной резвости лодка была обязана, скорее всего, особо сильным шквалам).

Появившийся на борту пассажир ощутимо исправил ситуацию – «440-й» стал заметно ровнее выходить на глиссирование, не стремясь каждую секунду взмыть в воздух, а при движении по волне и ветру даже проявил склонность к носовой центровке, немного «приликая» к воде под весом дополнительного сидока. Против волны удалось разогнаться до 36–38 км/ч, по волне – до 42–44 км/ч. Единственной выявленной проблемой оказался подхват воздуха винтом при значительных углах перекладки румпеля, не позволяющий вогнать лодку в крутую циркуляцию.

На «360-м» с двухтактным «Mercury 15», который выделялся на общем слякотном фоне своим ярко-желтым баллоном, вышли сразу вдвоем. Как ни странно, меньшие размеры и килеватость особо не сказались на способности лодочки управляться с непогодой, позволяя при тех же условиях уверенно глиссировать – разве что ход по сравнению с «440-м» оказался чуть похуже. При движении против волны и ветра удалось развивать скорость чуть более 30 км/ч, а в обратном направлении – 36–37 км/ч.

Заметно проявляла себя более высокая парусность широкого припод-

нятого носа с толстым баллоном, что имело свои как отрицательные, так и положительные стороны: напор встречного воздуха сильнее стремился оторвать его от воды (при движении против ветра лодка чаще стремилась сделать «свечку», зато в обратном направлении практически не «приликала» к воде), а, кроме того, «передок» ощутимей сдувало вбок при маневрах, что вызывало либо заметное увеличение, либо уменьшение радиуса циркуляции в зависимости от направления разворота относительно ветра. Кстати, подхватов воздуха винтом в повороте, как на «440-м», на этой лодочке отмечено не было.

Напоследок мы прокатились на «цивильном» «440RLD» с дистанционным управлением и стареньким двухтактным «Evinrude 30». Поведением на воде эта версия мало чем отличалась от своего румпельного собрата, но вот ощущениями за рулем... Наверное, привычный штурвал и удобная поза вызвали некое подобие эйфории, родившей чувство вседозволенности. Результатом подобных помех на связи с «башней» стал ряд эффектных подлетов – и это при наличии пассажира на переднем сиденье! Впрочем, несмотря на впечатляющие углы «тангажа» (термин «дифферент» здесь, наверное, не совсем уместен), лодка всякий раз мягко приводнялась обратно, оказываясь на ровном киле, так что все закончилось благополучно. На куда более парусящем «360-м» мы себе такой воли не давали – из всех ис-



«SkyBoat-440RLD»



«SkyBoat-440RL»



«SkyBoat-360R»

РИБы «SkyBoat-360R», «SkyBoat-440RL» и «SkyBoat-440RLD» предоставлены для испытаний петербургской компанией «SkyBoat», тел. (812) 972-3520, 948-1730, факс 322-4732; sb@skyboat.ru, www.skyboat.ru

пытанных лодок она наиболее близка по ощущениям к обычной надувнушке, причем во многом за счет мягкого крепления водительского сиденья к баллону. Здесь тоже не все однозначно: с одной стороны, не столь досаждают толчки при скачке по волнам, с другой – не чувствуешь абсолютно четкой связи с лодкой.

В ходе дополнительных испытаний, проведенных уже в нынешнем сезоне на более-менее тихой воде, обе лодки мы «откатали» с одним и тем же мотором довольно умеренной мощности – 15 л.с. Технические результаты приведены в таблице, здесь же отметим, что «дуэль», как ни странно, выиграл более крупный и килеватый «440-й» – «пятнашка» вытасила его на глиссирование с пятью седоками на борту, на что мы никак не рассчитывали («360-й» успокоился на четырех), да и с минимальной нагрузкой практически не отставал от своего меньшего собрата, отличаясь при этом более комфортным ходом.

Резюме

Учитывая запредельные условия основного теста, испытанные нами лодки уверенно доказали, что таким качеством РИБа, как мореходность, они обладают в полной мере и при этом, подобно обычным надувнушкам, допускают использование моторов умеренной мощности.

В отличие от разборных надувных мотолодок того же размерного ряда (кстати, наиболее сейчас популярного), в свежую погоду и «440-й», и «360-й» позволяют не просто двигаться, а двигаться достаточно быстро. Если продолжить параллель с надувнушками, то платить за это приходится за счет таких показателей, как транспортабельность и удобство хранения. Даже самый маленький «360R» лучше перевозить на обычном грузовом прицепе – перевести эти лодки в категорию «картоп» может лишь крупный минивэн или внедорожник с достаточно длинной крышей. Зимнее хранение потребует практически тех же забот, что и в случае с обычной жесткой лодкой – разве что места за счет сдувающихся бортов понадобится чуть меньше.

Думается, что смириться с этим в обмен на повышенную мореходность готовы многие, но компактные РИБы по-прежнему в дефиците – в числе наиболее близких отечественных «одноклассников» протестированных лодок «SkyBoat» можно привести лишь петербургские «Форель С300Н» и «Лидер-370 RIB», а также нижегородские «Альбатросы» моделей «2030» и «2037».