

О преимуществах РИБов – лодок с жестким корпусом и надувными бортами – перед обычными разборными надувнушками говорилось уже не раз. Однако, превосходя их по ходовым и мореходным качествам, по которым РИБы близки жестким лодкам, при транспортировке они выдвигают те же требования. Для перевозки даже небольшого РИБа необходим трейлер; единственно, для уменьшения габаритов можно сдуть или в ряде случаев полностью демонтировать надувную борт. Поэтому немногочисленные попытки создать разборную лодку такого класса всегда привлекали повышенное внимание водно-моторной общественности.



Артем Лисочкин. Фото Игоря Лагутина

«Winboat Спринт 330», «360» и «430»: на «раз, два, три»

В большинстве случаев дело не шло дальше свинчивающегося по фланцам секционного жесткого корпуса со съемным баллоном, причем подавляющее большинство образцов такого рода, которые можно буквально пересчитать по пальцам, так и не вышли за рамки экспериментальных. Пожалуй, единственным серийным разборным зарубежным РИБом можно считать «Ribster» от «Zodiac», да и то с очень большой натяжкой – фактически это классическая разборная надувнушка, дополненная секционным накладным днищем из стеклопластика, кре-

пящемся на ликтросах и заполняемым водой на стоянке.

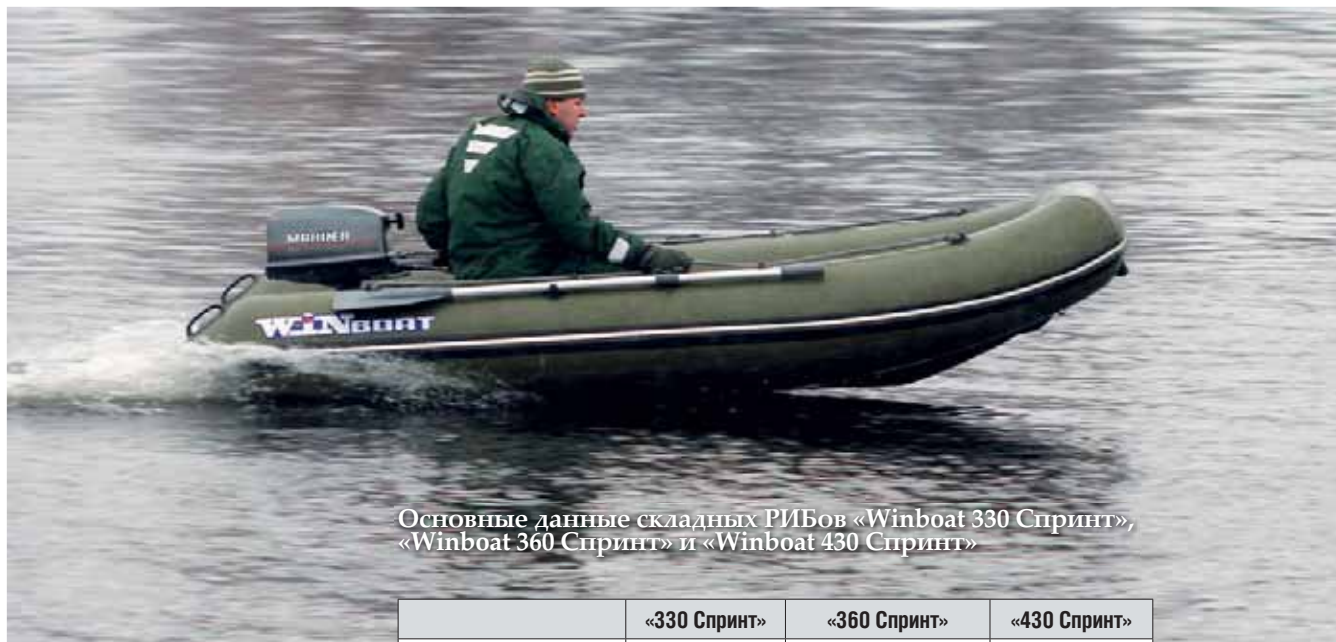
На наш взгляд, настоящую революцию в этом деле произвело изобретение Сергея Веретенникова, трудившегося в то время в питерской компании «Skyboat» – ему пришло в голову сделать РИБ не разборным, а складным. По основному принципу устройства предоставленные на тест лодки «Winboat» сразу напомнили нам «Skyboat 360 RC», побывавший на редакционной «мерной миле» почти три года тому назад (см. № 205). Это и неудивительно, поскольку создавал их все тот же коллектив во главе

с уже упомянутым конструктором; смена же названия бренда вызывается исключительно организационными причинами.

Прежним курсом

При наличии электрического насоса, провод которого протянули от мастерской яхт-клуба, приведение всех трех лодок в рабочее состояние заняло буквально несколько минут. (Не можем не отметить, что даже самая крупная «430-я» прибыла к месту испытаний на борту обычного легкового универсала «Nissan Primera», в котором пришлось только сложить заднее сиденье). В считан-





Основные данные складных РИБов «Winboat 330 Спринт», «Winboat 360 Спринт» и «Winboat 430 Спринт»

ные секунды разложили выгруженные на берег «пакеты» (для чего в случае с «430-й» пришлось проделать не два, а три движения, поскольку секций здесь четыре), подали воздух – и все три лодки практически были готовы к спуску на воду. Практически – это потому, что оставалось проделать еще несколько простейших операций: соединить разложенные секции винтовыми стяжками и укрепить барашковыми гайками фанерные банки, устанавливаемые на приклеенных к баллону мягких «клапанах».

Как мы помним, на «Skyboat 360 RC» секции жесткого корпуса стягивались снаружи по килю уложенным в специальный желобок стальным тросиком, снабженным резьбовым наконечником. Опыт показал, что такая оригинальная схема

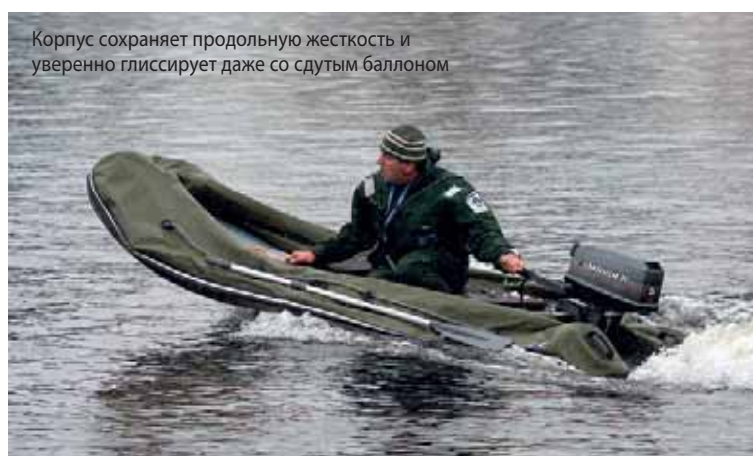
	«330 Спринт»	«360 Спринт»	«430 Спринт»
Длина, м: – жесткого корпуса – габаритная	2.5 3.3	2.8 3.6	3.5 4.35
Ширина, м: – жесткого корпуса – габаритная	0.9 1.65	0.9 1.65	1.05 1.9
Высота борта на миделе, м	0.46	0.51	0.55
Осадка, м	0.12	0.12	0.15
Килеватость, град.: – на транце – на миделе	12 16	12 16	15 20
Сухой вес, кг	43	48	68
Надувной баллон: – диаметр, м – плотность ткани, г/м ² – кол-во отсеков	0.42 1100 3	0.42 1100 3	0.47 1100 5
Высота транца, м	0.385	0.385	0.385
Габариты упаковок, м	0.9×0.9×0.40	0.9×1.1×0.40	1.1×1.1×0.45
Мощность ПМ, л.с.: – максимальная – рекомендуемая	15 5–10	20 10–15	30 20–25
Пассажировместим., чел.	4	4	6
Грузоподъемность, кг	450	700	800
Цена, руб.	49 000	56 500	69 000




Результаты испытаний

надувных складных РИБов «Winboat 330 Спринт», «Winboat 360 Спринт» и «Winboat 430 Спринт» с различной нагрузкой (ПМ — двухтактный «Mariner 5» («Winboat 330 Спринт»), двухтактный «Suzuki 15» («Winboat 360 Спринт») и двухтактный «Yamaha 25» («Winboat 430 Спринт»), ГВ — стандартные, скорость ветра — 1–2 м/с, высота волны — 0.0–0.1 м, темп. воздуха — 2°C, темп. воды — 4°C, место испытаний — р. Малая Невка, Санкт-Петербург)

Нагрузка, чел.	Скорость, уз (км/ч)		
	«330 Спринт»	«360 Спринт»	«430 Спринт»
1	15.5 (28.6)	13.2 (43.2)	16.8 (49.6)
2	13.2 (24.5)	23.4 (38.4)	26.8 (44.5)
3	—	20.8 (36.2)	24.1 (41.3)
4	—	19.6 (34.7)	22.3 (40.7)
5	—	18.8 (31.1)	22.0 (37.9)
6	—	—	20.5 (32.9)



не лишена своих недостатков, а нужды в абсолютно жесткой связи нет. Надо сказать, что необходимую продольную жесткость прекрасно обеспечивает и сам туго надутый баллон, но в качестве дополнительного средства для стяжки секций достаточно обыкновенных болтов (всего по одному на фланец).

Болты снабжены барашковыми гайками, затягивающимися от руки, и снабжены толстыми резиновыми втулками, обеспечивающими соединению некоторую подвижность (подобные демпферы несколько снижают приходящиеся на места стыковки нагрузки). Такие втулки, кстати, можно в случае чего приобрести на любом авторынке — они заимствованы от подвески классических «Жигулей». От поперечного смещения секции предохраняют фигурные отформовки-замки на фланцах, входящие одна в другую, а «петлями» между стеклопластиковыми секциями служат

приклеенные к ним полосы из той же ткани, из которого изготовлен баллон.

Фланцы-шпангоуты внутри собранного корпуса заодно несут еще пару-тройку полезных функций: служат водонепроницаемыми переборками и фиксаторами для багажа — к примеру, уложив в носовой отсек топливный бак, можно не опасаться, что при выходе на глиссирование он съедет под ноги водителю. Наконец, достаточно широкие «ступеньки» можно использовать и просто в качестве банок, если не устанавливать штатные.

Единственное, но серьезное неудобство заключается в том, что управиться в одиночку с пакетом, вес которого равен весу самой лодки, нелегко и в случае с самой маленькой «330-й» (43 кг). Это, пожалуй, единственный минус по сравнению с надувнушками, которые в разобранном виде обычно раскладывают в пару отдельных упаковок, хотя следует отметить,

что складные РИБы «Winboat» существенно (примерно на 30%) легче надувных лодок аналогичных размеров.

Переноска же собранных лодок к воде вдвоем-втроем не вызвала особых сложностей — литые ручки имеются в носовой части и на кормовых оконечностях баллонов, что особенно актуально при установленном моторе. Не лишним представляется нам и леер, пущенный по верхней поверхности баллонов; пластиковые носовые секции дополнены стальными обушками для крепления якорного или буксирного конца.

С баллонами и без них

Прежде всего нас интересовало, не склонна ли складная конструкция складываться сама собой, поэтому самую длинную «430-ю» в собранном виде мы попробовали «на излом», приподняв за носовую часть на берегу. Нет, никаких видимых подвижек —

Складные РИБы «Winboat 330 Спринт», «Winboat 360 Спринт» и «Winboat 430 Спринт» предоставлены для испытаний компанией «НПО Акварин»: 197348, Санкт-Петербург, Богатырский пр., 18, корпус 3, лит. А, тел. (812) 305-3894, 972-35-20, winboat@mail.ru, www.winboat.ru

туго «набитые» баллоны в купе со стяжными болтами, пусть и снабженными резиновыми демпферами, надежно обеспечивают продольную жесткость.

Когда все три лодки оказались на воде, мы изрядно потоптались и даже попрыгали в кокпитах – секция стояли как влитые, корпуса нигде не «играли», так что со стороны и не догадаешься, что конструкция здесь складная.

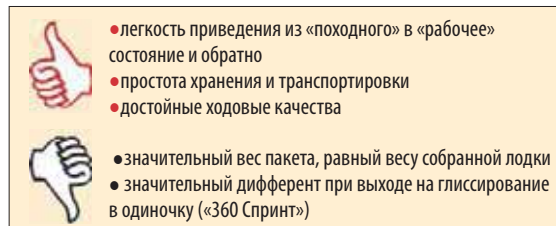
На ходу новинки от «Winboat» тоже показали себя классическими РИБами. Жесткий корпус есть жесткий корпус – «360-я» и «430-я» уверенно управлялись с паспортной нагрузкой при установке моторов менее максимальной разрешенной мощности (15 л.с. против 20 л.с. и 25 против 35 л.с. соответственно), а малютка «330-я» с «пятеркой», для управления которой с недавних пор не требуется водительское удостоверение, без науги вытащила на глиссирование двоих, что на обыкновенной надувнушке схожих размеров с аналогичным мотором у нас вряд ли бы вышло.

Очень достойными оказались и скоростные показатели – с одним водителем «430-я» с 25-сильным мотором разогналась почти до 50 км/ч, а «360-я» с «пятнашкой» развила чуть больше 40 км/ч. Выход на

глиссирование у всех трех лодок достаточно быстрый, хотя нам показалось, что «360-я» отличается при этом наибольшим кормовым дифферентом.

Несмотря на холод и снегопад, ветра и волны не было, поэтому для оценки мореходности пришлось использовать кильватерные следы от других лодок и пробегавших по реке редких пароходиков. В этом плане новинки тоже не подкачали, довольно мягко преодолевая волну высотой 0.2–0.3 м даже с полного хода. При подходе к гребню мы первое время ожидали услышать хруст или скрип фланцевых соединений, но вскоре убедились, что складной корпус и в этих условиях по-прежнему выглядит монолитом.

С подачи представителей фирмы-изготовителя мы отважились на поначалу казавшийся рискованным эксперимент – полностью выпустили воздух из баллонов «330-й» и вновь вышли на воду. Корпус уверенно сохранял продольную жесткость, и лодку под 5-сильным мотором удалось без труда вывести на глиссирование (единственно, пустые «шкурки» баллонов пришлось немного подпернуть вверх, чтобы они не тянули за собой воду). Кстати, как это выглядело со стороны, можно посмотреть на веб-сайте компании



«Winboat», где выложено соответствующее видео.

Резюме

Уникальная, не имеющая аналогов складная конструкция этих лодок позволяет совместить преимущества РИБа и классической надувной лодки – прежде всего что касается простоты транспортировки и удобства хранения. Для перевозки можно использовать как обычный грузовой прицеп, так и салон даже компактного хетчбека или универсала, а для хранения легко найти место не только в гараже по соседству с машиной, но и просто на балконе городской квартиры. И при всем этом это самые настоящие РИБы с достойными ходовыми и мореходными характеристиками.

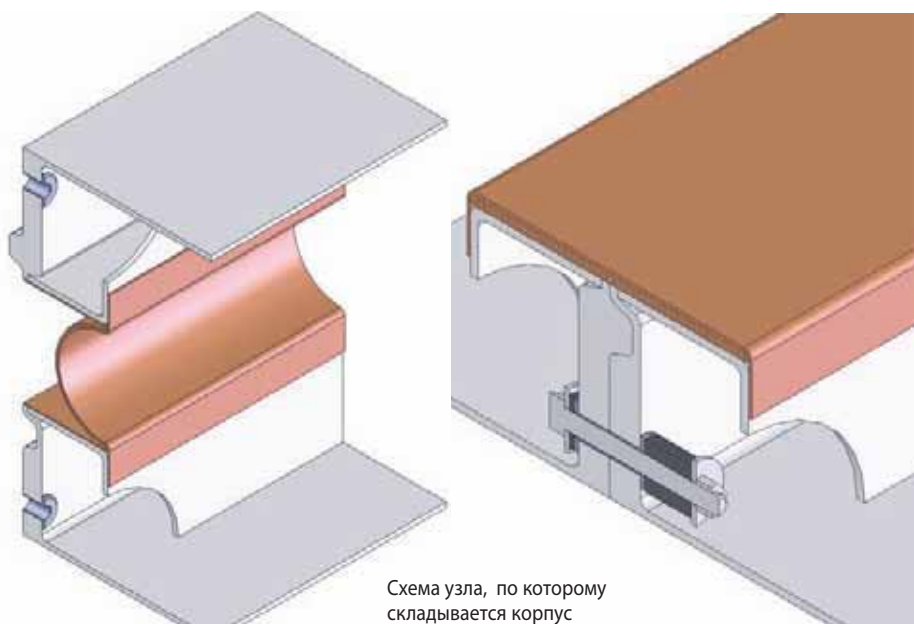


Схема узла, по которому складывается корпус

