



«Winboat R5»:

коренная модернизация

Артем Лисочкин
Фото Игоря Лагутина

О преимуществах РИБов перед обычными жесткими лодками говорилось уже не раз — прежде всего что касается вопросов безопасности. Однако есть у этого типа судов и довольно серьезный минус. В обитаемости они проигрывают «классике» — надувные борта заметно «съедают» габариты корпуса, в первую очередь по ширине, отчего кокпит получается сравнительно узким, а вместимость заметно отстает от действительно чемпионской грузоподъемности, достигаемой за счет надувных элементов. Возможен ли компромисс?

Попытки найти его, естественно, в судостроительном мире не раз предпринимались. Так, например, нам известно об опыте одной из зарубежных фирм, оснастившей свой экспериментальный РИБ «половинчатым», как бы разрезанным вдоль баллоном, имеющем D-образное

сечение вместо привычного круглого... Петербургская компания «Winboat», известная своими инновациями в области РИБостроения (в частности, читайте в предыдущем номере отчет об испытаниях складного парусно-моторного РИБа «Winboat R460F»), нашла решение, казалось бы, лежащее на по-

верхности — применить баллон переменного сечения, имеющий в средней, самой обитаемой части корпуса толщину чуть ли не втрое меньшую, чем в носу и корме.

«Липоксация» по-лодочному
Реализовать идею было решено в ходе рестайлинга популяр-



ОСНОВНЫЕ ДАННЫЕ

РИБа «Winboat R5»

Длина, м:	
– жесткого корпуса	4.0
– габаритная	4.8
– кокпита	3.3
Ширина, м:	
– жесткого корпуса	1.7
– габаритная	2.1
– кокпита	1.4
Высота борта на миделе, м	0.85
Осадка, м	0.25
Килеватость, град.:	
– на транце	18
– на миделе	26
Сухой вес, кг	230
Надувной баллон:	
– диаметр макс., м	0.47
– плотность ткани, г/м ²	1100
– кол-во отсеков	5
Емкость топл. бака, л	До 160
Высота транца, м	0.38 или 0.51
Мощность ПМ, л.с.:	
– на тестовой лодке	60
– максимальная	70
– рекомендуемая	40–50
Пассажиروмест., чел.	8
Грузоподъемность, кг	800
Цена, тыс. руб.	От 210

ной модели «R5», доселе представлявшей собой совершенно классический прогулочный РИБ с «толстым» баллоном. Однако в итоге получилась совсем другая лодка, даже отдаленно не напоминающая своего предшественника.

«Ломаный» силуэт темносинего баллона вкупе с довольно замысловатой конфигурацией «палубной» секции жесткого стеклопластикового корпуса придает лодке нарядный, оригинальный и узнаваемый вид — по крайней мере, на воде новый «R5» ни с чем не спутаешь. Оказавшись в кокпите, чувствуешь себя скорее как в обычной жесткой лодке — благодаря не только его значительной для подобных основных размерений ширине (1.4 м), но и тому, что он ограничен сте-

клопластиковыми фальшбортами с фигурными релингами из сверкающей нержавеющей стали. Справа установлена «аэродинамических» очертаний консоль с небольшим ветрозащитным козырьком и отформованным спереди сиденьем-рундуком, знакомая нам по РИБам марки «Буревестник».

Как нам объяснили, это не единственный возможный вариант как самой консоли, так и вообще внутренней планировки — в рамках кооперации с петербургской компанией «Мобиле Групп» на «R5» могут монтироваться любые консоли из выпускаемого ею ассортимента (в частности, возможна и двухконсольная установка, благо ширина позволяет). Места слева от водителя действительно более чем достаточно — проблем

с проходом из носа в корму не испытает и совершеннейший толстяк.

В корме — весьма вместительный для РИБа длиной менее 5 м рундук, он же сиденье. На протестированном образце в нем разместились два 40-литровых пластмассовых бензобака с вентилем для переключения между ними, аккумулятор и водоотливная трюмная электропомпа, доступ к которой (например, для очистки) не представляет никаких проблем. Баки, кстати, имеют заливные патрубки, выведенные на кормовые плоскости планширя, так что возможность случайного попадания бензина в рундук при заправке исключена. При этом в кормовом отсеке остается и довольно много свободного пространства — например, туда вполне поместится туго



набитый туристский рюкзак. Правда, в этом случае мы бы накрыли аккумулятор стандартной пластиковой крышкой, дабы избежать случайного замыкания.

Заправочные горловины удобны и при использовании «пистолета» береговой бензоколонки, и при заполнении баков более распространенным у нас способом — при

помощи канистры с воронкой, причем в качку в качестве дополнительного упора можно использовать трубчатую дугу-таргу, представившуюся нам, честно говоря, чисто декоративным элементом (хотя на ней, конечно, можно разместить и звуковые сигналы, и прожектор, и те же «стаканы» для удильщ).

Надо сказать, что нас поначалу несколько удивило, что, согласно таблице основных технических данных, запас топлива может достигать 160 л. Выяснилось, что в дополнение к паре

баков в корме еще одну стандартную пластиковую емкость (40 или 60 л) можно разместить под консолью. Но это, как говорится, на крайний случай — лодка все-таки не «крейсерская», и длительные переходы не ее стихия. Мы сразу позиционировали «R5» как некую «пляжно-прогулочную» модель, предназначенную в первую очередь для обычного катания, буксировки воднолыжников и т.п., с чем представители фирмы-производителя, надо сказать, вполне согласны, хотя простор на борту наверняка приглянется и тем, кто эпизодически занимается той же рыбалкой.

В носу — стандартный для большинства РИБов треугольный рундук, предназначенный прежде всего для «служебных» целей — хранения якоря и концов, а носовой баллон увенчивает плоская стеклопластиковая площадочка с вертикальным релингом, назначение которой тоже показалось нам в основном декоративным. При этом нас несколько удивило, что при чисто прогулочном назначении но-

вого «R5» на нем не нашлось купального трапика — вместо него слева от основного подвесника мы обнаружили складной дополнительный транец для вспомогательного моторчика, который на такой лодке вроде как и ни к чему.

Правда, как нам объяснили, предоставленная на тест лодка являла собой нечто вроде «переходного» экспериментального варианта, и в серии будет реализовано то решение, которое хорошо зарекомендовало себя на предыдущем «R5» — носовая «палуба» на нем значительно просторнее и снабжена складным трапиком, который можно использовать и при купании, и для входа в лодку при стоянке носом в берег. Надо сказать, что предыдущая версия была приспособлена для движения под распашными веслами (гребец располагался на сиденье носового рундука), в то время как на новой лодке подключин не оказалось. Между тем, в том же Финском заливе на значительном протяжении его побережья без весел не обойтись — при отходе



РЕЗУЛЬТАТЫ ИСПЫТАНИЙ РИБа «Winboat R5»

(нагрузка — 1 чел. плюс 20 л топлива, ПМ — четырехтактный «Honda 60», ГВ — алюминиевый трехлопастной «Solas» диаметром 11.1 и шагом 14 дюймов, скорость ветра — 2–4 м/с, высота волны — 0.2–0.4 м, темп. воздуха — 1°C, темп. воды — 4°, место испытаний — Финский залив в районе устья р. Малая Невка, Санкт-Петербург)

Об/мин	Скорость, уз (км/ч)
800	2.2 (4.1)
1000	2.9 (5.4)
1500	4.2 (7.8)
2000	5.1 (9.4)
2500	5.7 (10.6)
3000	6.7 (12.4)
3500	16.1 (29.8)
4000	19.5 (36.1)
4500	23.1 (42.7)
5000	25.6 (47.4)
5500	28.5 (52.8)
6000	30.9 (57.1)
6400	32.1 (59.4)

РЕЗУЛЬТАТЫ ИСПЫТАНИЙ РИБа «Winboat R5» с нагрузкой 1–5 чел.

Нагрузка, чел.	Скорость, уз (км/ч)
1	32.1 (59.4)
2	31.6 (58.5)
3	30.5 (56.5)
4	30.4 (56.2)
5	29.1 (53.8)

от берега приходится всякий раз преодолевать 50–100-метровую полосу мелководья, усеянного валунами...

Обратила на себя внимание пластиковая спинка заднего сиденья, откидывающаяся вперед. Таким образом конструктору удалось выиграть еще немного дополнительного полезного пространства за счет уменьшения длины подмоторного recessa, обычно рассчитанного на то, чтобы капот откинутого мотора не упирался в переборку. На ходу спинка поднята, а при откидке мотора в стояночное положение ее нужно опустить на заднее сиденье, освобождая ему место. Кроме того, выяснилось, что лодка может поставляться и в самом простом «румпельном» варианте, без консоли. В этом случае спинка не устанавливается, и водитель располагается непосредственно на кормовом рундуке. Такой вариант исполнения мы не испытывали, но экспериментальные прикидки показали, что за румпель управлять будет довольно удобно.

«Яхтенный стиль» и глассирование

Обводы лодки тоже претерпели коренные изменения. Свой вклад в узнаваемый силуэт нового «R5», несомненно, вносит и практически вертикальный форштевень. Как пояснил конструктор,

особых гидродинамических целей при этом не преследовалось — скорее, это тоже чисто дизайнерский ход, своеобразная дань «яхтенному стилю», и маленький РИБ действительно навевает некоторые ассоциации с океанскими парусными «гонимыми машинами». В общем и целом, в обводах нет ничего



революционного — применено днище переменной килеватости со стандартными 17° на транце, переходящими в довольно внушительные 26° на миделе, с двумя парами продольных реданов, протянувшихся до самого транца (явно в расчете на использование моторов довольно умеренной мощности).

Обратили мы внимание и на еще одни необычные элементы — треугольные стеклопластиковые «крылышки», приклеенные непосредственно к кормовым оконечностям надувных бал-

На серийных образцах нового «R5» носовая часть будет такой же, как у старой модели — с более просторной «палубой» и складным трапиком



ТЕСТ Кия

РИБ «Winboat R5» предоставлен для испытаний компанией «Winboat»:

Санкт-Петербург,
Богатырский пр., 18, к.3,
лит. А, тел. (812) 972-3520,
тел./факс (812) 305-3894,
winboat@mail.ru,
www.winboat.ru

лонов. На наш взгляд, это скорее тоже больше декоративные детали, тем более что расположены они довольно высоко от ватерлинии и если и должны работать, то разве что при крене в поворотах.

На транце была установлена 60-сильная «Honda», практически предельной для данной лодки мощности (паспорт ограничивает ее величиной 70 л.с., хотя, по словам разработчиков, лодка неплохо ходит и с «сороковкой», особенно в облегченном

румпельном варианте). Мотор был с длинной «ногой», но «R5» будет доступен и в исполнении с низким транцем (380 мм).

Привычная «буревестниковская» консоль с мягким регулирующимся поворотным креслом вполне эргономична и вместительна (уже упоминалось, что под ней помещается дополнительный топливный бак, а под отформованным спереди сиденьем скрывается небольшой рундучок). Удачно расположенные приборы во главе с электронным тахометром легко читаются (кстати, каждый из баков оборудован отдельным указателем уровня), а справа от них органично пристроился довольно популярный в последнее время «Garmin GPSmap 525S» — карт-плоттер, совмещенный с эхолотом, обладающий при относительно компактных размерах довольно большим и четким экраном. Привычным для консольной лодки, хотя и не совсем удобным оказалось и то, что рукоятка газа-реверса была направлена внутрь, отчего кнопки триммера оказались не под большим пальцем, а под мизинцем (машинка была смонтирована на боковине консоли, а зарубежные производители «дистанционок», увы, до «зеркальных» вариантов исполнения рукояток так до сих пор и не додумались).

Погода в день испытаний

была довольно спокойной и типичной для Финского залива — высота волны редко когда превышала полметра. С одним водителем при выходе на глиссирование новый «R5» ощутил задирающий нос даже при «поджатом» моторе, а при выходе на режим сразу занимал опти-

- ✦ просторный кокпит
- ✦ привлекательный внешний вид
- ✦ предсказуемое поведение на воде
- отсутствие «купального» трапа и крепления для воднолыжного фала
- ограничения по триммированию мотора
- значительное число чисто декоративных элементов, увеличивающих конечную цену

мальный с точки зрения максимальной скорости дифферент — пользоваться «вывернутыми наизнанку» кнопками триммера, честно говоря, особой нужды не было. При этом и расположенные в корме баки были заполнены отнюдь не до отказа... В «румпельном» варианте, когда водитель располагается в самой корме, подобное, скорее всего, должно проявиться еще ярче, даже несмотря на то, что вес двухтактной «сороковки» не сравним с весом четырехтактной «шестидесятки».

Пожалуй, сказался довольно умеренный обратный наклон транца, не позволяющий мотору основательнее «притопить» нос, с чем мы уже не раз сталкивались на некоторых протестированных лодках. На скорости более 50–55 км/ч начались небольшие подлеты на волне, хотя до откровенных жестких ударов дело не доходило. Тут бы и «поджаться» чуток, используя особенности «крученых» обводов, но лимит триммера был уже исчерпан... Наиболее комфортной в таких условиях оказалась скорость порядка 40–45 км/ч. На попутной волне на полном ходу иногда наблюдались небольшие «переставки». Не возьмемся судить стопроцентно, но возникло подозрение, что ответственны за них были упомянутые уже кормовые «були».

При паспортной пассажироместности 8 чел. (здесь, на наш взгляд, разработчики малость переборщили) мы испытали «R5» с нагрузкой до 5 чел. — как раз по числу имеющихся сидений, подсаживая одного за другим. С большим весом лодка управлялась «на ура» — с каждым новым пассажиром максимальная скорость падала совсем ненамного и примерно на одну и ту же величину (см. таблицу испытаний с разной нагрузкой). Триммер пришлось задействовать «на

подъем» лишь с максимальным экипажем, когда один из пассажиров устроился на треугольном носовом сиденье.

В крутых поворотах, даже при «раскрутке» (старте с места с положенным на борт рулем на полном газу), крен оставался довольно умеренным — баллон, хоть и уменьшенного диаметра, продолжал исправно делать свое дело. Ни бортовой раскочки, ни дельфинирования, несмотря на изначальную кормовую центровку, при этом отмечено не было.

Резюме

Нарядная, узнаваемая и оригинальная чисто прогулочная лодка. Благодаря надувным баллонам уменьшенного диаметра в средней части корпуса отличается большим простором на борту по сравнению в РИБами схожих размеров. Ходовые качества в целом на высоте, но мы бы посоветовали разработчикам немного увеличить обратный наклон транца (например, за счет клиновидной наделки), чтобы в полной мере реализовать возможности обводов переменной килеватости при движении на волне. Кроме того, учитывая «пляжную» направленность лодки, хотелось бы видеть в числе стандартного оснащения купальный трапик (что, в принципе, уже обещано) и рым или пилон для буксировки лыжника. ■