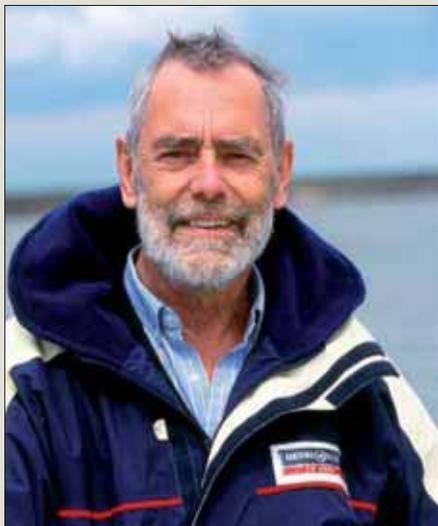


RIB сегодня

Дэг Пайк



За полвека, прошедшие с момента рождения RIB, эти суда проделали головокружительный путь развития. Сейчас во всем мире их производится больше, чем судов любого другого типа – наверное, не менее 100 000 штук в год. RIBы используют не только частные владельцы, но и военные и коммерческие организации на всех континентах нашей планеты. В любой гавани мира непременно найдется хоть один RIB.

Если все упростить до арифметики, то популярность этих судов сводится к трем причинам: во-первых, надувные баллоны бортов служат отличными амортизаторами при непредвиденном столкновении с другими судами или возможными препятствиями; во-вторых, RIBы невероятно устойчивы, поэтому более безопасны по сравнению с судами других конструкций, добавим к этому еще и плавучесть их бортов; и в-третьих, в отличие от своих ненадувных конкурентов, жесткокорпусные надувные лодки намного комфортабельнее, так как надувные баллоны поглощают большую часть энергии ударов корпуса о волны.

Сегодня вы без проблем сможете приобрести RIB практически любого размера, дизайна и комплектации.

Самые малые суда, выпускающиеся в 21 веке, не превышают и 2 м в длину, умещаются на крыше легкового автомобиля или в обычном домашнем чулане. Будучи легким, такое судно может служить тендером или даже обычной гребной шлюпкой на яхте малого размера.

RIBы нового поколения, средних размерений (от 3 до 5 м в длину), имеют внутренний и наружный молдинг, на них устанавливаются стационарные или подвесные моторы. Такие суда уже могут свободно глиссировать. Моторы этих RIBов сегодня все чаще работают на дизельном топливе – для упрощения обслуживания и унификации сортов топлива для основного судна и для тендера. Уже

никого не смутит применение малолитражных автомобильных двигателей, приспособленных для морских условий.

RIBы большого размера делятся на две группы: спортивно-экспедиционные катера со стационарными или подвесными дизельными моторами, используемые для проникновения в отдаленные уголки мира, и суда, схожие по конструкции, но используемые как разъездные тендеры для суперяхт. Отличие последних состоит в том, что они должны быть компактны по дизайну кокпита, как принято говорить – в высотном аспекте, для того чтобы вписаться на палубе суперяхты.

Жесткокорпусные надувные лодки



Как все начиналось

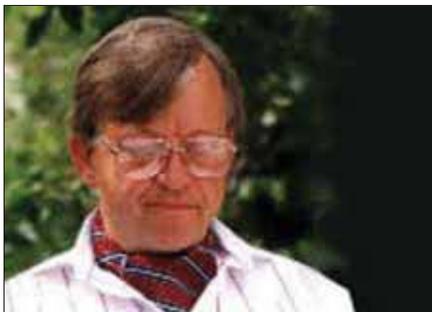
год от года «растут»: сегодняшние суда достигают 10 или даже 15 м в длину и строятся конструкторами очень высокого класса. Итальянские новаторы первыми на Земле начали применять в RIBах элементы современного дизайна, и бесспорно, сейчас Италия – это страна самых красивых и стильных RIBов.

Часто эти суда применяются в качестве поддержки на различных соревнованиях, например на недавно прошедших Олимпийских играх в Великобритании многие официальные «борта» были RIBами. Один из этих красавцев транспортировал олимпийский факел по реке Темзе, а управлял катером футболист Дэвид Бекхам.

Ограничений размера RIBов практически не существует. Один итальянский производитель, к примеру, выпустил 24-метровый катер с тремя гальюнами и душевыми на борту! Это судно стало первой в своем классе суперяхтой. Но американские конструкторы перегнали это достижение, установив надувной баллон на 34-метровый катер, построенный как вспомогательное судно для гонки America's Cup.

Широко применяются RIBы и в коммерческих целях, там, где надувной баллон просто необходим как буфер при случайных столкновениях. Их используют и лоцмана, и паромы, водолазные и патрульные суда. Военно-морские силы любой державы мира используют RIBы, с широким применением в сфере войск особого назначения. Этот класс «надувнушек» – один из излюбленных у многочисленных силовых структур.

Надувные лодки с жестким корпусом используются по-разному, но за пятьдесят лет существования RIBы показали себя надежными и прочными созданиями, подходящими для сложнейших морских задач, а также для выполнения спортивных и самых разнообразных рекреационных функций. ✘



Тони Ли-Эллиотт

Заполняя недавно анкету RIBster Profile для веб-страницы HotRIBs, я решил поделиться своими воспоминаниями об истории судов типа RIB за прошедшие 35 лет. К этому добавлю несколько слов о текущей обстановке в мире RIB и пару советов по выбору данного судна при покупке.

Мое знакомство с надувными лодками началось в 1947 году, когда я и 8 моих товарищей, получив в подарок спасательные плоты из британских военных «излишков», оставшихся после войны, приняли участие, наверное, в первой в мире гонке этих посудин. В 1965 году, после поступления на военную службу, мне в голову пришла идея создать гражданскую версию надувного судна.

Моя первая, довольно неудачная модель сносно держалась на плаву за счет надувных баллонов, но кокпит оставлял желать лучшего, так как при сильной волне составляющие дно доски расходились, грозя поймать в капкан ногу любого находящегося в лодке. Транец этого дредноута насчитывал 30 дюймов в высоту, а отсутствие жесткости практически гарантировало загиб носа под корпус при выходе на глиссирование. В конце концов я продал ее водолазу из Дувра за 110 фунтов стерлингов и приступил к проектированию следующего судна, приняв к сведению опыт первой попытки.

В то время прибрежные гонки III класса были последним криком моды. Мне хотелось построить надувную лодку с глубоким V-образным корпусом, способную глиссировать, и я решил спроектировать длинное, прогонистое судно, ножом режущее волны. У «Vutjun-Sturjun» все было так, кроме скорости. При моторе в 50 л.с. она развивала только 20 миль в час. Даже при высоте транца, выдержанной в норме, судно не хотело полноценно глиссировать. В конце концов, я вырезал отверстие в днище, чтобы с фонариком посмотреть, что там происходит, в то время как мой брат Эдвард управлял судном.

Под килем оказалось много интересного! Несмотря на то, что материал днища был очень туго натянут, общий вес судна, экипажа, мотора, топлива и всего остального создавал выпуклость на поверхности, предназначенной для глиссирования, по обеим сторонам деревянного киля. Эта амебообразная выпуклость оказывала значительное сопротивление водному потоку, что, естественно, замедляло ход лодки.

Вместо кардинальной перестройки всего корпуса, я решил усилить существующую конструкцию дна, приклеив к нему идущие от носа к корме карманы, заполненные ясеневыми дощечками. Эти карманы были приклеены через каждые 4 дюйма днища и были закреплены брусом, привинченным к транцу.

После кропотливой сборки все вышло, как и хотелось – у моего судна теперь был жесткий V-образный корпус, способный развить скорость, до-



←Первый РИБ

↓РИБ Дэвида Стилла



↓РИБ Атлантического колледжа



статочную для буксировки двух водных лыжников. По моей просьбе, ВВС Великобритании доставили его в Шарджу, где в рамках девятимесячного эксперимента многие мои подчиненные научились кататься на водных лыжах.

Единственным недостатком нового судна оказалась портативность, точнее ее отсутствие. Доставка до водоема, сборка и подготовка к плаванию занимали полдня. В результате, приобретенный трейлер-прицеп свел логику существования надувного судна к нулю...

Вместо моря мой «VS» большую часть времени был на трейлере, поэтому Эдвард стал сомневаться, стоило ли строить надувную лодку вообще. К тому же наши жены захотели присоединиться к нам в море, но с условием, что судно будет «непотопляемым», устойчивым, «мягким» внутри и самоосушающимся. Мы решили попробовать – Эдвард был знаком со стеклопластиком, а я уже имел опыт с надувными баллонами.

Наш первый RIB был 11 футов в длину, с 18-сильным мотором Evinrude Fisher-Twin, вскорости замененном на Mercruiser мощностью 50 л.с. В 1967 году мы приняли участие в гонках надувных лодок, организованных Майком Пилкингтоном (Mike Pilkington) на реке Уивер в Фордшаме. Несмотря на то, что даже организаторы соревнований хотели увидеть наше детище на воде, нас попросили не принимать участие в гонке официально, а просто присоединиться к остальным после пары-тройки кругов по трассе. Пропустив пять кругов, мы догнали и перегнали всех участников, и после этой гонки RIB были запрещены в таких соревнованиях. Это дало мне причину изобре-

сти надувной катамаран. И он либо выигрывал, либо переворачивался! Впоследствии французские и итальянские конструкторы переняли эту конфигурацию, достигнув достаточного успеха.

Водолазы Атлантического колледжа в Южном Уэльсе, подчиненные Адмиралу Хору, так же экспериментировали с надувными судами, приклеивая отрезки фанеры к днищам лодок, в

частности для защиты от сурового дна побережья Уэльса. В конце концов Ронни Хор (Ronnie Hoar) запатентовал очень «сырую» версию RIB, примерно в 1969 году.

В то время я был полностью занят военной службой и не мог заняться продуктивной конструкторской работой, а Эдвард работал на стройке английской автомагистрали М6. Но в 1971 году, после 15 лет службы выйдя в отставку, я основал Flatacraft. Тогда же Avon произвел первый 4-метровый RIB, выпускающийся по сей день.

Примерно треть всех 120 производителей RIB в мире находятся на Британских островах. Британские RIB более агрессивны, а на Средиземноморье строятся более элегантные суда, янки же производят добротные коммерческие и военные версии. Как правило, производители Туманного Альбиона являются лидерами и изготавливают более многофункциональные и универсальные посудины.

При покупке RIB важнее всего принять во внимание два фактора: размер судна и оборудование. Оптимальный ход достигается на судах длиннее 5 м. Несмотря на это, даже при вождении 9-метрового катера важна визуальная оценка волн и выбор оптимальной скорости для создавшихся условий. Обычно при большой волне все идет чересчур быстро, так что важно помнить: чем больше на судне установлено оборудования, тем больше вероятность того, что оно откажет или отвалится в самый ответственный момент. ✘

Публикация подготовлена Глебом Таттыговым и www.Hottribs.com