

Первые RIB на страницах «Кия»

История создания моторных лодок с жестким днищем и надувными бортами, ныне известных как RIB (Rigged Inflatable Boat), корнями вглубь веков не уходит. Первые упоминания об этом типе судов относятся к концу 60-х годов прошлого столетия. Перелистывая архивные номера журнала «Катера и Яхты», интересно было определить момент появления информации о первых промышленных RIB в советской печати.

В «Кия» №8 за 1966 год в обзоре Л.Е. Трегубенко «Надувные лодки» читаем: «За рубежом все большее распространение получают надувные, или пневматические, лодки, часто называемые у нас резиновыми, хотя практически в настоящее время чистую резину для изготовления корпусов не применяют. <...> По своему устройству они крайне просты. Две цилиндрические надувные камеры, обеспечивающие плавучесть, образуют борта. Между собой они соединяются упрочненным тканевым дном (полом), на которое укладывают легкую деревянную слань, часто входящую в конструкцию лодки. Нос лодки отогнут вверх, чтобы не заливало на волнении. На корме установлен деревянный транец для крепления подвесного мотора соответствующей мощности».

Как видим, в то время публично еще не рассматривается даже возможность изготовления жесткого корпуса. Хотя, определенные попытки придать глиссирующей поверхности днища более устойчивую форму уже производятся.

В «Кия» №21 за 1969 год в редакционной

статье под названием «500 000 надувных лодок» идет обсуждение некоторых вариантов улучшения мореходных и глиссирующих качеств надувных лодок за счет развития днищевой конструкции. «Пайолы на моторной надувной лодке играют гораздо большую роль, чем на гребной: они придают матерчатому днищу форму, необходимую для выхода на глиссирование. Можно обойтись и без вкладных пайолов, предусмотрев надувное днище «матрацной» конструкции. Еще лучше, если днище сделано килеватым: такая лодка устойчивее на курсе, не дрейфует на поворотах и при боковом ветре легче всходит на встречную волну. Создается килеватость обычно за счет разборного кия большей или меньшей высоты, который вставляется между днищем из прорезиненной ткани и жесткими пайолами. Пайолы на надувной мотолодке с вклеенным транцем служат одновременно и конструкцией, воспринимающей упор подвесного мотора, поэтому их части плотно соединяются между

собой и килем». Схема днища надувных мотолодок различной конструкции приведена на рисунке из журнала тех лет.

Впервые о полноценном РИБе говорится в небольшой заметке «Надувная мотолодка с каютой», опубликованной в рубрике «За рубежом» («Кия» №54, 1975). В ней рассказывается о том, что французская фирма P.V.Hall Mediterranee выпустила первую надувную мотолодку с каютой. При этом отмечается: «точнее ее можно назвать лодкой «полужесткой» конструкции: ее основу составляет жесткий корпус, соединенный с открытой рубкой-убежищем... Надувная часть лодки, состоящая из баллонов диаметром 0.56 м, приклеена к корпусу. В наполненном воздухом состоянии судно имеет длину 6 м и ширину 2.68 м, высоту борта в носу – 0.86 м, обладает всеми достоинствами надувных лодок: оно устойчиво, имеет малый вес (полностью в сборе – 300 кг), обладает большой грузоподъемностью и солидным запасом плавучести. Камера выклеена из прочного материала – тергала на нейлоновой основе с неопреновым покрытием». На иллюстрации эта статья приведена полностью.

Уже на следующий год – в №60 (1976) – лодки «комбинированных конструкций» были включены в обзор «Устройство надувных мотолодок» как самостоятельный тип надувных моторных судов. ✖

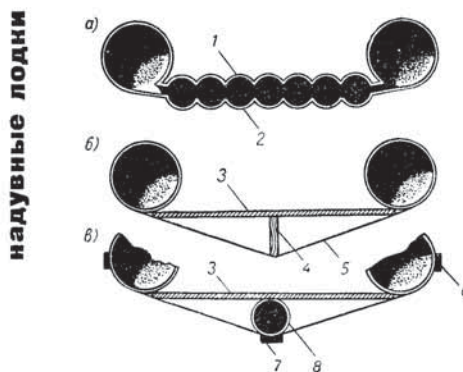


Схема днища надувных мотолодок: а – «матрацной» конструкции; б – с вкладным килем; в – с надувным килем. 1 – внутреннее днище из прорезиненного материала; 2 – наружное днище; 3 – вкладные деревянные пайолы; 4 – деревянный киль; 5 – водонепроницаемое днище из прорезиненной ткани; 6 – бортовой «привальный брус» – протектор (профлированная резиновая полоса); 7 – килевый протектор (резина); 8 – надувной киль.

Схема днища надувных лодок. Оно устойчиво, имеет малый вес (полностью в сборе – 300 кг), обладает большой грузоподъемностью (допускаемая нагрузка определена в 12 человек) и солидным запасом плавучести (1200 дм³ в пяти отсеках надувной камеры). Камера выклеена из прочного материала – тергала на нейлоновой основе с неопреновым покрытием.

Внутри лодка мало отличается от обычных лодок из стеклопластика. В каюте, имеющей высоту над пайолами 1,27 м, располагаются два дивана, служащие койками. Третий человек может расположиться на ночлег между этими диванами.

Фирма гарантирует безопасную эксплуатацию с подвесным мотором мощностью до 150 л. с. На испытаниях с мотором «Меркюри» мощностью 85 л. с. с нагрузкой в 2 чел. лодка развила максимальную скорость 59 км/час. На одном стандартном бензобаке емкостью 23 л на экономичном режиме работы этого мотора «P.V.VI» проходит 55 км.

Фото: „Neptune Nautisme“



НАДУВНАЯ МОТОЛОДКА С КАЮТОЙ

Французская фирма «P. V. Hall Mediterranee» выпустила в этом году первую надувную мотолодку с каютой. Правда, точнее «P. V. VI» можно назвать лодкой «полужесткой» конструкции: ее основу составляет жесткий корпус, соединенный с открытой руб-

