

Борис Ершов:

«Первые РИБы мы с Мневым проектировали без учебников»

Представляю читателям Бориса Ершова, **известнейшего конструктора маломерного флота**, не надо – достаточно набрать его фамилию в Интернете, и вам сразу станет ясно, что больше сорока лет его жизнь непосредственно связана с судостроением.



«Спрут»



«РИБоцикл»



«Лагуна» с баллоном

И хотя, по нашим архивным материалам, первый прототип РИБа в СССР был создан в Феодосии (пластиковый корпус «Крым-5» с надувными баллонами от Уфимского завода РТИ им. М. В. Фрунзе, «КиЯ» № 127), бесспорным считается, что «отцами-создателями» первых современных отечественных жестко-корпусных судов с надувными бортами являются Николай Мнев и Борис Ершов.

Сегодня Борис Николаевич – наш

гость, и он в первую очередь раскроет тайну создания первого российского РИБа.

– В 1988 году мы практически в одно время с Колей, при Ленинградском экспериментальном заводе спортивного судостроения, создали кооперативы – свой он назвал «Каравелла», мы же выбрали имя «Курс». Своей идеей, что «за РИБаами – будущее», Мнев сумел заразить и меня. В СССР на тот момент эксперименты по совмещению надувных бортов с жестким

корпусом проводились не только в Феодосии, например в ПО «Ярославрезинотехника» активно разрабатывали проекты с жесткими кильсонами для надувных лодок («Орион 301»). Невроятным для тех лет образом, нам удалось получить государственный заказ на изготовление «надувной моторной лодки с жестким днищем для обслуживания соревнований по водным видам спорта». Мы назвали проект «Фобос», и дело пошло. Естественно, что в советские годы все компоненты и рас-



Николай Мнев, друг и соратник Бориса



«Кальмар 7М»

ходные материалы были отечественные, для корпуса брали полиэфирную смолу ПН-609, стеклоткань СЭ-01, надувные баллоны изготавливались из продукции Ярославского РТИ. Впрочем и сам «Фобос» (длина 3.8 м, ши-

рина 1.7 м, вес 80 кг) комплектовался дефицитнейшим подвесным мотором «Вихрь 30Э». Первые РИБы вместе с двигателем стоили в рознице 3950 рублей.

Добавлю, что кроме нас с Мневым в

этом проекте активно участвовал Сергей Новоселов. Скажу честно – Николай оказался прав, ведь с точки зрения безопасности, устойчивости, экономичности этот класс судов вне конкуренции. Задайте себе вопрос – по план-



Испытание нового корпуса

широко какого маломерного судна можно без опаски пройти от носа до кормы?

– Что же было дальше с марьяжем пластика и ПВХ?

– Как ни странно, мой следующий проект, а случилось это в 94–95 годах, оказался без имени, ибо это был водный мотоцикл с надувными бортами. Водометы «Курс» получал с Украины, и сделали мы всего шесть аквабайков. А чисто РИБовским проектом стала трехметровая «Форель», которую сегодня используют юные спортсмены, гоняющиеся в «Формуле будущего». В 98 году увидел свет наш «Кальмар», вначале этот РИБ был длиной 5,7 метра, но в течение года «вырос» до 7 метров. Мы выпускали их как с открытым кокпитом, так и с рубкой. Кстати на базе пятиметрового образца была создана гоночная модификация для команды Yamaqan, которая в 2003

году стала чемпионом мира UIM на гонках «24 часа Петербурга». Из своих удач могу упомянуть «Спрут» (2002), БЛ–6.80 (2005) и «Наутилус», БЛ–8.20. Две последние модели приняты на вооружение ВМФ России. Военными проектами сейчас занимается Николай Мнев и каждый год успешно строит несколько сотен корпусов.

– Чем порадует конструктор Ершов в будущем?

– Сейчас на моей верфи почти закончен 11-метровый РИБ с очень оригинальной конструкцией надувных баллонов. Таких нет ни у кого в мире. А на базе проекта «Лагуна» мы создали уникальную маломерную моторно-гребную «непотопляйку». Она будет наверняка востребована рынком. Только представьте – баллоны пристегиваются к пластиковому корпусу за 1,5–2 минуты.



Борис Ершов

– Мы это видели на тестах и обязательно расскажем читателям об этой лодке в ближайшее время.



«Наутилус 800»



11-метровый РИБ



«БЛ 820»

Баллонное «ноу-хау» от Ершова