



ВЕТЕР БАЛАКЛАВЫ

АНДРЕЙ КОРНЕЕВ



Тихим, теплым октябрьским вечером на набережной в Балаклаве, потягивая на веранде, увитой диким виноградом, местный херес, я невольно прислушался к довольно осмысленной для нашего времени тотальной деградации беседе за соседним столиком. Трое «панов», судя по отсутствию крымского говора, не местных, обсуждали совсем не чуждые мне темы скоростных моторных лодок, а именно — RIBов. Я подумал, что столь активная риторика на данную тему на курорте явно не праздна и, извинившись за назойливость, поинтересовался причиной обсуждения. Парни оказались рады поведать питерскому журналисту, что они здесь для того, чтобы провести испытания и фотосессию новой модели RIBа «Бриг», который готовится к выходу на рынок. Более того, они тут же пригласили меня прокатиться следующим днем на их «новобранце», сказав, что с начальством все согласовано... Мое недоумение от скорости принятия решения их развеселило, потому что «начальством», то есть директором, главным инженером и начальником отдела рекламы компании были как раз они сами. Дела позволяли мне задержаться на денек в городе с 2500-летней историей (нынче район Севастополя). Дженгльмены весьма энергично стали рассказывать про новую модель «E580», которая, по их глубокому убеждению, есть некий прорыв в философии и дизайне моделей серии «E» («Eagle»). Я для себя решил, что сегодня буду только слушать»





хорошо «разогретых» парней, а смотреть и, соответственно, задавать вопросы буду завтра, на воде. Оставалось только включить телефон для записи...

История появления этой модели, если кратко излагать, такова. Серия «Eagle» началась в 2001 году с модели «E600». Потом появилась «младшая» по размеру «E500». Далее «Бриг» выпустил модель «E380», которая представляла собой новый стиль в дизайне линейки «Eagle». Позже рестайлингу была подвергнута лодка «E600», получившая наименование «E645». Затем в этом же стиле были созданы «E340» и флагман линейки — «E780». Оставалась всего одна лодка, не претерпевшая модернизации, а именно — «E500». Ее решили не «причесывать» под прежний стиль, а заменить на лодку с совершенно новой для «Брига» философией. Особенность новинки — абсолютно ровная палуба кокпита, не считая носового люка и кормового дивана, позволяющая заказчику по своему усмотрению формировать пространство. Также у «E580» появилась оригинальная сигнальная



мачта, совершенно новая рулевая консоль и светло-серая цветовая гамма корпуса, баллонов и сидений. Вариант, который парни привезли на тесты, — в рекомендованной заводом-изготовителем конфигурации.

Энергетика, исходящая от собеседников, говорила о том, что лодки «Бриг» для них — это не столько бизнес, сколько, если хотите, страсть и возможность самореализации. Модели рождались не благодаря моде или в ответ на появление новинок у конкурентов, а в результате анализа рынка, глубокой обратной связи от дилеров, отражающей настроения и пожелания конечных пользователей, и собственных представлений о лодках. Следует сказать, что у парней хорошее инженерное образование, полученное в прославленном в СССР Харьковском Авиационном институте, и, надо думать, такая интеллектуальная база явилась подходящей почвой для прорастания и реализации взглядов на то, какими должны быть лодки под брендом «Бриг».

Балаклава со своими характерными пейзажами морских окрестностей и чистой водой была выбрана в качестве антуража для буклета новой лодки. Местный херес был отменного качества, поэтому утро выдалось бодрым, солнечным и многообещающим. Подход к организации драйв-теста и фотосессии оказался, как и подобает солидной фирме, фундаментальным: в бухте около лодок уже суетилось довольно много народу с фото- и видеоаппаратурой и прочим оборудованием.

Лодка выглядела очень привлекательно и зрительно казалась гораздо длиннее своих 5,8 метров. Светло-серый цвет корпуса смотрелся стильно и совершенно не диссонировал с белозной стандартных лючков, кармашков и крышек, а только подчеркивался блеском полированной нержавеющей стали дельных вещей. И даже небрежность повязанного «жовто-блакитного прапора» придавала лодке определенный шарм.

Рулевая консоль новых очертаний, с просторным местом для плоттера и индикаторов мотора. Кстати о моторе. Предполагается, что лодка «E580» будет оснащаться одним подвесником мощностью до 135 л.с., и в данный момент на транце красовалась 115-сильная «Yamaha». Сигнальная мачта оказалась вставленной в довольно массивную пластиковую консоль, призванную служить пилоном для буксировки воднолыжника.

Первое общее впечатление — лодка дейст-



вительно новая, в «средиземноморском» стиле, для отдыха и удовольствий. На воду меня пригласили на другом «Орле» — «E780», и сначала было достаточно времени для разглядывания 580-го со стороны. Мы двинулись из Балаклавской бухты, мимо старинной генуэзской крепости, в открытое море в поисках наиболее подходящих мест для фотосессии. Дул ветерок до 10 узлов, а на воде остались следы крепкого ночного ветра, гулявшего где-то на западе, с зыбью в 2–3 балла. 580-й легко шел рядом, без «козлиного прыганья», характерного для легких лодок, и особых брызг. В тех местах, где море поровнее, было видно, что

баллон не касается воды, а лишь только замыкается брызгами из-под днища. Однако даже на максимальном газу лодка шла на внешних реданах, не «отлипая» от поверхности.

По плану мне обещали дать прокатиться во второй половине дня, и поэтому оставалось только наблюдать за маневрами со стороны. А маневров было предостаточно, особенно вокруг скалы, на которую высадились операторы съемки с ассистентами. Внешне все выглядело очень пристойно. Лодка легко ложилась в циркуляцию, особо не брызгалась и не создавала «лишней» волны. Оставалось только попробовать ее вживую. >>>

Это случилось только к вечеру, когда солнце слегка скрылось за рваными тучами и исчезли яркие краски, так необходимые для работы фотографов. Ну что ж, зайдя на борт, начинаю с детального осмотра мачтасти. Рулевая консоль сдвинута к правому борту и освобождает достаточно широкий проход по палубе из кормы в нос. Это плюс. Крышка переднего сиденья консоли откидывается в сторону, как на «Зодиаках», вместе с подушкой и упирается в баллон. Это тоже плюс. Передний люк в консоли — достаточного размера для ремонта электромеханической части приборов управления. Еще один плюс. Двигаемся дальше в нос. На палубе кокпита — пластиковая втулка, в которую можно вставить ногу раскладного стола. Как за ним сидеть, в принципе ясно, но с установленным столом передвигаться в этой части кокпита будет уже невозможно. Решение на любителя или для энтузиаста. Открываем крышку якорного отсека. Отсек просторный, крышка хорошая, прочная, с подушкой. Это плюс. Вну-

три отсека... опсс! два маленьких дренажных отверстия в... трюма. Большой вопрос для инспектора, который проводил сертификацию. Выходит, что якорный отсек не самоотливной, а с водоотводной системой, — вот это уже большой минус. На носовом поперечном участке баллона клеена пластиковая площадка со щелевым то ли стопором, то ли полуключом для якорного каната. Эта штука была модной лет десять назад, пока на практике не выяснилось, что на волне она не работает, так как RIBы — лодки легкие, и при рывках канат идеально соскакивает с устройства. Но штука красивая, так что решение опять же для энтузиастов стиля.

Пойдем теперь в корму. По дороге обращая внимание на приклеенные к баллону металлические поручни непонятного назначения. Вокруг по лодке разбросаны тут и там удобные пластиковые ручки, за которые хорошо держаться и в жару, и в холод. Зачем здесь эти два железных поручня, мне объяснили только потом, на берегу. Они оказались

узлами крепления тента, под которыми я бы приклеил большие надписи «не швартоваться!», потому как — чуёт мое сердце, — увидев подобные металлические скобы на борту, какой-нибудь не очень сведущий в морской практике индивидуум возьмет и привяжет за них лодку. Хорошо, если волной проходящего мимо плавсредства оторвет только ручку, но может, если хорошо приклеено, повредить и баллон. Тогда «красота» сильно ударит по карману.

Далее — сиденье рулевого, оно же — консоль, оно же — рундук. Сделано стильно, с элементами «new age». Подушка сиденья — откидная, как и положено: можно сидеть, можно и стоять. На спинке — металлический поручень, за который держишься без боязни. На задней поверхности удобный кармашек для бутылок, а под ним крышка лючка в рундук. Крышка стандартная, но почему-то открывается вверх и в этом положении не фиксируется. То есть, чтобы что-то достать/положить в этот, безусловно, полез-



ный рундучок, нужно иметь две свободные руки: одной крышку держать, другой шуровать, что даже на малейшем волнении сделать невозможно. Поэтому пока затрудняюсь с оценкой этой «сидушки». Через полшага — кормовой диван, он же — крышка кормового рундука. Открывается грамотно, вместе с подушкой, фиксируется газовой пружиной, обеспечивая отличный доступ в отсек. Под подушкой — заливная горловина водяного бака. Решение неоднозначное, так как вода может пролиться и попасть в отсек. Ну это тоже на любителя. В целом ставим плюс. В подножье дивана — два шикарных сливных клинкетта, которые заставляют верить в положенную скорость осушения кокпита. Ставим большой плюс. В подлокотниках дивана, как и положено на Средиземном море, — два подстаканника. Спинка дивана крепится через стильный поручень, охватывающий огромный рецесс мотора, на верхней поверхности которого палубный душ и складные утки для швартовки. Все доступно и удобно — плюс. Доминантой кокпита в корме, конечно, является новинка фирмы, а именно — буксировочный пилон/сигнальная мачта, которая увенчана

пластиковой «коронай» — площадкой для сигналов. Сделана также очень стильно, в «ударном» сочетании пластика и нержавеющей трубы большого диаметра. Вот только глядя на «корону», понимаю, что инспектор сертификации был явно увлечен чем-то другим и «не заметил», что топовый и ходовые огни стоят с грубым нарушением МППСС. Вообще для лодки такой длины достаточно только одного белого кругового огня. Ну а если вы ставите еще и ходовые, красный плюс зеленый, то будьте любезны разнести их по высоте с белым круговым минимум на 1000 мм. Ну это так, придирики. В целом новая мачта — положительная героиня на лодке, и мы ставим ей плюс. Рецесс и транец внушают доверие и осознание того, что добраться до мотора, скинуть крышку и что-то там подправить можно без проблем. Ставим плюс. Странное положение манжеты рулевого троса и высоту дренажного сопла топливного бака, из которого, судя по следам, регулярно вытекает топливо, относим на шероховатости новой конструкции, что не может в целом затмить блеск новой модели. Остальное все, как у других «Бригов»: качественно и аккуратно.

Теперь, осмотревшись, можно и «полный вперед». Лодка реагирует на включение реверса без характерного стука. Это больше плюс мотору, но все равно приятно. А неприятно то, что ручка «газ/реверс» стоит вертикально, ее приходится тащить наверх, а не толкать вперед, как положено. Но это так, тоже ворчанье... На ходу лодка довольно устойчивая, сказывается низкая посадка баллона. В циркуляцию входит сразу с упором на баллон, поэтому на большой скорости есть некоторое проскальзывание. Для круизной лодки это хорошо — не гоняться же, а «защита от дурака» присутствует. На волну всходит, как и остальные «Бриги», — сказывается переменная килеватость корпуса. Ставим за всхожесть большой плюс. Пробую «потыкать» волну. Она небольшая, полметра, но нет даже намека на брызги в копит. Все хорошо, лодка «ручная», то есть хорошо идет за рулем, в меру динамичная. Идем подальше от мыса в надежде повстречать заблудившуюся зыбь. Нахожу и, поддав газу, выскакиваю прямо против волны. Выскакиваю хорошо, мягко и без дельфинирования, да и приведение на ровный киль проходит без особого дискомфорта. Тест выдержан, возвращаюсь. Конечно, лодка не для скачек по волнам, а для приятного времяпрепровождения в выходной день, о чем свидетельствовало опять вышедшее солнце и очаровательные девушки — фотомодели, ожидавшие окончания моих экзерсисов.

В целом подробный осмотр и «ощуп» оставил очень благоприятное впечатление и понимание того, что с этой моделью «Бриг» сделал реальный шаг вперед. ❖

«E580»

Длина, м	5,80
Ширина, м	2,40
Диаметр баллона, м	0,51
Вес порожний, кг	565
Количество отсеков	5
Грузоподъемность, кг	1270
Мощность двигателей, л.с.	до 135
Вместимость, чел.	10

BRIG

Представительство в России
115054 Москва, компания «Бриг-Центр»
Тел. +7 (495) 228-7987
www.brig.ua