



НАШЕСТВИЕ. ЧАСТЬ III

АНДРЕЙ КОРНЕЕВ

Сегодня, продолжая серию публикаций о легендарных французских надувнушках Zodiac, мы расскажем о драйв-тестах лодок с жестким днищем (RIBов), которые были любезно предоставлены этой компанией в распоряжение редакции в местечке Ла Трините-сюр-Мер на берегу Бискайского залива, в провинции Бретань.

Фирма решила познакомить нас с новинками трех модельных рядов серии PRO. Эти лодки подверглись наиболее ощутимому рестайлингу, связанному, в первую очередь, со сменой философии, стержнем которой стало сочетание простоты, надежности и профессиональной универсальности. Ряд конструктивных решений позволил, сохранив прежний вес каждой отдельной модели, значительно повысить прочность и расширить утилитарные пространства и объемы лодок.

Неизменным осталось только одно — способ крепления баллонов к жесткому корпусу. Zodiac по-прежнему использует спорный (имеющий примерно равное количество достоинств и недостатков) метод крепления баллонов, а именно — с помощью специальных карманов на носу, ликпазов по бортам и стягивающих ремней в корме. Представленные нам лодки: PRO Touring 5.0, PRO Open 5.50 и PRO Classic 7.50 — имеют цветовые коды сочетаний корпус-баллон, а модель PRO 7.50 выпускается только в новом для Zodiac сочетании мышино-серого с красными маркерными полосами. Для моделей PRO Open стандартны-

ми стали двухцветные схемы исполнения баллонов, когда концевые участки труб имеют отличный от основного баллона цвет.

При первом взгляде на лодки в марине сразу бросилась в глаза нарочитая «милитаризованность» старшей модели PRO 7.50. Стало понятно, что в данном случае фирма решила распрощаться с былыми «цивильно-средиземноморскими» мотивами окончательно. Архитектура кокпита и почти шаровый цвет лодки не оставляли сомнений в намерениях разработчиков подчеркнуть морскую, скорее даже военно-морскую утилитарность лодки. Прямые, с очень легкими, чтобы не вызвать травмы, радиусами ребер поверхности рулевой консоли, якорного ящика, поперечной переборки рецесса подчеркивали сходство с обликом современного фрегата УРО. Палуба кокпита — абсолютно плоская, с внушительного диаметра сливными шпигатами, не оставляющими сомнений в том, что данная «ванна» действительно способна осушаться из полностью затопленного состояния за положенные 3 минуты. Несколько выбивалась из общего стиля, как некая сентиментальная дань традиции типа бронзовой рынды на «стелс»-корвете, старомодная кормовая сигнальная арка из нержавеющей труб.

Погода для теста стремительно улучшалась: солнце затухло тучами, ветер отошел к западу и усилился, в комплексе с дождевыми шкваликами — просто RIBная стихия! Поэтому, чтобы не упустить момент, мы завели свои «ямахи» и двинулись в залив к острову Куберон. Бискай встретил меланхолично-романтической метровой зыбью вразрез с полощущейся ветровой волной. Первой лодкой для теста стала PRO Touring 5.0 с «веселеньким» лазурно-белым баллоном. RIB имел универсальную, интегрированную с сиденьем «жокейного» типа рулевую консоль, установленную на ровной, свободной от всяких «диванов-выступов» палубе. При желании заказчик в состоянии самостоятельно переустанавливать консоль, двигая ее вперед-назад для достижения баланса и освобождения нужных участков палубы. Сразу скажу, что на этой лодке консоль стояла в оптимальном для моих килограммов положении, и поэтому при любых «ужимках и прыжках» на бискайской волне RIB вел себя подобно гидроциклу, сохраняя в полете прямолинейное движение, чем и доставил наибольшее, по сравнению с други-

ми лодками, удовольствие. К неприятным ощущениям от этой лодки могу отнести только весьма энергичный спрей из-под баллонов при приводнении (вот они, издержки шнурково-пристяжного крепления) и постоянно вываливающуюся ручку газа-реверса. Однако второй недостаток скорее «ямахинский», чем «зодиаковский». В целом лодка очень понравилась.

Следующим был PRO Open 5.50. Лодка имеет корпус с явно выраженным морским характером, который подчеркивается заметной седловатостью баллона в носу и высоким форштевнем. Поэтому брызг от встречной волны в кокпит RIB практически не принимает. Весь спрей на максимальной скорости уносит в корму, он активно мочит только сигнальную арку да крышку мотора (даже не рецесс). Кстати, кокпит на этой модели, так же, как и на предыдущей, — «условно-отливной». Я думаю, что с этим можно смириться, так как на ходу даже с закрытыми шпигатами он, благодаря продуманной седловатости баллона, оставался сухим. При данной схеме неудобство может доставлять только дождевой сбор на стоянке.

Лодка была несколько хуже сбалансирована по весу, но наибольшее неудобство доставляла прихоть местного дилера, который попутно «дилерил» моторами Yamaha. Беда заключалась в том, что для достижения максимальной скорости (как он потом объяснял) этот бедолага подвешивал моторы в максимальной верхней точке и еще на 50 мм выше того. Поэтому лодки сохраняли зацеп винта с водой только по прямой. Yamaha и так имеют несколько более скромные, по сравнению с другими, размеры антикавитационных плит, а тут еще и «идейная позиция»... В общем, любой поворот руля приводил к прорыву воздуха, и для совершения более или менее контролируемого разворота приходилось буквально садиться «на брюхо» и «блюдечком» поворачивать. Могу сказать, что эта лодка отличается от своего предыдущего «размерного» аналога только палубой, но не корпусом. Я думаю, что она унаследовала все хорошие ходовые качества, которые, к сожалению, ей не удалось полностью проявить из-за вышеописанной ситуации с мотором. А палуба на ней, безусловно, удалась.

И вот наконец дошла очередь до «фрегата». Из-за просторного кокпита с ровной палубой лодка казалась просто огромной, а 200-силь-

PRO Classic 7.50



PRO Open 5.50



PRO Touring 5.0

ный мотор — «живопырккой». Конечно, абсолютно другая статическая устойчивость и тактильные ощущения. Море было гладким, волны для прыжка явно не хватало. Поэтому, поборов попытки принимающей стороны «смыгаться в речку», поближе к устрицам под белым вином, наш «флот» двинулся дальше в океан на поиски волн, пригодных для фотосессии. Волны были, но очень редкие. Не девятый вал и даже не двенадцатый. «Маломерки» наотрез отказались участвовать в рейде по подбору волны, и поэтому пришлось шнырять мимо PRO Open туда-сюда, ожидая от них подходящего вала или хотя бы валика. Надо

сказать, «фрегат» позволял все. На мой взгляд, мощности мотора несколько не хватало, но все равно впечатления, что лодка может «хватить огурца», не было. Наконец мне удалось приноровиться. Каждый раз в конце прогона, после торможения путем сброса до нейтральной, лодка плавно, как голубь, садилась на брюхо, «топя винт» до зацепного состояния. Тогда, не добавляя газа и выкручивая руль до упора влево или вправо, удавалось на инерции вводить ее в циркуляцию, а потом уже — дело техники — типа «виража с места». При этом к винту не прорывался воздух и лодка вылетала из виража, как камень из пращи.

В целом «фрегат» радовал, за исключением установленной консоли. Она, конечно, была милитари-стильная, но уж больно неудобная применительно к энергичной манере вождения по неровной, с развитым рельефом местности. Если стоишь — совершенно нет пространства для сгиба колен, что необходимо пилоту при прыжках с волны. Если сидишь на табуретке-рундуке — принимаешь «позу прачки», невольно облокачиваясь на руль. А рулевое колесо не железное и легко гнется. Пытаясь принять некое среднее положение, я все-таки прилично побил колени, что на самом деле является профессиональной травмой пилотов НС. «Зодиакари» в ответ на мои вялые жалобы (в гостях все-таки) на нелепость конструкции консоли сказали, размахивая каталогами, мол, этих консолей у них на любой вкус и цвет, что оказалось сущей правдой, а мои травмы пообещали залечить ударными порциями знаменитых местных устриц не менее третьего номера и компрессами из белого вина.

В целом мне удалось прочувствовать всю новизну стиля предоставленных плавсредств и убедиться в присутствии здравого смысла в новой философии фирмы Zodiac, что, на мой взгляд, будет подкреплено коммерческим успехом на французском рынке и не только. ❖

**НАДУВНЫЕ ЛОДКИ
ДЛЯ СПОРТА И ОТДЫХА**

А ТАКЖЕ СПАСАТЕЛЬНЫЕ ПЛОТЫ

ZODIAC

Эксклюзивный дистрибьютор в России ООО «Мореман»
Телефон единой справочной службы: (495) 921-33-62 (многоканальный)
Дополнительная информация опубликована на сайте: www.moremam.ru