



МОРСКОЕ РАЛЛИ КАК ОНО ЕСТЬ

ДМИТРИЙ ШЕРКОВ

Маршрутные гонки на моторных лодках класса RIB, то есть надувных лодках с жестким днищем, за рубежом давно не в диковинку. Потому что RIBы, эти специфические лодки для работы и отдыха, стали благодаря своим потребительским качествам чрезвычайно популярными. А там, где однотипной техники много, неизбежно начинается ее сравнение, и в виде гонок — в первую очередь.





Характер подобных ралли самый разный: от марафонов типа легендарной гонки вокруг родины RIBов — Великобритании, в которой принимают участие специально подготовленные гоночные лодки, до коротких покатушек по теплой воде наподобие получивших у нас некоторую популярность корпоративных парусных «первенств водокачек». Спонсорами ралли выступают, в первую очередь, компании-производители RIBов, цель которых — продемонстрировать широкой публике незаурядные качества своих лодок. Попытки провести RIB-ралли в России были, но безуспешные. И в основном потому, что в достаточном количестве не нашлось серийных лодок, а с финансированием закупки лодок специально для гонки организаторы не справились. Следует сказать, что в РФ лодка-RIB становится все более популярной, и конкурентная ситуация на российском «RIBном» рынке уже сложилась достаточно плотная. От гигантов типа украинских «Брига» и «Гранда», производящих прогулочные лодки, до меньших компаний, выпускающих либо «перепечатки» удачных западных моделей, либо пытающихся найти «свой путь» к российскому покупателю.

В начале 2012 года российская компания «М-Моторс», занимающаяся продажей водно-моторной техники на Северо-Западе, выдвинула предложение провести морское RIB-ралли по маршруту Санкт-Петербург – Калининград – Санкт-Петербург. Ее руководитель, Михаил Козлов, завоевавший в 2010 году звание чемпиона мира U.I.M. как раз на RIBах и знающий толк в настоящих RIBах, очень четко представил себе, что значит пройти по морю 1200 километров только в одну сторону. Побудительной причиной к такому шагу явилась, как потом оказалось, не совсем достоверная информация о том, что на рынке калининградского анклага с успехом продаются легендарные французские лодки Zodiac. Сформировались три основных мотива для проведения такого ралли. Первый — показать широкой российской публике, что такое настоящий RIB, продемонстрировать уникальные мореходные качества лодок подобного класса и, так сказать, развеять все сомнения в ее исключительных качествах, особенно таких, как экономичность

и безопасность. Второй — пройти дистанцию в один конец без дозаправки именно на российских серийных лодках, то есть показать, что в России такие лодки есть. И третий — доказать, что подобное морское ралли по непростому в общем-то Балтийскому морю возможно.

Компания «М-Моторс» в своих поисках поставщика RIBов остановилась на продукции питерской верфи «Компан Марин», выпускающей профессиональные RIBы и лодки универсальной серии RX с подвесными и стационарными моторами. Генеральный директор и главный конструктор верфи Александр Тараненко не только поддержал идею ралли, но и предложил пойти на некоторый риск, запустив

Почвой для оптимизма при подготовке этого ралли служили примеры прохождения достаточно больших дистанций без дозаправки на российских RIBах.

В 2005 году Валерий Устинов с Павлом Журавлевым на серийном российском RIBе «Корсар» типа «Р-600» прошли за 14 часов 590 км вокруг бурной Ладоги, при скорости ветра в 15 м/с на половине дистанции и полном отсутствии бензоколонок по пути.

В 2011 году Олег Семанов с Ильей Гуреевым, также на RIBе отечественного производства «RX-870HT», вышли с Военно-Морского салона в Санкт-Петербурге и через 16 часов (в это время вошли и пограничные процедуры) пришвартовались в шведском Сандхамне. И также без дозаправки по пути.

Известен и переход вокруг Европы на RIBе «Марлин» компании «Астрон-Марин», но без попыток достичь высоких показателей средней скорости и экономичности.

на дистанцию в том числе лодки новой, еще не испытанной модели RX 753HT. Резон в этом был. Во-первых, участвовать согласились владельцы питерских «кабинных» RX-870 Олег Семанов и Олег Чернышев. Их лодки, обладая высокой удельной мощностью и маневренностью, могли в случае чего легко справиться с аварийной буксировкой. Во-вторых, для Александра это был бы очень интересный опыт, потому что предлагаемые к ралли серийные модели RX-753HT были впервые оснащены стационарными впрысковыми бензиновыми моторами Volvo Penta 4,3GXIE мощностью 225 л.с., обладающими очень интересными, по его мнению, характеристиками. Предполагалось, что в ралли примут участие четыре лодки: две уже упомянутые, хорошо проверенные



Олег Семанов

в дальних походах дизельные RX-870HT и две бензиновые RX-753HT.

Старт гонки был выбран исходя из календарных, а отнюдь не погодных соображений: 17 мая 2012 года. «Новинки» были спущены на воду в начале мая, чуть больше чем за неделю до старта, и немного отличались друг от друга системами и принципами установки моторов, справедливость которых предстояло испытать. Прототипом корпуса для новой 753-й модели послужила спроектированная Александром Тараненко гоночная лодка RS-690, завоевавшая титул чемпиона мира U.I.M. 2011 года в «старшем» для гоночных RIBов 3-литровом классе. Ее корпус с поперечными реданами и сложными обводами днища, рассчитанный на достижение самых высоких скоростей, не поддавался общепринятым схемам расчетов экономичности движения, поэтому Александру приходилось искать новые пути. Сложно было и с подбором гребных винтов. Если для корпуса RX-870 гребной винт с необходимыми характеристиками для выполнения поставленной задачи был известен, то для новых лодок процесс подбора винтов был в самом разгаре. RX-870 благодаря газовой инжекции смоченной поверхности обладают очень широкой «площадкой» скоростей крейсерского хода — от 23 до 36 узлов. Оставалось только втиснуться в этот диапазон лодкам с бензиновыми моторами.

Первые обкаточные тесты и снятие характеристик 753-й модели показали очень узкую зону пересечения диапазонов крейсер-

ского хода с 870-й моделью. Пришлось срочно заказывать гребные винты меньшего шага в ущерб максимальной скорости. Времени в связи с ожиданием новых винтов перед стартом совсем не оставалось, и было принято решение в случае чего уравнивать режим экономичного крейсерского хода перераспределением экспедиционного груза между лодками-участницами ралли. Однако планы нарушила непредвиденная ситуация. Лодка Семанова зимовала в Котке. Случилось так, что обычно пунктуальные финны почему-то затянули с профилактическим осмотром перед спуском на 10 дней и слишком поздно обнаружили дефект износа подушек одного из моторов. Времени на поставку новых деталей уже не оставалось, и было принято решение идти в ралли тремя лодками, а экипаж Олега Семанова распределить по ним.

Итак, 17-го мая в 11.00 три экипажа Олега Чернышева, Михаила Козлова и командира ралли Александра Тараненко отошли от понтонов клуба «Франкарди», уходя из солнечного, но холодного Санкт-Петербурга. Лодки были под завязку заправлены топливом, несли снаряжение, аварийные запасы, инструмент для возможного ремонта и 12 членов экипажей. И если команда Олега Чернышева состояла из просоленных боевых офицеров-подводников, то на остальных лодках, кроме Семанова и командира, были исключительно энтузиасты «RIBоводства», видевшие море только из иллюминатора. RIBы — лодки всепогодные, но, учитывая большое количество



Анапа Астрахань Долгопрудный Казань Москва Н.Новгород Новосибирск Пермь Пирогово Пушкино Ростов-на-Дону Рязань Самара Тольятти Ижевск

МАГАЗИНЫ
МОРСКИХ
ТОВАРОВ



Компания «Мореман» расширяет дилерскую сеть и приглашает специализированные магазины, яхт-клубы и лодочные станции к сотрудничеству. Также компания «Мореман» готова предложить специальную партнерскую программу на условиях франчайзинга.

Телефон единой справочной: (495) 921-3362

Интернет-магазин: WWW.MOREMAN.RU



новичков, приходилось считаться с прогнозом. Для этого было необходимо проскочить в «окно» перед штормом район Финского залива между Кальбодагунд и островом Кэри. Емкость стандартных баков 753-х составляет 620 литров, что обеспечивает 20 часов хода при средней скорости 30–33 узла. Сильная волна или увеличение скорости сразу повышало удельный расход, поэтому командир был намерен строго придерживаться графика, без каких-либо расслаблений. Однако человек предполагает, а Господь располагает. Несмотря на предварительные звонки, пограничники России и Финляндии проявили настоящую солидарность во времени оформления. Ровно по два часа на выходе из РФ и на входе в Евросоюз. И если в Петербурге пограничники были заняты уходившим паромом, то финны просто никогда не торопятся. В результате пришлось от Гогланда рвануть почти на 40 узлах в надежде проскочить перед надвигающейся классической хмарью, с закрученными облаками фронта. Не удалось. Во-первых, по извещению пришлось обходить район минного учения флота НАТО, а во-вторых, вопреки прогнозу усиления южного ветра, внезапно пошла интенсивная зыбь с норд-веста, а за нею и крепкий штормовой ветер. В образовавшейся толчее скорость флота упала до 12 узлов. График движения был сорван полностью. Усиление с северо-запада пришло с сильным ливнем, температура упала до +7 °С, а видимость до 500 метров, потом на-



ков, оторванного сиденья и упавшей антенны, повреждений и неисправностей не было, но народ слегка притих. Жизнерадостно выглядел только производитель баллонов для всех питерских RIBов Анатолий Герасимов, которому в этот день исполнилось 40 лет. Он использовал данный факт по полной программе, правда, под присмотром командира. Этот переход показал, что при выборе режима движения следует ориентироваться не на обороты двигателя, а, в первую очередь, на показатель среднего расхода, который хорошо коррелировал с нагрузкой от волнения и помогал сохранять параметр «литров на километр» в заданных рамках. Все это касалось только лодок с бензиновыми моторами, запас хода которых был почти вдвое меньше, чем у RX-870 с дизельным двигателем.

На следующий день ветер уверенно свистел в вантах яхт, стоящих в гавани, море было «закрыто на замок», и раллисты решили провести его в спа-отеле, а заодно и сменить обкаточное масло в новых моторах. Один из пострадавших в штормовом переходе решил далее не испытывать судьбу и улетел в Питер.

В субботу утром ветер немного стих, и лодки стартовали курсом на марину Ромасааре, что на острове Сааремаа, где планировался обед и профилактика техники. Пролив Муху-Вяйн встретил сильным встречным ветром и желтой, взбаламученной штормом водой. В Ромасааре пришли к полудню. На берегу встречали только любопытные эстонские пограничники и девушка в кафе, абсолютно

не говорящая по-русски, но очень любезная, угостившая вкусным обедом. Настроение у команды сохранялось боевое, нужно было продвигаться в этот день как можно дальше, поэтому обедали по-походному — обильно, но быстро. Впереди был Ирбенский пролив, с которым у командира исторически складывались непростые отношения. Вот и в этот раз, выскочив из-под прикрытия Сааре-мы, лодки получили в скулы довольно жесткий зойд-вест, но уже с регулярной волной, что превратило движение в настоящие скачки. При подходе к латвийским берегам ветер внезапно отошел к востоку, и уже у Вентспилса лодки понеслись по высокой, но пологой зыби, а ветер к вечеру совсем угас. До Лиенаи раллисты шли в оранжевых лучах заходящего солнца, воздух прогрелся до +10 °С. В яхтенном центре Лиенаи было пустынно, но нас встретил приветливый харбор-мастер. Парень быстро организовал отель и договорился об оформлении документов — нам предстояло выйти из Евросоюза.

Для моряков-подводников с «восьмерки» Лиенаи была практически родным домом, что они и продемонстрировали остальной команде в местных барах. Утром пограничники утащили командира в участок, и за полтора часа все было оформлено. Под звуки марша «Прощание Славянки» лодки покинули центр города и вырвались на балтийскую зыбь. Через четыре часа, проложив курс напрямик к мысу Таран, RIB-ралли ворвалось в город Балтийск, официально завершив морской

этап похода. Западный анклав России встретил жаркой (+25 °С) погодой и очень приветливыми пограничниками, старший из которых только что был переведен сюда на службу из Питера.

Всего на переход из Санкт-Петербурга до Калининграда было затрачено 26 ходовых часов. «Восьмерка» (RX-870HT) привезла в баке около 200 литров топлива, а «семерки» истратили, помимо штатного запаса, еще по 60 и 100 литров соответственно. Сказались штормовые участки и отсутствие опыта в равномерном движении. «Семерки» излишне резвились на дистанции, за что и пришлось доливать «валютного» бензину. На обратном пути опыт был учтен, и дополнительного топлива не понадобилось совсем. Общим итогом стало отличное настроение, которое было поднято на недостижимую высоту просмотром в баре чемпионского матча по хоккею и «лекцией» Олега Семанова на тему «о духе победителей». Калининград в лице местной водно-моторной общественности очень хорошо встречал команду «RIBоводов», а те, в свою очередь, успешно несли свои идеи в массы. На следующий уикенд команда в несколько усеченном составе отправилась в обратный путь, который был пройден всего за 22 ходовых часа. Сказался опыт и отсутствие штормов. В итоге главные цели ралли были достигнуты: российские лодки доказали свою исключительную мореходность и надежность, — а организаторы уже готовят маршруты на север, восток и юг нашей страны, планируя следующие ралли.



DELPHIA
www.delphiayachts.ru
(812) 715 3 888 info@DelphiaYachts.ru

- Escape 800 >> €36 900
- Escape 1050 >> €73 945
- Escape 1350 >> €118 182
- >> €21 000
- >> €31 700
- >> €37 700
- >> €59 800
- >> €79 250
- >> €92 620
- >> €122 930
- >> €198 000
- >> 24
- >> 26
- >> 28
- >> 31
- >> 33,3
- >> 37,3
- >> 40,3
- >> 47
- >> 46CC
- >> 53