



# КАТАТЬСЯ ИЛИ ВОЗИТЬ?

АРТЁМ ЛИСОЧКИН  
ФОТО ДМИТРИЯ СЕМЁНОВА

БАЛТИЙСКИЙ  
МОРСКОЙ  
ФЕСТИВАЛЬ

*«Рибомания», захлестнувшая водно-моторный мир лет пятнадцать–двадцать тому назад, если и не утихла, то по крайней мере перешла из острой стадии в хроническую. Лодки с жестким корпусом и надувными бортами давно воспринимаются уже не как некая диковина, а как полноценный класс наряду с прочими (что не мешает их сторонникам, как и раньше, считать себя особой кастой). И, пожалуй, главное, что подарил новому классу многолетний процесс развития, — это невиданное разнообразие в области, некогда считавшейся уделом одних лишь профессионалов.*

В нынешние времена вы вряд ли просто произнесете одно слово «лодка», не услышав целый ряд хотя бы самых общих уточняющих вопросов: какая, для каких целей, для какой воды? Ровно так же с некоторых пор и с RIB'ами. Если требования профессионалов (спасателей, лоцманов, представителей силовых структур) в основном схожи и разнятся в мелочах, то «гражданские» представления о судах этого типа куда как шире. А разные требования — значит, и разное их воплощение. О крупных образчиках «жесткой пневматики» и говорить нечего (да-да, немало таких и среди моторных яхт, особенно в Италии), но определяемые основным назначением отличия хорошо заметны и среди довольно компактных

RIB'ов, которым вроде бы от природы велено отличаться наибольшей универсальностью.

Итак, что нам интересней: просто водные прогулки и прочие сопутствующие развлечения или же нечто более серьезное? (Попробуйте-ка сказать завязтому рыбаку, что он занимается чем-то несерьезным!) Очередной всплеск интереса к небольшим RIB'ам сподвигнул нас провести небольшой сравнительный тест специально для тех, кто как раз определяется с этим вопросом. Две лодки от главного игрока на российском рынке «пневматики» при практически одинаковой длине как раз и являют собой подобную альтернативу. И хотя оба объекта нынешнего теста уже формально не относятся к числу новинок, все же есть весомые причины, по которым мы сделали именно этот выбор.

## «Кондор CR-480HL»

Длина, м.....	4,80
Ширина, м.....	2,15
Осадка, м.....	0,29
Килеватость, град.:	
на транце.....	14
на миделе.....	16
Сухой вес, кг.....	170
Диаметр баллона, м:	
в носу.....	0,40
в корме.....	0,50
Плотность ткани, кг/м <sup>2</sup> .....	1,35
Ширина кокпита, м.....	1,10
Пассажировместимость, чел.....	6
Высота транца, м.....	0,508
Мощность ПМ, л.с.....	40–50

Мое первое знакомство с «Кондором» состоялось еще в 2001 году, когда большинство потребительских RIB'ов представляли собой скорее «кальки» своих спартанских профессиональных собратьев. Талантливый петербургский конструктор и заядлый «рибман» Сергей Федорко (более известный в определенных кругах как Петрович) одним из первых разглядел за суровым обликом «жесткой пневматики» совершенно новые возможности и в один прекрасный день пригласил меня опробовать на Неве, по его собственному выражению, «автомобильчик на воде».

Уже сам облик новинки, непривычно легкомысленный и жизнерадостный, меня сразу очаровал, ну а когда тем же летом за штурвалом специально подготовленного «Кондора» я выиграл в своем классе знаменитый марафон White Nights Endurance, более известный как «24 часа Санкт-Петербурга», первое чувство обрело силу настоящей крепкой любви. Суточная гонка вокруг Петропавловки — очень тяжелое испытание не только для пилотов, но и для техники, поэтому могу с полной ответственностью заявить: и ресурсный тест на крутых водяных колдобинах трассы «Кондор» прошел на ура. Причем не в единственном экземпляре — его «братьев» в тот раз вышло на старт столько, что в пору было объявлять класс-монотип.

## «Раптор М-460А»

Длина, м.....	4,60
Ширина, м.....	2,30
Килеватость, град.:	
на транце.....	19
на миделе.....	21
Сухой вес, кг.....	284
Диаметр баллона, м.....	0,52
Плотность ткани, кг/м <sup>2</sup> .....	1,35
Ширина кокпита, м.....	1,20
Пассажировместимость, чел.....	6
Высота транца, м.....	0,508
Запас топлива, л.....	55
Мощность ПМ, л.с.....	60–70

Короче говоря, оказавшись за штурвалом этой легендарной лодки после почти пятнадцатилетнего перерыва, я вновь ощутил спортивный азарт. Уже сам облик лодки словно приглашает: «Поиграй со мной!» Крошечный кокпит, будто в спортивном купе, — как раз в расчете на романтическую встречу, ровно на двоих, и решительно отгорожен от носового отсека. Хотя, сказать по правде, единственного пассажира или пассажирку придется усадить именно туда — кормовую центровку лодочка не особо жалует (втроем–вчетвером





**РЕЗУЛЬТАТЫ ИСПЫТАНИЙ «Кондор CR-480HL»**

Нагрузка — 1 чел. плюс 30 л топлива, ПМ — четырехтактный Mercury 40, ГВ — алюминиевый трехлопастной Black Max шагом 15 дюймов, температура воздуха +18 °С, температура воды +14 °С, скорость ветра 3–5 м/с, высота волны 0,3–0,4 м, акватория — устье р. Большая Нева, Санкт-Петербург.

Об/мин	Скорость	
	узлы	км/ч
800	1,8	3,3
1000	2,4	4,4
1500	3,6	6,7
2000	4,4	8,1
2500	5,4	9,9
3000	5,9	11,0
3500	16,3	30,1
4000	19,5	36,1
4500	23,8	44,1
5000	27,0	49,9
5500	30,6	56,6

Нагрузка, чел.	Макс. скорость	
	узлы	км/ч
1	30,6	56,6
2	28,8	53,2
3	27,7	51,2
4	26,6	49,2

уже проще). Да и на заднем ходу стоит быть поаккуратней с газом — через стильную кормовую наделку вполне может плюхнуть водичка (впрочем, если экипаж в плавках и купальниках, никто не будет в обиде). Выпуск «Кондора» возобновили в неизменном виде, хотя в свое время высказывалось немало пожеланий увеличить обратный наклон транца — это позволило бы сильнее «занутрить» мотор для выхода на глиссирование. Будем надеяться, что эта несложная модернизация будет все же проведена уже в нынешнем модельном году.

Килеватость на транце далеко не запрещена, но довольно мягкий ход позволял в свое время уверенно вести борьбу на «битой» высокой волне гоночной трассы. Припомнил я и технику прохождения поворотов, которые «Кондор» с откинутым мотором проходит с заметным скольжением, словно заднеприводной автомобиль в управляемом заносе, а с занутренным способен «занырнуть» покруче и с более заметным внутренним креном, тем более под кратковременный сброс газа. Будущих владельцев, желающих извлечь из этой лодочки все

«драйверские» возможности, должен также предупредить, что «Кондор» довольно чувствителен к положению мотора по высоте, и не исключено, что, подбирая необходимый баланс между скоростью и маневренностью, придется немного поэкспериментировать при той нагрузке, с какой лодка будет чаще всего эксплуатироваться.

Если дельтовидный, словно наконечник дротика, «Кондор» как истинный спортсмен может потребовать некоторых предварительных настроек и вообще показаться кое-кому излишне «острым» в управлении, то работяга «Раптор» далек от подобных тонкостей. Сел и поехал. И пусть поза за штурвалом далека от идеала (и штурвал, и



ручка газа-реверса расположены высокова-то), обстоятельные люди будут чувствовать себя более надежно. На тонкую настройку триммером вполне можно не отвлекаться, тем более что легкомысленный слалом — не его стихия, да и сам вид лодки более сочетается с рыбацкими вейдерами, нежели с бикини.

Чувства надежности добавляет еще и то, что корпус здесь алюминиевый (подходить

к каменистым незнакомым берегам можно без опасений за товарный вид), да еще и при столь компактных размерах дополнен мощными трубчатыми релингами — это вам не болтающаяся под рукой леерная обвязка, более характерная для пневматики! Кстати, на релинги можно с успехом крепить как «стаканы» для удилещ, так и прочее навесное оборудование от всевозможных сумок и подсушков до эхолота; непромокаемые сумки именуются также под поперечными сиденьями-банками, так что лодка не только вместительнее «Кондора», но и позволяет более рационально разместить на борту объемистую поклажу.

**РЕЗЮМЕ**

Размер практически один и тот же, но характеры совершенно разные. Как и у людей. Или у автомобилей — скажем, спорткара и кроссовера компактного класса. Главные плюсы «Кондора» — броский спортивный дизайн и вполне соответствующее ему поведение на воде — скорее приглянутся молодежи (хотя еще раз напомним, что эта лодка способна по-настоящему показать себя если и не в самых умелых руках, то, по крайней мере, при наличии хотя бы базовых навыков скоростного пилотирования). Эта лодка в первую очередь для забавы, нежели для дела. Более практичные люди, которым важнее не адреналиновые выкрутасы, а возможность гарантированно переместиться из одной точки в другую, да еще и с немалой поклажей, наверняка выберут обстоятельный и вместительный «Раптор». ❄

**РЕЗУЛЬТАТЫ ИСПЫТАНИЙ «Раптор М-480А»**

Нагрузка — 1 чел. плюс 40 л топлива, ПМ — четырехтактный Mercury 50, ГВ — алюминиевый трехлопастной шагом 14 дюймов, температура воздуха +18 °С, температура воды +14 °С, скорость ветра 3–5 м/с, высота волны 0,3–0,4 м, акватория — устье р. Большая Нева, Санкт-Петербург.

Об/мин	Скорость	
	узлы	км/ч
750	1,9	3,6
1000	2,8	5,1
1500	3,7	6,9
2000	5,0	9,2
2500	5,6	10,3
3000	8,7	16,1
3500	17,6	32,6
4000	20,6	38,2
4500	24,4	45,1
5000	27,7	51,2
5500	30,8	56,9
5800	32,0	59,2

Нагрузка, чел.	Макс. скорость	
	узлы	км/ч
1	32,0	59,2
2	31,5	58,3
3	30,6	56,6
4	28,8	53,2



Санкт-Петербург  
Тел. +7 (812) 331-88-11  
Факс +7 (812) 331-88-10  
opt@mnev.ru  
sekretar@mnev.ru  
www.mnev.ru