



RusBoat 69: перспективный custom made

ТЕСТ
Кия

Артем Лисочкин ■ Термин custom made, давно ставший международным, переводится с английского как «изготовленный на заказ». Костюм можно просто купить в магазине, а можно сшить у портного – он будет тоже custom made. Причем фасон можно придумать самому, и больше ни у кого такого костюма не будет. Одинаковая серийная продукция «с одной колодки» устраивает далеко не всех, и водномоторники отнюдь не являются исключением.

Обычно серийную продукцию «подгоняют под себя» за счет довольно широкого набора опций, предлагаемого современными верфями – докупают «навигацию», ставят дополнительные релинги, переносят швартовные утки, настилают тиковое покрытие... Звуковые сигналы-дудки, фары-искатели, анатомические сиденья с кучей регулировок, дополнительные троллинговые моторчики – всего не перечислить. С технической точки зрения «нафаршировать» серийную посудину достаточно просто, и львиную долю затрат при этом занимает цена самого дополнительного оборудования.

Но бывает и так, что потребителю требуется более кардинальное вмешательство – вплоть до изменения основных размерений и компоновки. При стеклопластиковом производстве особо не разгуляешься – размеры ограничены раз и навсегда изготовленной матрицей, а вот алюминий вполне по-



ОСНОВНЫЕ ДАННЫЕ
катера «RusBoat 69»

Длина, м: – корпуса – габаритная	6.9 7.5
Ширина, м	2.5
Высота борта на мид., м	1.05
Осадка, м	0.35
Килеватость, град.: – на транце – на миделе	17 17
Сухой вес, кг	1000
Емкость топлив. бака, л	300
Габариты каюты, м: – длина – ширина макс. – высота от пайола – высота от сидений	2.45 1.95 1.60 1.0
Габариты кокпита, м: – длина – ширина	1.90 1.95
Высота транца, м	0.635
Мощность ПМ, л.с.: – максимальная – рекомендуемая	250 200
Пассажировместим., чел.	7
Кол-во спальных мест	4
Грузоподъемность, кг	700
Цена, руб.	От 985 000

звонит подобные вольности. В частности, надставить одну-две шпации, чтобы увеличить длину серийного корпуса, здесь можно без особых проблем.

Даже по сегодняшним строгим меркам подмосковная верфь «РусБот», лодки которой уже не раз бывали на нашей «мерной миле» — компания вполне солидная, как-никак 12 базовых моделей, выпускаемых серийно. Но в душе ее создатели, некогда члены клуба «Ока», сохранили творческий подход и энтузиазм водномоторников 70-х, поэтому с охотой идут на предлагаемые потребителями эксперименты, особенно когда в них явно прослеживаются знание предмета и здравый смысл. Тем более что у лодки custom made, если она окажется действительно удачной, есть все шансы пополнить немалый модельный ряд фирмы, перейдя в разряд серийной или малосерийной продукции. У «RusBoat 69», существовавшего на момент испытаний в единственном экземпляре и созданного по эскизам одного из частных заказчиков, такие шансы, по нашему мнению, несомненно, имеются.

Невиданный гибрид

Поначалу заказчику приглянулась модель 65 (см. № 234), но лодку хотелось сделать малость подлиннее. Дальше — больше. На сегодняшний день 65-й выпускается только в открытом варианте, но будущему владельцу понадобилось снабдить ее полноценной жилой каютой, как на более крупном «RusBoat 75». И не просто каютой.

Получившуюся компоновку мы бы затруднились отнести к одному из распространенных в лодочном виде типов. Скорее, это некая помесь классического каютника или cuddy cabin и хард-топа, причем с приподнятым положением поста управления — на кормовой переборке жесткой надстройки.

Внешность новинки, на сто процентов узнаваемая и оригинальная, вызывает поначалу несколько неоднозначные впечатления — профессиональные дизайнеры, скорее всего, будут морщить носы. Высокая объемистая носовая «кабина» практически клинообразного обтекаемого силуэта не имеет ни единого иллюминатора, если не считать крошечного чисто светового люка в потолке, и по этой при-



чине кажется еще более массивной, навевая «военно-морские» ассоциации. Нам объяснили, что от боковых окон отказался сам заказчик по каким-то собственным соображениям — хозяин-барин! А вот просторный кокпит, вся площадь которого до самого транца накрыта высоченной мягкой крышей, под которой можно свободно выпрямиться во весь рост, скорее напоминает прогулочную палубу экскурсионного теплохода.

Крыша, кстати, стационарная, несъемная, и хоть и выглядит со стороны обычным тентом, зашита изнутри полимерной обивкой наподобие той, что применяется в салонах автомобилей. Основной опорой для нее служат проложенные между окантовкой ветрового стекла и мощной кормовой таргой алюминиевые трубы, скрытые под обивкой. На внутренней поверхности крыши установлены плоские круглые светильники, врезан DVD-проигрыватель с отки-

Фото
Владимира Овдиенко



дывающимся вниз экраном, а в корме — столь же аккуратно прикрытые обивкой «ящики» сабвуферов. По бокам — поручни из нержавеющей стали, за которые удобно держаться стоя. Словом, изнутри поди догадайся, что сверху натянута обычная тентовая ткань синего цвета.

Да и вообще интерьер лодки зашит обивкой почти полностью, металла, пусть даже и крашеного, практически не видно. Синим под цвет сидений кожаным заменителем с мягкой подкладкой покрыта даже вся передняя панель — и перед водителем, и перед пассажиром слева. И если со стороны лодка выглядит несколько самоделкой, то внутри все очень аккуратно и «фирменно».

Обитаемым пространством, пусть и несколько увеличенным по сравнению с базовой 65-й, создатели лодки распорядились по-морскому грамотно, памятуя о том, что на любом судне, что большом, что маленьком, основные элементы внутренней обстройки должны нести сразу несколько функций.

Взять, к примеру, высокие тумбы, на которых установлены регулирующие кресла водителя и пассажира, снабженные складывающимися спинками. Если откинуть сложенные сиденья вперед, в левой тумбе об-

наруживается двухконфорочная газовая плитка, а в правой — раковина мойки-умывальника с краном. Под плиткой установлен компактный холодильник, а в тумбе под мойкой — шкафчик для кухонной утвари с полкой посередине, для доступа в который нет нужды сгонять с своего места водителя (большой пластиковый лючок расположен в проходе сбоку). Плюс все это хозяйство дополнено небольшими глубокими коробочками для хранения всякой мелочевки вроде тех же мобильных.

Стильная круглая банкетка с мягкой подушкой на левом «кринолине» за транцем — на самом деле отсек для установки газового баллона с обязательным нижним сливом. И с удочкой посидеть можно у самой воды, и правила установки газового баллона соблюдены на все сто! Здесь же за транцевой переборкой, никому не мешая, пристроился компактный держатель для «походной» установки четырех кранцев. А вот для «боевого» положения тех кранцев, которые вешаются в нос от миделя, хотелось бы видеть отдельные карабины, расположенные в пределах досягаемости с водительского и пассажирского кресел. Передняя швартовная утка доступна разве что с причала,

Результаты испытаний катера «RusBoat 69»

(нагрузка — 2 чел. плюс 20 л топлива, боковины ходового тента убраны, ПМ — четырехтактный Suzuki DF225, ГВ — стальной трехлопастной диаметром 16 и шагом 21.5 дюйма, скорость ветра — 3–5 м/с, высота волны — 0.1–0.2 м, темп. воздуха — 24°C, темп. воды — 19°C, место испытаний — р. Ока в р-не г. Серпухов)

Об/мин	Скорость, уз (км/ч)
600	3.4 (6.2)
1000	5.2 (9.7)
1500	6.6 (12.2)
2000	7.6 (14.1)
2500	13.4 (24.7)*
3000	20.4 (37.8)
3500	20.8 (38.5)
4000	28.4 (52.5)
4500	32.9 (60.9)
5000	36.9 (68.2)
5500	41.0 (75.8)
5800	42.8 (79.1)

* Устойчивый режим глиссирования при поджатом моторе

хотя при необходимости можно вполне безопасно воспользоваться бортовой потопчиной — она хоть и довольно узкая, но есть страховочный бургтик и поручни на крыше рубки. Но особой нужды в ней нет: надстройка — «хардтоп перед хартопом» — имеет сквозной проход. Кормовая дверь отсутствует, а в носу





откидывается вверх длинный люк, удерживаемый газонаполненными стойками.

Забортные трапы – собственного производства, и выглядят несколько грубовато, но зато сварены они не из банального алюминиевого угольника, а из более прочного полосульба, поэтому их надежность сомнений не вызывает – и захочешь, не согнешь, да и острых кромок на ступеньках нет. Трапов здесь два – в корме (где, естественно, обнаружился дополняющий его удобный вертикальный поручень), и в носу.

Благодаря носовому трапу удобно входить в лодку с необорудованного берега, тем более что имеются высокие отдельные релинги (к ним можно без всякого риска прислониться всем весом), но обнаружился у него и один недостаток: в поднятом состоянии он никак не фиксируется и на ходу не раз выпадал вперед при встрече с волной от проходящих по реке теплоходов и буксиров. В общем, пришлось попросту прихватить его к релингу коротким шкертиком.

Но главное ждало впереди. Уложив на направляющие центрального прохода каюты спинки диванов с жесткими основаниями, мы получили

идеально ровное спальное место чуть ли не на четырех человек, ведь улечься здесь можно и поперек. Опять столь ценимый на воде «принцип двойного назначения»! (Хотя, надо сказать, все большее число судостроителей начинает использовать схожий принцип, чтобы не искать место для закладных досок.) Единственный недостаток – полное отсутствие каких-либо полочек и шкафчиков для вещей в каюте.

Но и это, как оказалось, было еще не все. Опустив откидной столик на кормовой переборке кокпита, подобное мы проделали и на «прогулочной палубе». (Здесь, правда, используются отдельные закладные доски из толстой фанеры, одну из которых можно подвесить к тумбе с газовой плитой в качестве камбузного столика.) Честно говоря, получившееся спальное место-аэродром, занимающее практически всю обитаемую площадь лодки, мы увидели впервые. В паспорте скромно указано, что на лодке четыре спальных места, но, по нашим прикидкам, уложить здесь можно как минимум семерых. Крыша кокпита, естественно, дополняется съемными тентовыми боковинами, и лодка превращается в надежно закрытый со всех сторон домик.

Под всеми диванами – и в каюте, и в кокпите – безразмерные рундуки. Естественно, мы поинтересовались, как при таком обилии багажных отсеков обстоят дела с аварийной плавучестью. Нас заверили, что в корпусе нашлось пространство для

😊	<ul style="list-style-type: none"> – предсказуемое поведение на воде при хороших скоростных характеристиках – оригинальная «полуоткрытая» планировка – добротная внутренняя отделка – обилие спальных мест и багажников – универсальность основных элементов внутренней обстройки
😞	<ul style="list-style-type: none"> – дизайн «на любителя» – отсутствие креплений мягких подушек – отсутствие фиксации носового трапа «по-походному» – отсутствие полочек в каюте – отсутствие киповой планки или иного фиксатора для якорного конца на баке

равномерного размещения пенополиуретановых блоков общим объемом 2.4 м³, т. е. в расчете на то, чтобы удержать на воде примерно 2 т веса. Если учесть даже снаряженный вес лодки, запас получается солидный, должно хватить и на экипаж, оставшийся внутри.

Хороший семьянин

Лодка, как ни крути, чисто «семейная», а хороший семьянин – не любитель резких телодвижений, хотя бывает и не прочь прохватить с огоньком. Примерно такой ровный характер и

ТЕСТ Кия

Катер RusBoat 69 предоставлен для испытаний ООО «РусБот», Московская обл., г. Щербинка, ул. Молодежная, 1, тел./факс +7(925) 105-0-105, 105-5-105, info@rusboat.ru, rusboat@mail.ru, www.rusboat.ru

продемонстрировал нам на воде 69-й.

Зарыскивания на самом малом ходу, характерные для многих килеватых каютников, оказались едва заметными, а выход на глиссирование уверил нас в том, что посуда при этом со столиков никуда не уедет – кормовой дифферент чисто символический, при взгляде с водительского кресла нос намного не достаёт до линии горизонта. При 17-градусной килеватости, рассчитанной не только на штилевую гладь, лодка уверенно глиссирует уже при 25–26 км/ч, словно плоскодонка. А, как известно, чем ниже минимальная скорость глиссирования, тем больше резервы экономии топлива в дальнем походе. Да и на беспокойной воде проще поддерживать оптимальный режим.

Плавные развороты на пол-

ном ходу проходятся с весьма умеренным креном порядка 10–15°, словно и нету здесь высокой массивной надстройки, а при попытках повернуть покруче винт исправно подхватывал воздух, выступая в роли своеобразного ограничителя, так что практически полное отсутствие боковой поддержки на водительском и пассажирском креслах никак на комфорте управления не сказалось.

Словом, своим поведением на воде эта новинка очень напоминала свой куда более легкий прототип. Хорошей оценки заслуживают и передавшиеся по наследству скоростные качества – «нафаршированный» до предела и более длинный custom made при мощности 225 л.с. практически «достал» 65-й со 175-сильным мотором (80 и 82 км/ч соответственно).

Резюме

Как появляются на свет новые модели? Конечно, клерки из отдела маркетинга какой-нибудь верфи могут тупо отслеживать модельные ряды конкурентов и при появлении у них, скажем, «промежуточной» лодки длиной 5.3 м при уже имеющихся корпусах 5.1 и 5.5 тут же давать команду конструкторам «догнать и перегнать». Но нам больше по душе куда более органичный и естественный метод, реализованный компанией «РусБот». Конечно, представления потребителя и профессиональных судостроителей могут во многом не совпадать, но всегда можно прийти к удовлетворяющему обе стороны консенсусу, что и произошло в случае с 69-м. По нашему мнению, этот «custom made» вполне достоин пополнить модельный ряд фирмы и пойти в серию.

