

КАТЕРА и ЯХТЫ

2 (165) 1998 г. август-сентябрь-октябрь

POWER & SAIL BOATS

ФРИСТАЙЛ НА АКВАБАЙКАХ



«КУРС» КОНСТРУКТОРА ЕРШОВА ■ МОТОЛОДКА ПО-АМЕРИКАНСКИ
 «ГОУ ФАЙВ» — ШВЕРТБОТ ИЗ ФИНЛЯДИИ ■ ЧЕРТЕЖИ МОТОЛОДКИ ПОД «НЕПТУН 23»
 ПАРУСНАЯ НЕДЕЛЯ КАУСА ■ ВОДНО-МОТОРНЫЕ ПРАЗДНИКИ В ПЕТЕРБУРГЕ

MERCURY

PERFORMANCE OUTBOARDS



**Подвесные моторы мощностью 2.5–250 л.с.
Стационарные двигатели Mercruiser
Сервисный центр
Винты, смазки и другие аксессуары**

Гарантия на все двигатели

Внимание!

Уникальное предложение:

- 1) бесплатное техническое обслуживание в течение первого года эксплуатации
- 2) бесплатная доставка до ближайшего к вам аэропорта или ж.д. станции
- 3) возможна оплата оптовых партий ценными бумагами

Ищем дилеров

195256, Санкт-Петербург, пр.Непокоренных, д.47
тел.: (812) 535 1639; факс: (812) 535 2496.



НАМ ТРИДЦАТЬ ПЯТЬ

Тридцать пять! Конечно, это — не возраст, особенно, если сравнивать с возрастом наших старших "братьев": ведь в 1998 году отмечают 150-летие "Морской сборник" и 100-летие — "Судостроение" (пользуемся случаем поздравить дружественные редакции!). Но, с другой стороны, в наше отнюдь не благоприятное для издательской деятельности время это не так уж и мало! Тридцать пять — пора зрелости, осмысления пройденного, четкого определения целей жизни.

Мы далеки от юбилейных настроений, праздновать рано, однако хотим поделиться с Вами оптимизмом: "КиЯ" живы и, надеемся, самая тяжелая пора позади. Благодаря финансовой помощи фирмы "Виктория" редакция наконец-то приобрела родные стены, получила техническое оснащение, позволяющее оформлять журнал на высоком художественном уровне, и возможность планомерного выпуска "КиЯ". Восстановливаются периодичность и график выхода журнала. Мы смогли вернуться к прежнему формату и, что сегодня немаловажно, журнал приобрел современное полиграфическое исполнение и по красочному внешнему виду вышел на уровень западных "лодочных" изданий. Мы сумели сохранить лицо и стиль журнала.

Помните: как и раньше, это — Ваш журнал. Подсказывайте тематику будущих статей. Задавайте вопросы, на которые нужно подготовить ответы. О чем Вы хотели бы прочитать? О чем можете написать? Какие чертежи хотите увидеть на страницах "КиЯ"?

Мы не призываем к повторению пройденного, но не собираемся и сходить с завоеванных позиций! Да, тридцать пять лет назад все было яснее и проще. Мы начинали как альманах для судостроителей-любителей и этому направлению не изменяли, даже превратившись в спортивно-методический журнал Спорткомитета СССР. По проектам "КиЯ" строились первые в стране катера с обводами "глубокое V", первые "кафедралы" и "морские сани", первые виндсерферы и т.п. и т.д. Мы в числе первых приоткрывали железный занавес — стали знакомить наших яхтсменов и водномоторников с "гонками-рекордами-моторами" за рубежом. Дальше — больше. Проводимые ежегодно соревнования на призы "КиЯ" во многом способствовали подъему массовости советского спорта, и развитию отечественной промышленности, выпускающей лодки и моторы. Славными страницами истории 70-х и 80-х годов остались крупнейшие в стране гонки крейсерских яхт на "Кубок Балтики" и всесоюзные водно-моторные соревнования на судах народного потребления. Теперь мы можем гордиться тем, что нашими постоянными читателями были нынешние корифеи, включая Олимпийцев, гонщиков "Формулы 1", ведущих конструкторов и первых "плавателей вокруг света".

Но многое произошло за последние годы. Тяжелое время переживает страна. Все виды спорта, став профессиональными и лишившись поддержки государства, теряют массовость, прекращается приток молодежи, ветшает материальная база. Самые мощные яхт-клубы приходят в упадок. Некогда огромный — до 2.5 миллионов единиц — маломерный флот по

большой части стоит на приколе. Свернуто крупносерийное производство лодок и моторов; если что-то и строится, то в надежде продать за границей. Никак не удастся стать на ноги мелким производителям. Нет ни единой технической политики, ни порядка. О чем говорить, если ГИМСы попали в систему госкомприроды...

И тем более отранно, что кое-где на местах теплится жизнь. Как ни странно, проводятся регаты, продолжают работу с детьми энтузиасты, снаряжаются дальние плавания, в том числе и на судах самостоятельной постройки. Наши читатели, которым посчастливилось найти спонсоров, свободно ходят туда, куда еще десять лет назад только мечтали ходить, участвуют в кругосветках и трансокеанских гонках одиночек. Появление в продаже моторов, материалов и комплектующих производства лучших зарубежных фирм позволило нашим талантливым конструкторам создавать современные и конкурентоспособные яхты и катера.

В создавшейся обстановке особенно важна пропаганда положительного опыта, всемерная поддержка тех, кто строит и плавает, кто пытается возродить отечественный парусный и водно-моторный спорт. В этом мы видим свою главную задачу.

Возрожденный журнал должен стать не просто сборником нужных статей, а летописью — панорамой жизни, оперативно освещать самое интересное из происходящего в мире. Но не будем при этом забывать ни советы бывалых, ни "язык техники" — чертежи и эскизы, ни "полезные мелочи". Экстремальные виды спорта и разбор типичных аварий, приключения и уроки морской практики, борьба за рекорды и портреты выдающихся людей — все это одинаково нужно и интересно. Мы собираемся возродить забытые рубрики (вроде "Азбуки судостроения") и открывать новые (вроде "Автомобиль и лодка"). Мы хотим, чтобы нас читали и профессионалы, и любители. Мы стараемся и будем стараться давать материалы "из первых рук", предоставляя слово самим конструкторам, ведущим спортсменам, опытнейшим капитанам.

Как видите, наша генеральная линия не изменилась, хотя и в жизни самой редакции произошло многое. Ушли из жизни Д.Курбатов и В.Ермолин, Е.Семенов и Г.Новак. Тем не менее удалось сохранить костяк редакции, основу авторского актива, надеемся — и доброе отношение читателей. Идет смена поколений, появились молодые и энергичные сотрудники. Можем, наконец, подумать и о дальнейшем расширении связей с зарубежными редакциями. А главное, нет теперь ни негласного давления сверху (когда, например, Москва "не советовала" нам давать очерк о плавании литовских яхт в Нью-Йорк), ни цензурских вычерков.

Итак, мы полны решимости, но все наши редакционные планы ничего не стоят без Вашей поддержки.

**Наш адрес тот же, что и 35 лет назад.
Ждем Ваших писем с предложениями, идеями, материалами.**

Редакция

КАТЕРА И ЯХТЫ



Нам — тридцать пять! 1

ТЕХНИКА СПОРТУ И ТУРИЗМУ 4-15

Наше интервью: "Курс" конструктора Ершова 4
 Амфибийный катер-аэросани "И-1". Ю.Ишков 8
 Катера завода "Амур". Б.Соколов 9
 На Корабельной стороне. В.Соколов 12
 Лодочные прицепы-трейлеры. И.Алясьев 14

ЗА РУБЕЖОМ 16-39

На Бот-шоу "Вене-98". В.Митрофанов 16
 Мотолодка по-американски. Н.Карасев 24
 Сегодняшняя "Сигаретт" 28
 Юбилей угловой колонки 31
 Английский рекордсмен 36
 Этот ни на что не похожий "Гоу файв" 38

МАСТЕРСКАЯ ТЕХНИЧЕСКОГО ТВОРЧЕСТВА 44-59

Для самостоятельной постройки:
 "Нептун-33" плюс "Нептун-23". Ю.Зимин 44
 Парусно-моторный ботик "Орешек". И.Ставицкий 48
 Семь лет под стакселями. Б.Очередин 52
Домашний механик:
 Новый самарский мотор — "Вихрь-30МА" 54
 Тахометр-термометр "ЛПС-Интер" 55
 Покупаем подержанный мотор. К.Константинов 56

СТАРТ ФИНИШ. ПОБЕДИТЕЛЬ 60-83

Парусная неделя Кауса. А.Петров 60
 Русский старт в "Around Alone" А.Большаков 65
 Перемены в "кадетском корпусе". П.Андреев 66
 На веслах через океан. А.Альбов 68
Наш репортаж:
 Водно-моторные праздники в Петербурге (Противостояние звезд;
 Формула будущего; "Формула-3" — младшая сестра;
 Всадники над Невой. Гонка катеров "Оффшор" 70

КРУГОЗОР 84-93

Снова о "Титанике". Ю.Саруханов 84
 Морская смесь 90
 "Старшип" плывет в следующее тысячелетие 92
 Страничка рыбакова. За речным прыгуном. А.Великанов 93

Мелкие сообщения: 13, 29, 30, 36, 40-43, 58, 59, 69, 87, 88



We are thirty five years old!

Celebrating the thirty-fifth anniversary of the «Power & Sail Boats» Magazine 1

TECHNOLOGY FOR SPORT & TOURISM 8-33

Our interview: The «Course» of the designer Jershov.
 A story about one of the St. Petersburg cooperative societies. 4
 Amphibian motor-boat and propeller-sledge «И-1». Yu. Ishkov 8
 Boats produced by the «Amur» factory. B. Sokolov.
 The Komsomolsk-on-Amur plant production 9
 At the Shipbuilding land. V. Sokolov.
 Present days of the Salambala Shipyard (Archangel) 12
 Boat trailers. I. Alashev 14

OVERSEAS 34-49

At the Boat Show «Vene-98» in Helsinki. V. Mitrofanov 16
 A motor-boat built in the American way. N. Karasev 24
 Today's standing of the «Cigarette» 28
 Steerable thruster's jubilee 31
 The English record holder.
 Circumnavigation of the «Cable & Wireless Adventurer» 36
 This incongruous «Go Five» 38

WORKSHOP 34-49

Make a boat yourself:
 «Neptun-33» plus «Neptun-23». Yu. Zimin.
 Drawings for a plywood boat building 44
 Sail-power boat «Oreshok». I. Stavitsky 48
 Seven years under the staysails. B. Ocheredin 52
Handy with tools:
 New Samara outboard «Vikhr-30MA» 54
 Tachometer-thermometer «LPS-Inter» 55
 To buy a second-hand engine. K. Konstantinov 56

START FINISH. WINNER 54-73

The Cowes Sail Week. A. Petrov 60
 Russian start in «Around Alone» race A. Bolshakov 65
 Changes in the «Cadet corps».
 Building of the centreboarders «С» Mark IV in Russia. P. Andreev 66
 Rowing across the ocean. A. Albov 68
 Our reporting: powerboat high days in St. Petersburg
 (Stars opposition; Formula of the future; «Formula 3» — younger sister;
 Riders over the Neva river; Offshore powerboats racing) 70

OUTLOOK 74-84

Once more about «Titanic». Yu. Sarukhanov 84
 Marine potpourri 90
 «Starship» heads for the next millenium 92
 Angler's page: For the river hopper. A. Velikanov 93

Short reports: 13, 29, 30, 36, 40-43, 58, 59, 69, 87, 88

КУЛЬТУРНО-ПРОСВЕТИТЕЛЬНЫЙ
 НАУЧНО-ПОПУЛЯРНЫЙ ЖУРНАЛ
 ОСНОВАН В 1963 г.

Выходит четыре раза в год

Главный редактор
 Константин КОНСТАНТИНОВ

Директор Андрей МАКСИМОВ

Ответственный секретарь Юрий КАЗАРОВ

Парусный отдел Андрей ПЕТРОВ

Секретарь редакции, отдел писем и подписки
 Валентина ПОЛУНИНА

Отдел рекламы Ольга ШУЛЬГА

Художник Эдуард БУБОВИЧ

Компьютерная верстка Александр ФРУМКИН

Отдел распространения Николай МАЗОВКА

Адрес: 191186, Санкт-Петербург,

ул. Малая Морская, 8

Тел. редакции: (812) 312 4078,

факс: (812) 312 5360

Цена свободная. Общий тираж 20 000 экз.

Цветоделение - «АМОС»

©ТОО «Журнал «КАТЕРА и ЯХТЫ», 1998

Журнал зарегистрирован Министерством печати

и информации РФ. Регистрационное

свидетельство №01607 от 29 сентября 1992 г.

Лицензия ЛР №061564 от 19 августа 1992 г.

Учредители: ТОО «Журнал «КАТЕРА и ЯХТЫ»;

Издательство «Судостроение»; ВНТО

судостроителей им. академика А.Н.Крылова

Присланные материалы не рецензируются и не

возвращаются. Полное или частичное

воспроизведение или размножение материалов,

опубликованных

в настоящем издании, допускается только

с письменного разрешения ТОО «КАТЕРА и ЯХТЫ»

За содержание коммерческой информации

и рекламы ответственность несет рекламодатель

На обложке: Обладатель Гран-При России,

неоднократный Чемпион Мира по фристайлу

Марк Сикерлинг в момент исполнения одного

из сложнейших элементов своей программы —

оборота на 360°. С.-Петербург, 12 июля 1998 г.

Фото Д.Лавецкого («Интерпресс»)

Наши рекламодатели

Завод «Амур», Комсомольск-на-Амуре	11
ООО «Автохарт», Москва	14
«ITE ЛиА» Выставка «Holidays 98», Москва	15
«Мэссе Дюссельдорф», г.Киль, Германия	23
АО Торговый Дом «Царь», Москва	30
ТОО «Квартет», СПб	34
ОАО «Моторостроитель», Самара	54
Фирма «ЛПС-Интер», Москва	55
ТОО «Альфир», СПб	59
ЗАО «Аксель-Марин», СПб	83
ООО «Фордевинд-Регата», СПб	83
ООО «КБ-32», Екатеринбург	94
АОЗТ «Вест-Тер», СПб	94
ЗАО «Навиком», Москва	94
ТОО «Франкарди», СПб	95
ТОО «Арсенал», Таганрог	95
ООО «Стенд сервис», Москва	95
ОАО Автопарк № 6 «Спецтранс», СПб	95
«РЕСТЭК», Санкт-Петербург	96
ЗАО «Меркурий-НИИТМ», СПб	II стр. обл.
ЗАО «Стрингер», Санкт-Петербург	III стр. обл.
АО Торговый Дом «Царь», Москва	IV стр. обл.
Частные объявления	94

■ Наше интервью

Основные проекты, разработанные Б.Ершовым наЛЭЗСС в 1976-1983 гг.:

Катер "Ритм",
МЛ "Дельта",
Катер "Олимп" (см. № 89),
МЛ "Гамма",
Катер "Сигма" (см. № 123),

в кооперативе «Курс»:

Картоп-лодка "Пионер",
Катер "Ленинград",
Катер "Фантом 660",
Каное "Гурон",
Гидроцикл с надувн. бортом,
Лодка "Форель 510",
МЛ "Дельта" ("Т" и "Р"),
МЛ "Дельта-люкс",
Лодка "Лагуна",
МЛ "Краб" с надувн. бортом

«КУРС» конструктора Ершова

С началом перестройки все мы были свидетелями бурного расцвета кооперативного движения. С его приходом многие связывали ожидания быстрых перемен и в малом судостроении. Однако о надеждах на лучшую жизнь нашего прогулочного флота пришлось быстро и надолго забыть. Производственные кооперативы, товарищества и СП, не прожив и года-двух, разорялись, перепрофилировались, уходили в другой — более выгодный — бизнес. Из сотни возникших на заре перестройки производственных судостроительных фирм на сегодня можно назвать только пять-семь, которые смогли выжить и сохранить выбранное направление. Среди них кооператив "Курс". Мы сочли этот факт интересным и решили побеседовать с руководителем фирмы Борисом Николаевичем Ершовым

Редакция: Что такое фирма "Курс"? Как родилась, с чего начинала свою деятельность?

Б.Ершов: Наша фирма организована в 1988 году. Идеей было собрать специалистов в области малого судостроения для создания новых проектов, разработки новых технологий и в дальнейшем внедрения их в массовое производство, в частности, на Ленинградском экспериментальном заводе спортивного судостроения.

Фирма "Курс" вошла в состав завода, он был одним из наших учредителей. Это устраивало и завод, и нас. В состав "Курса" входили проработавшие на заводе многие годы специалисты, ведущие конструкторы, опытные технологи. Я сам к этому моменту проработал на заводе более десяти лет — и конструктором, и начальником цеха, и мастером, и технологом. И основные проекты, созданные на заводе, были моими проектами: это "Ритм", "Дельта", "Олимп", "Гамма", "Сигма". Для тех времен это были довольно удачные катера. Многие из них выпускались серийно и выигрывали соревнования на приз жур-

нала "Катера и яхты".

Наш союз казался логичным и правильным и первые два-три года давал хорошие результаты. Это время было началом кооперативного движения, кооперативы резко пошли в гору. Их, как правило, возглавляли люди с новым мышлением, с новым подходом, инициативные. У нас активно создавались новые проекты, оснастка по новым технологиям с применением стеклопластика. Заводу не надо было тратить силы и время на самый непроизводительный этап, он имел возможность полностью сосредоточиться на проблемах серийного производства.

Спрос на продукцию тогда был большой. Работая в основном на отечественных материалах, стоимость которых была гораздо ниже мировых цен, и обеспечивая достаточно высокое качество, мы в то время смогли выйти на западный рынок. Наши лодки продавались и в Финляндию, и в Швецию, и в Германию, и в Италию по твердым ценам, заключались длительные контракты. Наиболее удачным проектом того периода я бы назвал парусно-гребную картоп-лодку "Пионер".

Редакция: Ну, а за счет чего удалось выжить, когда начались трудности и в стране, и на заводе?

Б. Ершов: Вообще-то выживать нам пришлось с первых месяцев образования "Курса". Основным направлением изначально у нас было заложено создание проектов, которые до серийного производства никакой прибыли приносить не могут. Деятельность эта убыточная. Ведь кооператив должен был оплачивать аренду, тепло, воду, электричество, находить средства на оплату привлекаемых специалистов, финансировать новые разработки. Поэтому нам пришлось одновременно делать и работу, которая приносила бы реальные деньги. Делали опытные партии по новым проектам, выполняли единичные заказы, принимая заявки от частных лиц. Уже тогда нарабатывалась модель: проект — производство — реализация в единой связке.

К началу 90-х и покупательная способность, и спрос на лодки стали падать. Покупатель, способный покупать, начал все требовательнее относиться к качеству. Завод же на волне всплеска спроса качество упустил, неудивительно, что его серийная продукция стала раскупаться все хуже. Пока дело не заглохло совсем: сейчас завод как судостроительное предприятие практически не существует. Мы же продолжаем работать, не только создавая новые проекты, но и выпуская, правда, немного, и продавая новые лодки, которые находят своего покупателя. За счет чего выжили? Мы постоянно уделяли внимание качеству, смотрели вперед, искали что-то новое, преворая это в свежие проекты. Словом, высокая квалификация специалистов "Курса" обеспечивает и удачные проекты, и высокое качество работы.

Редакция: Мы знаем, что инициатором создания "Курса", главной "движущей силой" был и остается конструктор Ершов. В связи с этим — расскажите немного о себе: как пришли в малое судостроение, можно ли говорить о "счастливом случае"?

Б. Ершов: Могу сказать, что малое судостроение — это мой крест, который несу уже сорок лет. Ничем другим я в своей жизни не занимался. Началось это мое увлечение с семи лет, когда я пошел в судомодельный кружок. Здесь я проводил все свободное время, считался лучшим судомоделистом. Очень благодарен своему первому учителю труда Аркадию Николаевичу, который и смог превратить это увлечение в дело жизни. Поэтому после школы путь был один — кораблестроительный институт. Меня никто не заставлял, никто не помогал. Все сам. В институте я еще не знал, что займусь именно малым судостроением, хотя любовь к лодкам и моделям осталась. Была идея заняться наукой — я ходил заниматься в гидродинамическую лабораторию, делал научные доклады, имел дипломы. Но когда при распределении как вариант был предложен ЛЭЗСС, я без колебаний выбрал именно завод. Попал я в экспериментальную группу этого экспериментального завода. Все надо было делать своими руками — от проекта до модели и опытного образца. Мне это все очень нравилось, тем более, что в те годы на заводе рядом со мной работали интересные ребята — известные гонщики: Г.Г.Щеглов, А.Берницын, А.Дмитриев. Нравилась особая творческая атмосфера, завод был на подъеме: в канун Олимпийских Игр-80 он был выбран генеральным поставщиком по судам обеспечения. К этому времени меня уже заметил прежний директор завода А.М.Анисимов, поверил в мои возможности. Была поставлена задача: меньше чем за полгода сделать проект и построить по нему серию катеров для обслуживания парусной регаты в Таллинне. Это были

очень сжатые сроки. Тем более, что в те годы опыта работы со стеклопластиком не было. Все пришлось познавать на ходу. У нас и приклеивалось то, что не должно приклеиваться, и отставало то, что должно быть надежно соединено. Мы и выламывали, и снова строили. Так или иначе, катер "Ритм" был представлен на утверждение Главспортпрому. Катер понравился, его утвердили. Для Пириты было сделано около 30 таких катеров. И, кстати, таллиннский Олимпийский огонь зажигали именно на катере "Ритм". Был такой исторический факт.

Так состоялся мой жизненный выбор. Был ли это счастливый случай? Наверное, он всегда приходит неслучайно.

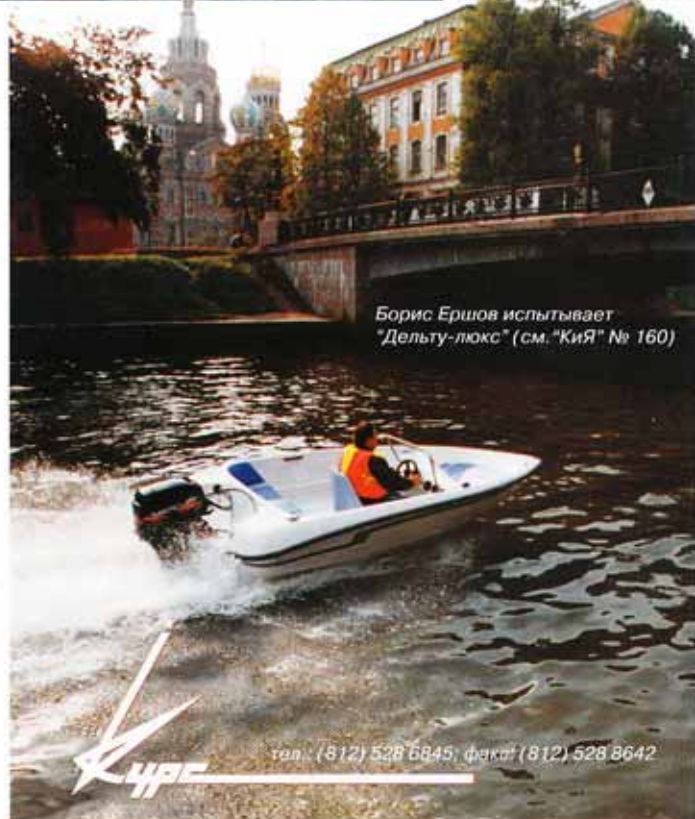
Редакция: А как рождается сама идея проекта, с чего она начинается? Как воплощается? Сколько их было за эти годы сделано, каков их диапазон?

Б. Ершов: Чтобы придумать, а затем и внедрить какой-либо новый проект, первое, что должно быть у конструктора — это внутренняя тяга. Без этого просто невозможно. Даже если у человека есть требующееся образование, но нет внутренней потребности, желания построить что-то необычное, хорошего проекта не получится. Ну, а сам процесс начинается с изучения всей доступной литературы, сбора информации. Малое судостроение — это такая тонкая область судостроения, где очень многое основано на личном опыте, на интуиции. Здесь особо рассчитывать на готовые формулы, программы, прото-типы нельзя. Выбираешь удачные конструктивные элементы и решения со многих лодок, анализируешь то, что создано до тебя. И на основании личного опыта, подгоняемый какой-то новой своей внутренней идеей, садишься за проект. Конечно, если у тебя опыта эксплуатации лодок нет, хорошего проекта ты опять-таки не создашь. Надо сказать, именно поэтому с са-

мого начала работы на заводе я все катера испытывал сам, постоянно находился на воде. Во время испытаний понемногу очерчивается, формулируется весь круг проблем, по которым надо продолжать работу. Становится ясно,



Катер "Олимп" на ходу



Борис Ершов испытывает "Дельту-люкс" (см. "Кия" № 160)

что надо будет на лодке изменить, чтобы она чище глассировала, легче преодолевала волну, была удобнее и приятнее в эксплуатации. Очень многое давало участие в соревнованиях на приз вашего журнала. Важны были и сами суровые условия гонки, и живое общение с коллегами.

Многое я почерпнул из иностранной литературы, ведь возможности самому поехать на запад и посмотреть тогда не было. Я постоянно ходил в ЦНТБ, изучал все доступные журналы по прогулочному флоту. Часто "Motor Boat and Yachting" и "Yachting World" приносил на завод, показывал своим товарищам, и мы вместе находили какую-то новую идею. Неоценимую помощь оказывал журнал "Катера и яхты", я прочитывал все номера от корки до корки. Ну, а все теоретические расчеты — это наша литература (переводная — Х.Баадер, например), справочники и т.д.

Второй этап проектирования — это чисто экономический подход. Изучаешь рынок судов у себя в городе, едешь на выставки по стране. Видишь, что вроде таких судов, как ты задумал, никто не выпускает. Одновременно изучаешь похожие лодки, отмечая, что у одной — такой недостаток, у второй — другой. Пытаешься все это учесть, хотя и понимаешь, что идеальных проектов не бывает. И когда проходит какое-то время уже после воплощения проекта в изделие, осознаешь, что сейчас уже кое-что хотелось бы изменить. Это процесс бесконечный — постоянный поиск оптимального компромисса.

За годы работы на заводе и в кооперативе я сделал пятнадцать проектов, которые выпускались серийно. Кроме того, много было промежуточных — опытных, созданных в двух-трех экземплярах. Даже выполняя заказы частных лиц, я старался проверить ту или иную свою идею. Запомнилась работа над катером "Олимп". Тогда в стране катеров такого представительского класса — с двумя импортными двигателями, с роскошной каютой и летучим мостиком — не строилось. "Олимп" был сделан для нашего парусного центра в Сочи. К сожалению, в единственном экземпляре — не нашли финансирования.

А в самые трудные годы кооператив выжил благодаря картол-лодке "Пионер". Была сделана не одна сотня таких лодок. На мой взгляд, это был удачный проект: такого класса лодки не выпускались тогда ни у нас в стране, ни за рубежом.

Было много и экзотики. Например, строили мы гидроцикл с надувными бортами и двигателем от "Бурана", каноэ "Гурон", катер "Фантом-660". Сейчас концепцию производства я решил перестроить. Остановиться на одном-двух проектах и максимально увеличить их серию. Во-первых, это семейство моделей мотолодки "Дельта" — ее рыболовная, туристская и представительская модификации. А во-вторых, гребно-моторная лодка "Лагуна". Именно она должна прийти на смену "Пионеру". "Лагуна" имеет характер уже "взрослой" лодки, рассчитана на выход в плавание 2-3 человек, но меньше "Пеллы-фиорда", дешевле ее и может перевозиться еще на крыше автомобиля. Сейчас сделана и парусная версия "Лагуны" — с убираться швертом.

Маленьким коллективом, (нас всего 10-12 человек), который одновременно с постройкой лодок еще занимается и новыми разработками, очень сложно выпускать большую номенклатуру лодок. Сам технологический процесс не успеваешь довести, отработать, сделать дешевым. А ведь сейчас каждая новая лодка должна быть дешевой и главное — очень качественно сделанной. Только тогда она будет покупаться. Без крупной серийности этого не добиться!

Поэтому я решил пока остановиться на этих двух моделях.

Редакция: Значит, с большими катерами, вроде когда-то освоенного "Флиппера", покончено?

Б.Ершов: Большие катера мы можем выпускать, если будет серийный заказ минимум на 5-10 судов. При меньших сериях возникают проблемы, и могу пояснить почему. Когда мы продавали лодки за границу, — схема была простая. Зарубежный партнер согласен был покупать у нас лодки, в первую очередь, если они устраивали его по качеству. По качеству они его устраивали. Второе условие: если нас устраивала его цена, а партнер должен был иметь возможность продавать нашу лодку у себя по цене вдвое большей — только тогда покрывались его накладные расходы, пошлины на ввоз и т.д. В те времена по такой схеме работать еще было можно, потому что стоимость отечественных материалов была в 5-10 раз ниже стоимости импортных, да и рабочая сила была намного дешевле, чем сейчас.

Когда произошел резкий скачок цен на отечественные материалы, энергоносители, рабочую силу — резко возросла стоимость изделия. Сейчас у нас любая лодка стоит столько же, сколько аналогичные лодки за рубежом. Понятно, что на Запад продавать свои лодки мы уже не можем. Такую лодку наш зарубежный партнер с учетом всех затрат и своего интереса продать уже не сможет.

Сейчас мы ориентируемся в основном на внутренний рынок. Три-четыре года назад покупателей внутри страны было немного. Сейчас их становится все больше. Люди стали свободно ездить за границу, стали сравнивать качество и цены. Многие могут привезти лодки сами. Образовалось много предприятий, которые привозят моторы, лодки, катера из-за границы и здесь продают. При такой ситуации крупные катера мелкой серией строить смысла нет, даже если по цене и по качеству они на том же уровне, что и привозимые из-за границы.



Гребно-моторная лодка "Лагуна" (см. "Кия" № 164) и на заднем плане рыболовная модификация МЛ "Дельта"

Катер "Фантом 660"
(6,6 × 2,3 м; под дв. 130-300 л.с.)



Универсальная (гребно-моторно-парусная) картол-лодка "Пионер"

Таким образом, в конкурентном отношении здесь ничего не получается, с крупными катерами — проблема. Поэтому нашей фирмой и выбрана ориентация на лодки длиной до 5-6 м. К тому же, спрос именно на подобные лодки сейчас возрастает — это хорошо чувствуется. Ввозить же такие относительно недорогие лодки тому, кто занимается продажей импортной продукции, невыгодно.

Иногда мне задают вопрос: а как же сами западные производители могут и конкурировать внутри страны и продавать на внешнем рынке? А почему у нас лодки такие дорогие? Я много поехал по западным фирмам и везде ситуация приблизительно одинакова. Например, в той же Финляндии 1 кг смолы стоит 8-9 FM, т.е. 10 руб., а я вынужден покупать у них ту же смолу по 16 руб. Такое же соотношение и по другим материалам. Если говорить о помещениях небольших финских судостроительных фирм, то своих зданий у них, как правило, нет. Все арендуют, а с учетом стоимости тепла, воды, энергии стоимость аренды у них в два-три раза ниже, чем у нас. Но самое главное — все мелкие судостроительные фирмы живут в кредит, а годовой процент кредита у них — 5%. И работают по такому принципу — осенью берут кредит у государства, зиму работают на склад, за лето свою продукцию продают, с учетом своей прибыли отдадут кредит, а осенью берут его снова. Ясно, что у нас из-за общей тяжелой экономической ситуации так не получается. Поэтому зимой мы работаем в убыток, а за лето стараемся долги возвращать.

Именно по этой причине мы не можем снизить себестоимость нашей продукции настолько, чтобы реализовывать ее на Западе. Мы никогда не жили "жиром". Может быть поэтому некоторые наши старые специалисты, подходя к преклонному возрасту, начинают подыскивать более денежную работу. Мне трудно в чем-то их упрекать: ведь за аналогичный труд на Западе рабочие получают значительно больше.

Ставку я делаю на молодежь. Им интересно. Они видят перспективу. С такой широкопрофильной "школой", которую они проходят здесь, их возьмут в любом месте. Сейчас преддипломную практику у меня проходит мой сын Роман, который тоже заканчивает Кораблестроительный институт.

Редакция: А как в наших суровых условиях удастся продвигать свою продукцию?

Б.Ершов: Конечно, мы даем рекламу в различные издания.

В первую очередь специализированные. Раздается много звонков с просьбой продать ту или иную лодку. Когда спрашиваешь, откуда вы узнали о нашей фирме?, то говорят — из журнала "КиЯ". Особенно таких звонков много от читателей из Сибири, с Украины. Второй путь — это выставки. Их отдача очень низкая, причем снижается год от года. Посещаемость выставок просто ничтожна. Организаторы, получая весьма значительные суммы за предоставляемую площадь, не заботятся о привлечении посетителей, нет рекламы самих выставок. Кстати, последняя Бот-шоу в Петербурге еще раз это подтвердила.

И третий путь — активность самих покупателей. Купив какую-либо лодку, владелец знакомит с ней своих близких, друзей. Это бывает лучшей рекомендацией. Кстати, за все годы работы "Курса" мы ни разу не получили рекламаций, ни разу не нарушили своих договорных обязательств.

Считаю очень хорошим делом проведение независимых испытаний "На мерной миле "КиЯ". Читатели — потенциальные покупатели — с доверием относятся к объективной и всесторонней информации о потребительских качествах новинок.

Редакция: Как вы оцениваете перспективы фирмы и вообще ближайшее будущее нашего прогулочного флота?

Б.Ершов: Мнение не только мое, но и всех производителей в Петербурге: сейчас наметился подъем по спросу, реализации. Хотя мы постоянно и говорим, что живем плохо, но средний класс начинает подниматься. Людей, которые могут купить новую лодку, становится все больше и больше. И получается цепная реакция: покупает один, на него смотрит другой. Выпали по спросу последние пять-семь лет. Люди старшего поколения занимались лодками и моторами на любительской основе, теперь им трудно опять заниматься этим с прежним энтузиазмом. Поколение уже сменилось. Новое поколение — в 25-30 лет — это нередко люди состоятельные, которые уже приобрели машину и загородный дом, они начинают втягиваться в активный отдых на воде. Этот подъем будет все более заметным. Через короткое время это упрется в необходимость развития инфраструктуры на воде — где эти лодки держать, хранить, как ремонтировать? Потенциальных покупателей будет все больше и больше. И если сейчас найдутся люди, которые все это просчитают и вложат деньги, то они будут "на коне".

И здесь надо объединять всех производителей лодок хотя бы по той модели "Ассоциации судостроителей", которую предлагал журнал еще в 1992 году. Я считаю, что наш потенциальный рынок огромен. А для нашей фирмы на первое время был бы необходим инвестор, заказчик на серию катеров. Моя мечта — построить комфортабельный катер для неторопливых семейных путешествий. Уверен, рано или поздно я такой катер построю.

Вел беседу К.Константинов



"Дельта-люкс" с полной нагрузкой

Амфибийный катер-аэросани «И-1»



■ Знакомьтесь, новинка!

Необычного вида катамаран с круглой рубкой и двумя воздушными винтами неизменно вызывает интерес. Надписи на борту "КБ Термоплан — Авиастар" и самый настоящий одноместный самолетик на носовой "палубе" позволяют предположить, что амфибийный катер создан авиаторами. Действительно, разработан он в Московском авиационном институте — АО Конструкторское бюро Термоплан, а строится (выпускается серией) в Ульяновске предприятием "Авиастар"

Представляет новинку главный конструктор Юрий Григорьевич Ишков:

Базовая модель представляет собой 10,4-метровый каютный катер-катамаран. Это многоцелевое скоростное судно высокой проходимости, которая обеспечивается применением воздушных винтов и малой осадкой. Катер предназначен для перевозки пассажиров, небольших партий груза и спецоборудования (например, самолета для поисковых работ); для этого предусмотрены закрытые трехобъемные отсеки (корпуса-поплавки и каюта-диск), сообщающиеся между собой и имеющие не менее одного наружного выхода. Размеры этих отсеков и каюты, а общий их объем составляет не менее 46 куб.м, позволяют обеспечить комфортные условия пребывания на борту при различных вариантах назначения катера. Если необходимо многодневное проживание, оборудуются шесть двухспальных мест; в экскурсионном варианте ставится до 20 удобных мягких сидений. Естественно, по желанию заказчика обеспечивается гибкая планировка помещений и тот или иной уровень оснащения бытовой техникой (камбуз, туалет, душевая, холодильник, кондиционер, аудио- и видеопаратура), шкафами-рундуками и т.п. Во всех случаях управляется катер одним человеком.

Катер непотопляем и достаточно мореходен: на малой скорости он может выходить при волнении до 5 баллов; полную скорость развивает на волне 2 балла.

По требованию заказчика каютный катер-катамаран без существенного изменения оснащения и конфигурации поставляется как амфибийный аппарат — аэросани,

способные двигаться с еще большей скоростью по льду и по снегу.

Применены воздушные винты (диаметром 2,6 м) изменяемого шага, что позволяет обойтись без каких бы то ни было воздушных рулей, обеспечивая поворот за



счет разницы в тяге правого и левого винтов. При движении по воде используются обычные рули, при выходе на лед на них ставятся диски из нержавеющей стали. Отметим, что использование воздушных винтов не только увеличивает ресурс силовой установки (исключается возможность ударов в воде о посторонние предметы, отсутствует кавитация), но и повышает безопасность движения в зонах, где возможно появление купальщиков, и экологичность.

Наличие убирающегося шасси существенно упрощает эксплуатацию аппарата,

Основные данные катера-аэросани «И-1»

Длина габаритн./наиб., м	10.4/9.0
Ширина габаритн./наиб., м	5.9/5.2
Высота борта на миделе, м	1.4
Водоизмещение, т:	
порожнем	1.8
штатное/макс.	6.5/10
Осадка, м	0.5-0.8
Мощность, л.с.	2 x 160
Скорость при штатн. водоизм., км/ч:	
на воде крейс./макс.	15/70
снег крейс./макс.	60/110
Дальность плав. на крейс. скорости, км	800
Расход топл. на крейс. скорости, кг/ч	34-40

обеспечивая не только выход на берег и сход в воду, но и хранение на берегу и даже передвижение (на малые расстояния) без наземных тележек. Применена сборно-разборная конструкция аппарата из трех модулей (поплавки и каюта), что упрощает перевозку и хранение.

Особенностью нашего аппарата является защищенная патентом дискообразная форма рубки-каюты с полным круговым остеклением. При диаметре около 5 м каюта довольно просторна. В ней можно выпрямиться во весь рост. Обеспечены очень важные для туристов-экскурсантов круговой обзор и высокая освещенность. Благодаря скругленной сферической нижней части каюты удары о нее волн ощущаются гораздо меньше, чем при плоском днище.

Стоит отметить, что применением нашего «И-1» могли бы заинтересоваться раз-

личные патрульные и муниципальные службы, подразделения МЧС. Возможны отделка и оборудование в модификации высокой комфортабельности для представительских целей.

Использование освоенных авиапромышленностью композитных материалов и имеющейся у АО "КБ Термоплан" готовой оснастки позволяет обеспечить отпускную цену в 1,6-2,2 раза ниже, чем ближайших аналогов катера в западном исполнении. Первые несколько аппаратов сданы заказчикам и успешно эксплуатируются на Средиземном море.

г.Москва

Катера завода «АМУР»



Год назад в "Кия" № 161 была опубликована небольшая заметка о двух новинках Комсомольского-на-Амуре авиационного производственного объединения. По просьбе редакции ее дополняет сообщение главного конструктора выделившегося из КНААПО завода, который специализируется на выпуске катеров, Бориса Львовича Соколова

В начале 1997 года в результате реорганизационных преобразований, проведенных на Авиационном производственном объединении КНААПО (г. Комсомольск-на-Амуре), выделилось самостоятельное дочернее предприятие — Завод по производству маломерных судов "АМУР".

Водникам России хорошо известны ранее выпускавшиеся большими сериями скоростные прогулочные катера "Амур-2", "Амур-3", "Восток" и их модификации, которые разрабатывались и изготавливались специалистами, работавшими на этом же вновь созданном предприятии. Эти катера отличаются высокими гидродинамическими характеристиками корпуса, изготавливаемого из коррозионно-стойких легких алюминиево-магниевых сплавов, и имеют надежный двигатель-двигательный комплекс (конвертированный двигатель "Москвич-412" и поворотноткидную колонку собственного производства). Доброй славе "Амура" способствовали их высокая надежность и прочность, продемонстрированные недавно в беспрецедентных по длительности и сложности пройденного пути супермарафонах Комсомольск-на-Амуре — Москва (1993 и 1995 гг.).

Выделение завода "Амур" в самостоятельное предприятие произошло в трудное для отечественной промышленности время. Резко упала покупательская способность населения, увеличилась конкуренция со стороны зарубежных производителей. Завоевать рынок маломерных судов сегодня можно только выпуском высококачественной, конкурентоспособной и относительно недорогой продукции.

Используя накопленный ранее опыт, проанализировав и изучив спрос на прогулочные катера в России и за рубежом, коллектив завода "Амур" разработал и выпустил новые катера серии "Стрела". Это современные по дизайну и эксплуатационно-техническим характеристикам маломерные суда с высокими мореходными качествами и большой энерговооруженностью, простые и технологичные по конструкции. На базе единого корпуса реализованы различные по компоновке модификации, удовлетворяющие самым строгим требованиям различных потребителей.



Благодаря появлению у нас в продаже импортных подвесных моторов любой мощности мы смогли предложить покупателю новые катера (точнее, по спортивной классификации — моторные лодки), более комфортабельные, чем те "Казанки" и "Прогрессы", которые сотнями тысяч выпускались раньше.

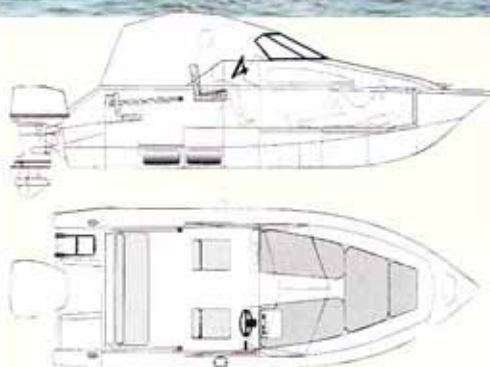
Основные данные

Длина наибольшая, м	5.8
Ширина наибольшая, м	2.05
Высота борта на миделе, м	0.95
Осадка, м	0.35
Угол килеватости на транце	18°
Полное водоизмещение, т	1.3
Мощность ПМ, л.с.	85-150
Емкость топливных баков, л	200
Скорость с ПМ 115 л.с., км/ч	72
Дальн. плавания (не менее), км	400
Мореходность, баллы	3
Пассажировместимость, чел.	6



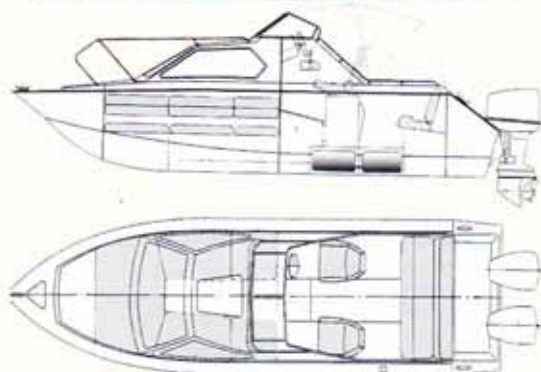
Основные данные

Длина наибольшая, м	5.8
Ширина наибольшая, м	2.05
Высота борта на миделе, м	0.92
Осадка, м	0.35
Угол килеватости на транце	18°
Полное водоизмещение, т	1.3
Мощность ПМ, л.с.	85-150
Емкость топливных баков, л	200
Скорость с ПМ 115 л.с., км/ч	72
Дальность плавания (не менее), км	400
Мореходность, баллы	3
Пассажировместимость, чел.	6





«Стрела-5»

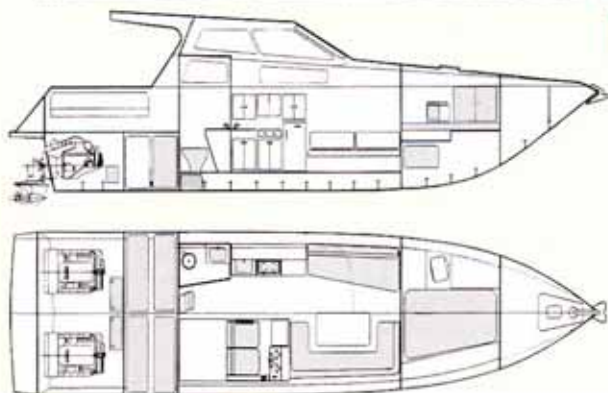


Основные данные

Длина наибольшая, м	6.3
Ширина наибольшая, м	2.135
Высота борта на миделе, м	0.92
Осадка, м	0.42
Угол килеватости на транце	18°
Полное водоизмещение, т	1.8
Суммарная мощность ПМ, л.с. до	250
Емкость топл. баков, л	до 300
Скорость (2 ПМ × 115 л.с.), км/ч	80
Дальность плавания (не менее), км ..	200
Мореходность, баллы	3
Пассажировместимость, чел.	6



«Авиакобра»



Основные данные

Длина наибольшая, м	11.9
Ширина наибольшая, м	3.0
Высота борта на миделе, м	1.9
Осадка, м	0.75
Угол килеватости на транце	21°
Полное водоизмещение, т	10
Суммарная мощность 2 × "Volvo-Penta", л.с.	660
Емкость топливных баков, л ..	1500
Скорость, км/ч	80
Дальность плавания: (не менее), км	800
Мореходность, баллы	3
Число спальных мест	6

В 1996 г. были изготовлены первые опытные образцы моторлодок "Стрела-3" и "Стрела-4", на которых отрабатывалась полная программа предварительных и сертификационных испытаний. По их результатам, подтвердившим высокие эксплуатационные характеристики новых судов, были оформлены сертификаты безопасности РФ.

"Стрела-3" — открытое скоростное шестиметровое судно, имеет необычную для отечественных прогулочных лодок планировку. Носовую ее часть занимает небольшой пассажирский кокпит, оборудованный мягкими сиденьями (с трех сторон) и поручнями по бортам. Через откидную форточку в лобовом стекле можно пройти мимо консольного пульта управления (по правому борту) и штурманского столика с багажником (по левому) в основной кокпит. Здесь кроме кресла водителя установлены два пассажирских кресла (спинка к спинке), которые раскладываются в полноразмерное спальное место, и кормовой мягкий диван. Оба кокпита в непогоду закрываются легкоъемными тентами. Водитель и пассажиры защищены высоким ветровым стеклом, обеспечивающим комфортные условия при движении.

"Стрела-4" — современное по дизайну скоростное шестиметровое судно, оборудованное и комфортной рубкой-убежищем, и просторным кокпитом, в котором установлены мягкие кресла и кормовой диван. Лодка имеет леерное ограждение и достаточное количество рундуков.

В 1997 г. построены и успешно реализуются на внутреннем рынке эти моторные лодки первой установочной партии. Новый подход в проектировании предопределил целый ряд их достоинств и преимуществ.

Разработанные с применением системы проектирования САПР фирмы EDS "Юниграфикс" новые выпукло-килеватые гидродинамические обводы удлиненного корпуса ($L/B = 2.83$) с углом килеватости на транце 18° и развитыми скуловыми брызгоотбойниками обеспечивают высокую мореходность и комфортабельность лодок при ходе на волнении, хорошую маневренность. Обводы корпуса предельно упрощены — не имеют двойной кривизны, легко разворачиваются на плоскости. В производстве такие обводы не требуют специального штампового оборудования. Корпус сварной и клепаной конструкции выполнен из коррозионно-стойкого сплава АМг5М, сохраняющего на протяжении всего срока эксплуатации судна прочность и

внешний вид. При изготовлении корпусов применена авиационная технология, позволившая снизить вес корпуса, по сравнению со стеклопластиковыми лодками тех же размеров, до 25%.

Задача достижения высоких скоростей реализована применением мощных подвесных импортных моторов (отечественного мотора мощнее 30 л.с. по-прежнему нет). Для их установки в кормовой части корпусов оборудована просторная ниша с транцем высотой 510 мм. Мотолодки установочной партии оснащены 115-сильными моторами известных фирм "Джонсон" (США) и "Ямаха" (Япония) и укомплектованы дистанционной системой управления и контрольно-измерительными приборами. Два встроенных бака общей вместимостью 200 литров позволяют пройти без дозаправки более 400 км с крейсерской скоростью 65 км/ч. При проектировании были полностью обеспечены важнейшие параметры безопасности судна — аварийная остойчивость и непотопляемость. В результате испытаний было доказано, что лодки могут оставаться на плаву, поддерживая шесть человек, сидящих в залитом кокпите. Аварийный запас плавучести обеспечивается блоками из жесткого пенополиуретана.

Мотолодки рассчитаны на эксплуа-

тацию на любых водоемах, включая прибрежные зоны морей, при волнении до трех баллов, причем килеватое днище ощутимо снижает неизбежные при этом ударные перегрузки.

На базе разработанного модульного корпуса типа "Стрела" за счет перекомпоновки внутренних объемов были разработаны катера различного назначения:

- прогулочно-круизный катер;
- служебно-разъездной катер с бизнес-салонном для деловых поездок и представительских целей;
- патрульное судно для природоохранной, таможенной, пограничной и других служб;
- катер для эксплуатации на пассажирских и экскурсионных линиях.

Новинкой сезона 1997 года стала новая комфортабельная скоростная мотолодка "Стрела-5", добавившая к достоинствам предыдущих моделей "Стрел" новые: увеличение энерговооруженности и надежности двигательного комплекса за счет установки двух подвесных моторов суммарной мощностью 230 л.с.; значительное улучшение условий обитаемости благодаря светлой и просторной рубке, имеющей большую площадь остекления и обеспечивающей максимальный обзор при

движении; наличие леерного ограждения по всему периметру судна и моста-арки, на который крепятся выносное навигационное оборудование, флажтоки, солнцезащитный козырек, ходовой и стояночный тенты. Просторный кокпит оборудован мягкими сиденьями и кормовым диваном, двумя встроенными барами и несколькими вместительными рундуками. Для схода в воду купающихся имеется трапик-стремянка.

"Стрела-5" прошла все испытания и подготовлена к сертификации в начале 1998 года. А на стапеля уже закладывается первая установочная партия.

Прошел испытания и также предлагается заказчикам вдвое более крупный катер "Авиакобра", на котором установлены два двигателя с угловыми колонками. На этом комфортабельном 10-тонном судне оборудовано шесть спальных мест.

Коллектив завода "Амур" Комсомольского-на-Амуре авиационного производственного объединения уверен, что новые катера понравятся потребителю и займут достойное место на обширном рынке маломерных судов как в России, так и за рубежом. А впереди новые проекты и борьба за их реализацию.

Гл. конструктор завода "Амур" **Б. Соколов**

Комсомольское-на-Амуре Авиационное Производственное Объединение ЗАВОД ПО ПРОИЗВОДСТВУ МАЛОМЕРНЫХ СУДОВ «АМУР»

предлагает катера:



681018, г. Комсомольск-на-Амуре,
ул. Советская, 1. Завод «Амур»;
тел.: (42172) 6-31-84; тел./факс: (42172) 6-31-78

Дилер в Санкт-Петербурге — ООО "Абсолют",
тел./факс: (812) 218-51-60

Цены указаны заводские с НДС на VI 1998 г. ПМ — фирма "Ямаха" или "Джонсон".
Транспортировка — по одному в 20-футовом контейнере ("Стрела-5" — по два в обрешетке на ж.д. платформе)

со стационарным двигателем «М-412Э»

- «Амур-2» — с рубкой и поворотной-откидной колонкой (44 675 руб.).
- «Амур-3» — с открытым кокпитом и поворотной-откидной колонкой (37 369 руб.).
- «Восток» — с открытым кокпитом и водометом (37 033 руб.).
- «Восток-2» — с рубкой и водометом (45 685 руб.).

с подвесными моторами мощностью от 85 до 150 л.с.

- «Амур-7» — с открытой рубкой (71 583 руб.; с ПМ — от 133 502 руб.).
- «Стрела» — на базе корпуса "Амур-3" (39 970 руб.; с ПМ — от 101 889 руб.).
- «Стрела-2» — на базе корпуса "Амур-2" (44 506 руб.; с ПМ — от 106 426 руб.).
- «Стрела-3» — с открытым кокпитом и корпусом повышенной грузоподъемности и комфортабельности (89 218 руб.; с ПМ — от 149 337 руб.).
- «Стрела-4» — с рубкой и корпусом повышенной грузоподъемности и комфортабельности (105 928 руб.; с ПМ — от 166 044 руб.).
- «Стрела-5» — с рубкой и двумя ПМ общей мощностью 170-230 л.с. (149 083 руб.; с ПМ — от 265 900 руб.).

Запасные части к катерам "Амур" и "Стрела"



На корабельной стороне

Соломбала — район Архангельска — издавна известна тем, что со времен царя Гороха строят здесь суда, большие и малые. Соломбальская судостроительная верфь — корабельная сторона моего детства. Рядом с ней я родился и вырос. От ее причала отправился в первое плавание, как оказалось

— на многие-многие годы

И вот снова ступаю на ее территорию. Жив еще шлюпочный цех, где махала топором мать. Здесь же, в покосившейся от времени мастерской, что у самой реки, провел молодые годы отец. В "решающие и определяющие" стояли здесь, покачиваясь, ряды карбасов, лодок-"дори", спасательных шлюпок — основная продукция судостроительной верфи. Нынче гавань и площадка перед ней пусты. Зато поодаль выстроено внушительных размеров новое здание: и основные цеха и подсобные помещения под одной крышей.

В стареньком заводоуправлении тихо — не то, что раньше. "Руководство на территории", — наверное, в сотый раз повторяет девушка в приемной. Сразу понятно: жизнь потребовала, чтобы руководители перестали быть кабинетными работниками. Действительно, главный инженер судостроительной верфи Клавдий Алексеевич Морозов — в спецовке поверх костюма, все рабочее время проводит в цехах, на причале, лишь изредка заглядывая в кабинет. На просьбу рассказать о нынешней судостроительной верфи, не похожей на старую, предлагает: "Пойдемте, своими глазами увидите".

Главное отличие в том, — объясняет он, — что массового изготовления плавдинниц — "ширпотреба", как было при социализме, теперь нет. Предприятие специализируется на выполнении заказов из Европы: это и весельные лодочки, и прогулочные катера, и больших размеров парусники. Объединяет все эти изделия одно: они строятся только из дерева. Это — живой материал. В нем тепло и уют, он глаз должен радовать. Иностранные заказчики — люди не бедные, за свои, надо сказать, немалые деньги они требуют и безукоризненное качество и точность в соблюдении сроков. Поэтому продукция здесь и не содержится под открытым небом: товар нежный, да и ждать не любит. Сделали — сразу отвезли...

Сейчас на стапель-палубе верфи строятся два судна. Одно — с высокой кормой, напоминает каравеллу Колумба. Другое — узкое и длинное, похоже на обычную яхту, но гораздо больше по размерам. Корпуса этих обоих судов практически готовы.

В другом цехе "шьют" суденышки поменьше. Здесь доводят до ума десяток-полтора легких шлюпок. При получении заказа у покупателя не должно быть ничего, кроме радости. И уверенно скажу, эти ладные и аккуратные лодочки действительно радуют глаз. Очень жаль, что только одна из них останется в родных водах — в Архангельске. Будущие хозяева остальных живут по берегам многих рек и озер Финляндии, Голландии, Испании. Примерно через месяц будет готова уже следующая партия лодок — они пойдут в эти же и в другие страны — продукцию Соломбальской судостроительной верфи на Западе знают, география поставок постоянно расширяется.

Деньги предприятию даются нелегко, приходится постоянно искать пути сокращения расходов. Например, ввели автономное отопление цехов и подсобных помещений, при чем в небольших водогрейных котлах и печках "Галбот" используются отходы древесины. Нет строительного мусора, а главное — не стало зависимости от центральной отопительной системы.

Предприятие не работает со смежниками: весь производственный цикл от приема заказов до выдачи товара выполняется работниками судостроительной верфи. Преимущество в том, что не стало опасений из-за задержки исполнения работ кем-то на стороне. А точность — гарантия новых заказов.

Самое привлекательное в работе с иностранцами — четкость платежей. Судостроительная верфь не страдает от взаимных задолженностей и зачетов, путаницы и претензий. В итоге заказы поступают и исполняются ритмично, работникам регулярно выплачивается зарплата. Этим сообщением главный инженер и закончил импровизированную экскурсию.

К этому времени закончил неотложные дела и пригласил меня в кабинет директора судостроительной верфи Евгений Николаевич Ватлецов, не раз выступавший как автор на страницах "Кия".

Не могу удержаться от вопроса: — То, что я увидел сегодня, удивляет. Отовсюду слышны вздохи и жалобы — работы нет. А вы работаете, да еще и уверенно смотрите

в будущее. Неужели все так безоблачно на вашем небе?

— Нет, конечно. Одна из проблем — кадры. Мы нередко вынуждены отказываться от заказов. Парадоксально, но в Архангельске, где испокон веков строились деревянные суда, не осталось нужных нам настоящих мастеров плотницкого дела. Я не имею в виду владельцев дипломов самых высоких разрядов. Такие приходят в отдел кадров каждый день. Но, к сожалению, им не всегда можно доверить заказ на обыкновенную табуретку. У нас же строятся уникальные суда с гарантией качества! Да, по городу в поисках работы бродят толпы людей, но как правило, они хотят получить большие деньги и лучше — сразу, причем их не смущает, что они по-настоящему ничего делать не умеют. Мы требуем, чтобы они сначала около года учились, забыв о больших деньгах. На это соглашаются не многие.

— Надо ожидать, что найдутся люди, которые посвятят год профессиональной подготовке. Появятся специалисты — будет расширяться?

— Обязательно. Но недостаток судокорпусников — это часть кадровой проблемы. Уровень всех наших специалистов необходимо поднимать до европейского. Больно смотреть, как наши инженеры-кораблестроители пытаются общаться с заказчиками. Стыдно, когда бухгалтер не справляется с элементарным контрольным заданием. Только у нас шофер — безответственный водила за баранкой. В любой другой стране он и дальнобойщик-международник, и экспедитор груза, и автослесарь. Мы же отправляем машину с двумя шоферами и сопровождающим. Таких, чисто российских расходов у нас множество.

— Если можно, чуть подробнее о "чисто российских" расходах.

— Это расходы, с которыми сталкивается наш отечественный производитель. Где еще есть должности инженера-нормировщика, бухгалтера-инвентаризатора, кладовщика? Сторожа, караул, охрана — существуют ради того, чтобы работяга побоялся тащить с родного завода все подряд. Но все равно пролази бьют. Есть расходы другого рода. Покупая для строящегося судна комплект оборудования за границей, мы платим пошлины и налоги. Эти деньги вернутся только после продажи готового изделия, то есть через год и больше. Если вернутся вообще. Вместе с повышением цен на топливо растут расходы на строительство, зато валютный курс рубля искусственно сдерживается. Эти убытки предусмотреть заранее трудно. И, наконец, о чем постоянно говорят и пишут все производители — налоги!

— И все-таки у судостроительной верфи есть много хорошего, есть чему поучиться!

— Главное достижение — мы не являемся должниками. Мы остаемся конкурентоспособными при всех сложностях производства в нашей стране. Западные фирмы признают наш авторитет. Кто-нибудь в Архангельске может сказать, что англичане из "Би-би-си" снимали на его заводе фильм? Кто-нибудь может похвастать тем, что не он ищет заказчиков, а они его? Что, заглядывая вперед, строит, расширяется, реконструирует? Мы можем.

В. Соколов, г. Архангельск



На Второй Ростовской Уик-Энд

С 12 по 14 июня в Ростове-на-Дону прошла II Международная выставка "Week end 98", организованная выставочным центром "Бизнес Арт" и торгово-промышленной палатой Ростовской области.

Экспонировалось оборудование для центров отдыха и развлечения, спорта и туризма, охоты и рыболовства. Не будем и стараться перечислять выставленные здесь парковые аттракционы, всевозможные игровые автоматы, оборудование для казино, бильярдные столы, средства праздничной пиротехники и т.д. и т.п. Отметим, что свои лодки семейства "Мастер" представляли "Адмиралтейские верфи" (СПб). Можно было посмотреть катер на воздушной подушке производства ОАО Свирская судостроительная верфь. Импортные подвесные моторы и новые американские катера рекламировало Петербургское НИИ точной механики; гидроциклы, надувнушки, виндсерферы и водные лыжи — ростовские дилерские центры "Аква Марин" и "Гедон", московские "Ски Спорт" и "Сарвис".

Участники отмечали хорошую организацию выставки. Ее успеху способствовала и обширная программа интересных развлекательных мероприятий. Стоит отметить шоу-программы агентства моделей "Бизнес-Арт", а также всевозможные лотереи и конкурсы, которые органично вписались в деловую атмосферу, царившую на "Week end 98", и помогли хоть на какое-то время забыть об изнуряющей жаре (все эти дни температура не опускалась ниже +36°).

С большой фантазией был украшен выставочный комплекс: в этом несомненная заслуга

известной Петербургской фирмы "Амек", специализирующейся на художественном оформлении воздушными шарами всевозможных праздников и презентаций. Для оформления павильона была выбрана морская тематика — среди причудливых водорослей "плавали" осьминоги и морские чудовища.

Коммерческие сделки сопровождалась ударами бильярдных шаров — на выставке были представлены крупнейшие бильярдные компании России, а среди посетителей были замечены многие знатоки этого вида спорта.

Как выяснилось, далеко не все из желающих участвовать в работе выставки успели заранее забронировать места. Чтобы они не опоздали на "Week end 99", сообщаем, что состоится она в том же Ростове-на-Дону с 27 по 29 мая 1999 г.



■ Нам сообщают

Лодочные прицепы-трейлеры



Прицеп МЗСА-81177-08 для перевозки одного гидроцикла. Грузоподъемность — 400 кг. Погрузочная высота — 334 мм, колея — 1335 мм. Шины — 165/80R13. Цена — 4,5 тыс. руб.



Прицеп МЗСА-81177-18 для перевозки двух гидроциклов. Грузоподъемность — 600 кг. Погрузочная высота — 540 мм, колея — 1995 мм. Шины — 165/80R13. Цена — 6,6 тыс. руб.



Ежегодно растет число автолюбителей. Таковыми же темпами растет и парк прогулочных и спортивных судов. Любой человек, который желает вступить в "морское братство", может себе это позволить. Но возникают, как правило, "подводные камни", особенно в тех местах, где нет судоходных рек, больших озер и т.д.: как доставить свое плавсредство к месту дислокации? Если для перевозки обычных грузов есть промышленный выпуск различных прицепов — от больших до маленьких, то для перевозки судна необходим уже специальный прицеп. За границей этот вопрос давно решен, но в России — это уже становится проблемой.

Хотя и у нас есть "кулибины", которые переделывают обыкновенные грузовые прицепы в специальные лодочные трейлеры, но это — единичные экземпляры, которые не очень-то одобряются ГАИ.

Есть небольшие фирмы, которые "под заказ" делают прицепы, но себестоимость их получается довольно высока из-за того, что каждый трейлер должен пройти сертификацию в НАМИ, чтобы получить одобрение типа, и как следствие — Технический паспорт транспортного средства.

вилу, нестандартными колесами (имеется в виду размер колесного диска, например R 12). Желательно, чтобы купленный трейлер служил как можно дольше: не ржавел, не гнил, не ломался. Импортные прицепы — обычно крашенные. При их эксплуатации неизбежны различного рода сколы краски и царапины, нарушающие защитный слой, делающие его менее долговечным. Тем более, что лодочный трейлер эксплуатируется в более суровых условиях, чем обычный грузовой: ведь необходимо регулярно "загонять" его в воду. Хорошо, если в речную, а если в морскую? Желательно, чтобы лодочный прицеп был оцинкованным. Маленькая фирма не может позволить себе иметь цинковальную ванну больших размеров, это можно сделать лишь в заводских условиях. Вот и получается, что

При заводе свое конструкторское бюро. Кстати, это предприятие из бывшего военно-промышленного комплекса, так что, как и раньше, здесь строго следят за качеством продукции. Поэтому, наверное, не было ни одной рекламации на качество выпускаемых прицепов. Это, наверное, один из тех немногих производителей, которые работают в новых условиях и в новом ритме без сбоев. Дело в том, что у предприятия есть свой уполномоченный дилер, который и работает с клиентами. "Каждый должен заниматься своим делом: завод занимается производством, дилеры — реализацией" — таков девиз предприятия.

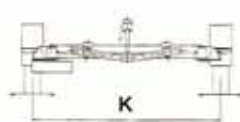
Теперь немного о стандартной комплектации. В комплект обязательно входит лебедка. Отдельно можно приобрести опорный ролик. Колеса — 13-дюймовые "жигулевские". Прицепной устройство регулируется по высоте: благодаря этому в качестве тягача можно использовать как "Жигули", так и "Джил".

Прицепы сертифицированы. Выдается полный пакет документов для постановки на учет в ГАИ.

Выпускаются и имеются в наличии прицепы для перевозки одного или двух гидроциклов, а также катерные прицепы-трейлеры трех модификаций грузоподъемностью до 800 кг. Если ваш катер тяжелее, вам изготовят трейлер за срок от четырех недель до месяца. Изготавливают именно такой прицеп, какой вы хотите. Если у вас яхта, то и эта проблема разрешима. Имеются наработки по изготовлению и яхтенных трейлеров. Но надо иметь в виду, что цена прицепа в зависимости от увеличения грузоподъемности и сложности конструкции существенно возрастает. В принципе предприятие может изготовить любой трейлер грузоподъемностью до 10 тонн.

У нас вы сможете подобрать прицеп, который устроит вас по всем техническим параметрам. И счастливого пути!

И.Алясьев, Москва



Габаритная схема прицепа МЗСА-81771 для перевозки катера. Грузоподъемность — 600 кг. Погрузочная высота — 640 мм, колея — 1995 мм. Шины — 165/80R13. Цена — 6,6 тыс. руб.

Размеры (мм) катерных прицепов

Марка прицепа	Л	Л1	В	Н	К	Гр. под. кг
81771	4645	3555	2300	730	2080	600
81771-02	4900	3700	2040	730	1834	500
81771-03	5000	3830	2040	730	1834	750
81771-04	5000	3830	2300	730	2080	750

Конечно, можно заказать и купить импортный прицеп, но по цене он будет совсем не дешев, так как таможенная берет свои проценты. Да и к тому же, он не очень приспособлен к нашим дорожным условиям. Дело в том, что импортные прицепы комплектуются, как пра-

прицеп нужно покупать заводской — со всеми гарантиями и налаженным сервисным обслуживанием. Чтобы и документы были в порядке, и ГАИ не "придирались", цена была не дороже самого плавсредства, а внешний вид был не хуже импортного.

АВТОХАРТ 107370, Москва, Открытое шоссе, д.48а. Тел.: (095) 168 8713, 168 2360

прицепы для перевозки катеров, яхт и гидроциклов

Московский завод специализированных автомобилей производит широкий спектр автомобильных прицепов для перевозки строительной техники, дорожных машин, яхт, гидроциклов, катеров, мотоциклов, снегоходов, мини-тракторов.

Малая погрузочная высота позволяет строительной технике типа Бобкет,

Кейс везжать в кузов по откидывающимся трапам без применения подъемных средств. Загрузка гидроциклов и яхт может производиться без отцепки от тягача, с помощью лебедки. Спектр грузоподъемности от 350 кг до 700 кг.

МЗСА изготавливает также кузова (в том числе термостатированные) на любые автомобильные шасси.



СПЕЦИАЛИЗИРОВАННЫЙ
ВЫСТАВОЧНЫЙ КОМПЛЕКС
ПАВИЛЬОН 4
ВСЕРОССИЙСКОГО
ВЫСТАВОЧНОГО ЦЕНТРА, Москва



1 – ая МОСКОВСКАЯ ВЫСТАВКА – ПРОДАЖА ТОВАРОВ ДЛЯ СПОРТА И ПУТЕШЕСТВИЙ

26-29

НОЯБРЯ



NOVEMBER
26-29

1st CONSUMER SPORTS&TRAVEL EXHIBITION FOR RUSSIA IN MOSCOW



SVK, PAVILION 4
ALL RUSSIA EXHIBITION
CENTRE MOSCOW

Организаторы:



ЛиА Выставки и конференции
Тел. (095) 935-7350
Факс (095) 935 7351
e-mail: sport@la.co.ru
Департамент
спортивных выставок

На бот-шоу



На страницах предыдущего номера "Кия" рассматривался "норвежский парадокс". Теперь наш постоянный автор инженер-кораблестроитель В.П.Митрофанов отмечает по сути аналогичный финский парадокс. В небольшой стране с огромным количеством эксплуатирующихся малых судов (одно — на семь жителей) и плотной насыщенностью рынка всеми видами товаров для ботинга нормально работает 12 хорошо известных во всем мире фирм, выпускающих первоклассные яхты, свыше 20 фирм, строящих великолепные катера и лодки, 13 — изготовляющих оборудование и сопутствующие товары, не говоря уже о многих фирмах, специализирующихся на оказании самых различных услуг судоводителям и владельцам маломерного флота. Отметим, что хельсинкская "Вене", работавшая с 7 по 15 февраля, проводилась уже в 29-й раз. На ней представляли свою продукцию свыше 330 фирм

На этой пусть даже несколько "домашней" — развернутой совсем недалеко от Петербурга, в четырех залах Хельсинкского выставочного центра, но все-таки по-настоящему международной бот-шоу интересно было очень много. Однако удивили меня не сами по себе чудеса из чудес — катера и яхты, паруса и моторы, а иное, несколько неожиданное обстоятельство: в бескрайнем море заполнивших стенды красочно-глянцевых проспектов, буклетов, листовок подавляющее большинство (по крайней мере, восемь из каждых десяти) отпечатано было на... финском языке! Явное доказательство того, что именно о своем внутреннем рынке в первую очередь думали организаторы Вене 98! О том, что это означает для россиян, грезящих перспективами выхода на безбрежный западный рынок, ей-богу, задуматься не вредно.

И производят, и покупают

Означает это буквально следующее. Наши соседи — финны, пятимиллионная нация, как-то умудряются не только что производить многое — от гвоздей до десятков наименований яхт океанского класса, но и, как ни удивительно, стабильно и весьма успешно реализовывать это на своем внутреннем рынке.

Как же хотелось бы приобщиться к их проблемам! Финские эксперты по морским делам соглашаются с тем, что "апатия" начала-середины 90-х годов, наконец-то, прохо-

дит. Жители страны тысячи озер теперь все чаще, как бы вспоминая о былом, обращаются к мыслям об отдыхе на воде. Объемы соответствующих продаж и покупок потихоньку растут. В последний год полку национальной Ассоциации предприятий морской индустрии прибыло. В нее вошли еще 14 предприятий, благодаря чему суммарный оборот фирм, входящих в ассоциацию, возрос на 17.5 %.

Нет бума, но очевидно, что есть отлаженный повседневный быт промышленников и торговцев, умеющих делать свое дело. И есть трудолюбивые жители рационально организованной страны, проявляющие способность тратить очень приличные суммы на удовольствия, за которыми стоят и здоровье нации, и трудоспособный резерв специалистов морского дела, и немалое число рабочих мест — сбалансированная экономика государства.

Экспорт, импорт

Финские фирмы, занятые производством различного лодочного оборудования и предоставлением услуг, действительно, в основном работают на внутреннего потребителя. Здесь на экспорт приходится даже меньше 10 % суммы продаж. А вот малые суда финской постройки большей частью уходят за границу: если экспорт составил 411 млн. FIM, то сумма продаж на внутреннем рынке — всего 194 млн. Среди покупателей финских катеров и яхт лидируют шведы (18 % суммы, 1357 судов в 1997 г.). Второе место занимают

Вене-98

Заметки с выставки

■ Наш репортаж

французы (12.6%). Лидер прошлых лет Германия теперь находится на третьем месте (10.4%). Четвертые — норвежцы. При своих 9.7% потребления продукции финского экспорта в денежном выражении, жители Норвегии стали рекордсменами по количеству купленных в 1997 г. катеров, лодок и яхт финской постройки: суммарно это 1514 единиц!

Сами финны, помимо продукции отечественного производства, чаще всего покупали малые суда североамериканской постройки (42.8% объема импорта), а также суда производства Великобритании (11.8%), Швеции (11.2%) и Ирландии (10.8%). На весь импорт пришлось 49 млн. FIM (напомним, при 411 млн. экспорта).

Профессионалы, специализирующиеся на прогнозных оценках, обещают финской индустрии малотоннажного судостроения на 1998 г. вероятность: ухудшения ситуации — 3%, удержания достигнутых позиций — 19.7%, дальнейшего роста — 77.3%. Как видим, это дает основания для оптимизма.

Корни — в уважении к традициям

Последний показатель освобождает от необходимости углубляться в цифры. Перейдем к впечатлениям от собственно выставки, попробуем хотя бы бегло вспомнить то, что было особенно приметным, что могло бы послужить ориентиром для российских корабелов и специалистов сферы эксплуатации судов малого флота.

Удивительно много объектов экспозиции или сами по себе, или через технологию их создания, своими корнями (иначе и не скажешь!) уходили на сотню и более лет назад. При этом демонстрировались,

Памятник эпохи парового флота — катер "Кирвесниemi". Это был едва ли не самый популярный экспонат Вене 98

по крайней мере, три способа вспомнить о том, что было когда-то: а — бережная реставрация, б — тщательное внешнее воспроизведение стиля и в — буквальное повторение не только вида, но и технологических приемов и конструкций.

Если говорить о первом, наверное, ни один посетитель выставки не отказал себе в удовольствии постоять у борта старого-престарого парового катера "Kirkvesniemi", погладить ладонью краснодеревый планширь, дотянуться до пышащей "жаром" меди его парового котла — благо, что никто не препятствовал таким проявлениям мужской нежности. Были у катера и не менее привлекательные "конкуренты".

Что же до экспонатов второй группы, то не слишком большой редкостью было столкнуться с красавцами-катерами, еще пахнущими краской и клеем, но как бы вынырнувшими из уже позабытых 50-х годов. Так работает, к примеру, сотрудничество специалистов факультета деревянного судостроения Хельсинкского университета, верфи Petri Lehtinen и проектной организации Mannerberg Yacht Design.

Но все это выглядело едва ли не баловством на фоне удивительно большого числа "старинных челнов" — дере-



Старомодные деревянные лодки и ныне пользуются спросом. Впрочем, весла веслами, но на транец можно навесить и подвесной мотор

вянных, с гнутыми шпангоутами, с обшивкой внакрой и красномедными заклепками. Неповторимый запах смолы витал над скоплениями этих суденышек, некоторые были еще и с парусами безо всякой синтетики. И любопытно, что представлены они были не в качестве повода к ностальгии, не в виде музейных экспонатов, специально изготовленных с тем прицелом, что вот, мол, смотрите — мы бережно сохраняем секреты ремесла. Отнюдь. Это были нормальные суда того же "малого флота", которые строились для того, чтобы продавать их и получать конкретные деньги. И покупают их потому, что они просто хороши тем-то и тем-то, и на них будут с удовольствием плавать.

"Аристократы" океанских трасс

Антиподами им выступали, конечно же, океанские яхты — благородные гиганты малого флота. Организаторы позаботились о том, чтобы никто из гостей не прошел мимо них, не упустил из виду, например, того, что самым крупным экспонатом выставки была крейсерская яхта "Nauticat 515", произведенная финской фирмой Siltala Yachts Oy. Чуть меньше 25 т водоизмещением, корпус 16-метровой длины, мачта высотой 24 м., она внушала уважение и своей стоимостью: 4.1 млн FIM.



Самый крупный экспонат выставки — стеклопластиковая океанская яхта "Nauticat-515". Обращает внимание смонтированное на форштевне выдвижное подруливающее устройство "Retract"



Один из пятнадцати вариантов известных во всем мире финских "лебедей" — яхт серии "Swan". Если наименьшая имеет длину 36 футов, то наибольшая неслучайно называется "Swan 100+"



Популярная в северных широтах "Sera 33 CD" при малых размерах (длина — 9.9 м, ширина — 3.26 м, осадка килем — 1.85) обеспечивает максимум комфорта. Буквы "CD" обозначают "Convertible deck" — возможность удлинения рубки в корму, делающего гораздо более удобным размещение на кормовых койках

Новинка 88-го года — "Sun Odyssey 40 DS" французской фирмы "Jeanneau" (длина — 12.2 м, ширина — 3.95 м, осадка килем — 1.95 м). Возможны варианты с укороченным килем, с 2 и 3 отдельными каютами

Каталоги фирмы убеждали потенциальных покупателей в том, что яхты серии "Nauticat" отличаются, прежде всего, способностью противостоять любым капризам климата северных широт, а также особой утонченностью дизайна. Заметим, что "в пределах" этой серии желающим предоставляется довольно-таки широкий выбор — десять типоразмеров яхт. А общее число изготовленных фирмой первоклассных яхт перевалило уже за 2000.

Явно или неявно, но на выставке присутствовала аналогичная продукция других финских фирм: яхты серий "Degero" (компания Veneveistam Kristeri & Kumpp, присутствует на рынке 40 лет, с 1990 г. реализует свою продукцию на рынках Японии, Германии и Швеции), "Swan" (Oy Nautor Ab; с 1966 г. продано более 1600 яхт), "Jonmeri" (SailCraft Ltd., допустимы модификации по требованию заказчика). Здесь же популярные — "Sera 33 CD" (SE-RA Oy), "Rondo" (Veliero Oy), более миниатюрные "Finngulf 335" (Finngulf Yachts Oy) и "Maestros" (Maestro Boats).

Украшением главного зала был "причал", кормой к которому "ошвартовались" посланцы лучших европейских фирм. Стар и млад, дружно переходили гости выставки, оставляя обувь у трапов, с яхты на яхту. На вкус и цвет, как известно, товарищей нет, но автор этих заметок большую часть времени провел на яхтах французской фирмы Jeanneau (получив в подарок описание яхт "Sun Odyssey").

Едва касаясь воды

Выбор комфортабельных каютных катеров, пожалуй, был еще шире. И только самые серьезные специалисты, занимающиеся этой темой, могли сказать, чем какие-то из представленных красавцев были лучше других. Кто скажет, к примеру, чем катера серии "Flipper" (длиной от 6.3 до 9.85 м) лучше или хуже катеров серии "Bella" (от 5.05 до 6.90 м) или миниатюрных катеров серии "Yamarin" (от 4.3 до 5.80 м)?



Два популярных стеклопластиковых каютных катера: "Flipper 999" (длина — 9.85 м; 10 чел.; дизель 230-400 л.с.) и "Bella 9000 Sunmar" (длина — 9.0 м; 10 чел.; дизель 200 л.с.) финской фирмы "Bella Boats"



Проблемой был бы выбор между катерами серии "Sea-Star" и серии "Marino".

Особняком стоят легко узнаваемые шесть моделей известных читателям "Кия" мореходных катеров "Targa" фирмы "Botnia Marin AB" с их неповторимыми рубками, обеспечивающими судоводителю и его пассажирам круговой обзор.

А здесь еще и семейство изготовленных из термопласта нарядных прогулочных лодок "Terhi" (например, малютка "Terhi Sunny" длиной 3.10 м). В этом семействе есть не толь-



Привычный для северных вод закрытый вариант экономичного дизельного катера, неслучайно названного "Classic 707C". Длина — 7.0 м; ширина — 2.6 м; осадка — 0.65 м. Водоизмещение — 1.6 т. Двигатель 40-100 л.с. Выпускается фирмой "Sea-Star"

Самая маленькая из финских мотолодок — термопластиковая трехместная "Terhi Sunny" под ПМ 3.7-5 л.с. (длина — 3.1 м; ширина — 1.47 м; вес — 70 кг)



ко весельно-моторные лодочки, но и типичные мотолодки (под мотор 15-30-60 л.с.) с довольно "хитрой" планировкой (это, например, "Terhi Big Fun C").

Для отдыха и путешествий, рыбной ловли и водных видов спорта вот уже в течение двадцати лет незаменимы алюминиевые мотолодки серии "Buster" компании Fiskars Inha Works (от малых 4-метровых моделей до самой современной и крупной 6.2-метровой "Buster Magnum").

И многие частные лица, и государственные службы экс-

Термопластиковая мотолодка "Terhi Big Fun C" с пятью пассажирами легко выходит на глиссирование. Ее длина — 4.7 м; ширина — 1.85 м; вес — 280 кг; материал — термопласт. Возможна установка мотора до 60 л.с.



Новый "Buster Magnum" — это крупная и комфортабельная 8-местная мотолодка с корпусом из легкого сплава. С полной нагрузкой под ПМ мощностью 115 л.с. эта 6.2-метровая лодка уверенно развивает скорость 38 км/ч. Стоимость лодки — 92 500 FIM

плуатируют всепогодные надувные катера полужесткой конструкции производства Boomeranger Boats Oy Ltd. Игрушками на их фоне выглядели, но не терялись многочисленные водные мотоциклы. Может быть, лучше других были поданы пять моделей гидроциклов "Tigershark".



Всепогодный санитарный катер с надувными бортами фирмы Boomeranger. С двумя двигателями по 400 л.с. идет со скоростью 35 узлов

Гидроцикл "Tigershark" (американского производства), получающий распространение и в Финляндии. Двухместная модель "1000 Я" (282x110 см) имеет вес 234 кг и 115-сильный двигатель, работающий на водомет



Труженики моря,... озер и прудов

Не столь эффектно, но на выставке были представлены и многочисленные катера-трудяги, назначение которых — не радовать душу, но помогать решать проблемы, которые без них, пожалуй, и не разгнать. Пример тому — рабочие катера серии "Faster" компании Juha Snell Oy: они незаменимы для полицейских и портовой администрации, для перевозки грузов и людей, не претендующих на особые удобства.

Еще пример — плавучие "сенокосилки", точнее — "камышкосилки" компаний Dorotea Mekaniska AB и Oy Nautimar AB. Устройства, выстреливаемые вперед или свешиваемые с борта, готовы своими зубчатыми гребенками расчистить любую заросшую речку, озеро или пруд.

Водомётный полицейский катер "Faster 840", с 306-сильным дизелем "Вольво" развивающий скорость 30 узлов. При водоизмещении 3,2 т осадка не превышает 0,43 м



Восьмиколесный вездеход-грузовик канадской фирмы "Argo" при собственном весе 436 кг перевозит 6 человек или 454 кг груза. Габариты в плане — 3,02x1,46 м. Двигатель — 18 л.с. Движителями и на воде служат сами колеса. Скорость на дороге — до 30 км/ч, на воде — 4 км/ч



Сочлененный двухсекционный "Arctic Ant" — катамаран-амфибия с воздушным винтом. Общая длина — 5,0 м, вес — 900 кг. Двигатель 150-200 л.с. Принимает на борт четверых человек со снаряжением или 450 кг груза

Словно по заказу нашего МЧС, канадцами изготовлены, а фирмой Oy Telva Ab представлены амфибийные вездеходы-грузовички: шестиколесные "ARGO Vanguard" и восьмиколесные "ARGO Responce", "Conquest", "Diesel". Несколько игрушечного вида, но очень сильные машинки, готовые продираться через лесную чащобу, не боясь ни высоких склонов, ни водных преград.

Тем же службам был бы очень полезен "арктический муравей" "Arctic Ant" — любимое дитя директора фирмы Arctic Ant Ltd Глена Фаргеруда, изобретателя и испытателя в одном лице. "Муравей" приводится в движение толкающим воздушным винтом, бортовые поплавок устроены так, что легко скользят и по воде, и по льду. Вездеход без затруднений переходит с воды на лед. Оригинальной системы подвески поплавков позволяет "муравью" выходить на берег, двигаться вдоль кромки льда, когда один поплавок скользит по льду, другой — по воде.

Над водой и сушей — в небесах

Будто специально для спасателей МЧС создан и этот аппарат — летающая лодка "Polaris" (Polaris Motor, Италия: ее представляла фирма Oy Pro-Collection Ltd). Это активное летающее крыло 10-метрового размаха, под которым есть возможность разместить либо легкую раму с колесной опорой, либо более тяжелую надувную лодку. В первом варианте "крыло" может стартовать с грунтового, условно говоря, аэродрома. Во втором — может совершать посадку на воду и взлетать с нее.

Прикладной вариант использования аппарата "Polaris" напрашивается сам собой. С его борта удобно осуществлять локальную инспекцию какой-то территории на предмет обнаружения разливов нефти, очагов лесных пожаров и пр. Пользуясь им, легко можно перебрасывать с места на место оперативно необходимый груз или пассажиров-специалистов. Но, признаться, после просмотра рекламного видеоролика у потенциального потребителя возникли совсем иные ассоциации и более легкомысленные побуждения. Фильм, и ему не верить было нельзя, навевал настроение абсолютной безмятежности, убеждал в абсолютной устойчивости этого бесконечно плавно летающего аппарата. Быть может, то было рекламной бравадой и пижонством, но пилот в фильме управлял "летающим крылом", взлетал и садился, удерживая управляющую поперечину буквально кончиками пальцев. Есть люди, которые не летают во сне и которые летают. Среди видевших тот фильм процент "летающих" должен быть заметно выше.



Летающая двухместная лодка "Polaris" итальянского производства. Аппарат собран на базе надувной лодки "OK 350" (3,57x1,69 м; вес — 72 кг). Площадь крыла — 22 м². Двигатель — 48 или 64 л.с. Продолжительность полета — до 2 часов, скорость полета — до 45-50 км/ч



Новинка — многоцелевой молодежный швертбот-двойка "Go 5" с носовой рубкой-убежищем



Отслеживающее волну носовое устройство для мореходных лодок

Как надо внедрять результаты НИР

Отягощенный хотя бы минимальным опытом яхтсмен, обозревая безумное скопление корпусов, мачт и парусов, выхватывая взглядом из общей сутолоки чуть странный образ того, что в проспекте было обозначено как "Go Five". По внешнему виду это довольно крупный швертбот. Когда получаешь информацию о весе его выдвигного килля, начинает казаться, что перед тобой — килевая яхта. Если смотреть только на мачту и парус, кажется, что перед тобой непомерно большая парусная доска.

Но самое примечательное — форма корпуса этой лодки. Если взять листок бумаги, к примеру 100 на 200 мм, сильно скруглить ножницами одну его оконечность, а вторую сложить так, чтобы получился прямой "форштевень", результатом будет геометрическая модель обводов прогулочного-спортивного швертбота-двойки "Go Five".

Не все, конечно, так просто. Хозяева "близняшек"-экспонатов рассказали о том, что эти обводы, как и сама концепция новой лодки, были определены в результате серьезного исследования, под которое авторам проекта посчастливилось получить финансовое подкрепление — грант. Так что выставленные на обозрение лодки являли собой итог внедрения результатов, говоря нашим казенным языком, самой настоящей НИР. К чести авторов следует признать, что "результат" внедрения впечатлял. Еще больше эмоций доставляло знание того, что эти новые суденышки уже успешно тиражируются — они явно пришлись по вкусу и любителям отдыха, и любителям состязаний на воде. (Подробнее — см. стр.38).

Любопытной новинкой, подсказанной учеными, является и выпускаемое отдельно, надеваемое на носовую часть мотолодки, устройство, смягчающее ход по волне. По сути

дела это выстреленная вперед гидролыжа с регулируемым при установке углом атаки: первой встречая — отслеживая волну, она "автоматически" изменяет ходовой дифферент и угол встречи с гребнем волны.

Гигант в миниатюре

"Мини-двенадцатиметровик", стоящий на кильблоках, озадачивал неподготовленного зрителя. Человек, который сталкивается с ним впервые, может подумать, что это — масштабная модель яхты для битвы за Кубок Америки, которую изготовили, наверное, дабы испытывать в бассейне или еще как-то... Странности прибавляется, когда тебе показывают фотоснимок, на котором изображена классических обводов килевая яхта, с приличным креном идущая вразрез внушительного размера волне. Все соразмерно и привычно. Все, кроме непомерно большой человеческой головы, торчащей из кокпита яхты.

На этом туман рассеивается. Тебе, несведущему¹, объясняют, что зримое — есть самостоятельный класс. Почти монотип, но не монотип, потому что участники сообщества любителей яхт 2.4mR оставляют за собой право вносить в устоявшийся проект какие-то поправки и усовершенствования. Последнее, однако, не мешает членам сообщества время от времени встречаться для проведения серьезно организуемых состязаний вплоть до чемпионатов мира.

Этот класс уже обзавелся собственной историей. Первые ее страницы относят к 1980 г., когда после окончания состязаний Кубка Америки в Ньюпорте, в Великобритании были построены две миниатюрные версии яхт 12-метрового класса: "Illusion" и "Shadow". После того похожая яхта, получившая имя "Millimeter", была построена на востоке США. Еще одна реплика, "Defender", возникла на западном побережье. После этого концепция перебралась в Швецию, тогда-то и произошел прорыв — "мини-двенадцатиметровики" получили широкую известность.



Обложка журнала "2.4mR News", на которой изображен "мини-двенадцатиметровик" "Panda" чемпиона мира 1997 г. в этом классе Марко Дальберга. В чемпионате участвовало 86 яхт, причем для перевозки флота к месту старта (в Дубаи) потребовалось всего 12 контейнеров

¹ Забывшему, что о мини-двенадцатиметровиках уже рассказывалось в "Кия"

Иллюстрацией степени популярности этого необычного класса сегодня служит факт существования четырнадцати национальных отделений Международной ассоциации, а также факт издания журнала "2.4mR NEWS". И одна еще запоминающаяся деталь: среди активных любителей этого класса яхт множество спортсменов-инвалидов. "Мини-двенадцатиметровик" — малая яхта, обладающая абсолютной остойчивостью, легко выдерживающая целенаправленные модификации, предоставила уникальные возможности людям, казалось бы начисто лишенным возможности проявлять свою волю в споре с волнами и ветром.

Много ли яхтсмену надо?

Мореход-любитель, попавший на "Вене 98", уже с порога начинал ощущать если не заботу, то внимание, которым его окружали совсем посторонние люди. От мелких мелочей — до важной всячины. Ему, например, ненавязчиво намекали на то, что и дома, и на яхте уважаемому яхтсмену не обойтись без специальной посуды: комплекты таковой, бьющейся и не бьющейся, на все возможные вкусы, были к его услугам. Сотни, если не тысячи, сувениров ждали встречи с ним.

Защитная одежда — утепленная, непромокаемая, несгораемая.

Спасательные средства на все случаи жизни. Не всякий наш яхтсмен знает, что существуют штатные "термальные" одеяла, хранящиеся в красного цвета с белыми буквами саквояжах: их полагается применять при гашении нештатных возгораний на яхтенных камбузах. На выставке были и они, так же, как и разноцветные причальные буйки с жестко торчащими рымами, и футштоки с цепкими захватами, чтобы за них цепляться.

Посетитель выставки мог на месте запастись пищевыми продуктами, упакованными так, что с ними будет не страшна никакая кругосветка.

Никто не удивлялся обилию видов предлагаемых владельцу лодки услуг, на манер автосервисных; рекламировались, например, станции оперативной очистки корпуса катера, пребывающего на плаву.

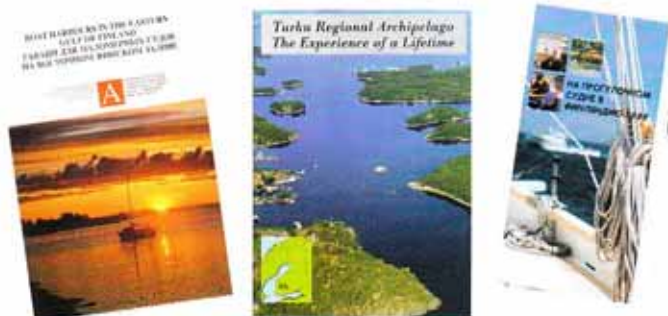
Есть оказывается и люди, которые помнят о том, что штурманский стол в рубке яхты не худо бы освещать, что вашему портативному компьютеру или спутниковому телефону потребно надежное электрическое питание. Для кого-то это проблема, но не для вас — фирма Mobisolat предлагает свои элементы, берущие энергию из солнечного света.

Конечно же, о вас помнят и поставщики красок и лаков. Заботливая финская фирма Tarmarin Oy, зная о наших проблемах, уже заранее подготовила проспект материалов AWLGRIP на русском языке (с запоминающимся слоганом "краски и лаки от клина до мачты").

Вы забыли о противоугонной и прочей сигнализации для вашего катера? Фирма TouchGard Alarm Systems со своими датчиками и системами к вашим услугам!

Не стоит полагаться на язык, чтобы дойти до Киева

Было, однако, еще нечто, удивляющее россиян, но во всем мире почитаемое за норму: яхтсмену предлагались атласы и печатные издания, делающие осмысленными и гораздо более безопасными его любые перемещения, например, вблизи берегов Финляндии! Всякий, кому доводилось в приличную погоду лететь из Петербурга в Стокгольм, наблюдал под собой, на полпути, мириады островов и островков. Им не было числа, и не было видно, где они начинаются и где заканчиваются. Умом трудно постигнуть, как можно между ними разыскать путь, если ты — вольный водный турист и здесь впервые. Ответ для автора этих заметок был найден на Vene Bat, и имел он форму атласа Turku Regional Archipelago: карты, схемы, фотоснимки, сделанные с высоты птичьего полета.



Из названия другого атласа — "Гавани для маломерных судов восточной части Финского залива" следует его назначение. Он снабжен, кстати, комментариями на финском и русском языках, а также схемами и теми же фотографиями. На обложке пропечатано сообщение, согласно которому "нумерация объектов проспекта совпадает с нумерацией гаваней серии А финской морской карты". Наверное, нельзя не быть счастливым, имея на руках такое чудо. Когда что-то похожее будут иметь наши мореходы?

И еще один пример, который уж точно закроет тему непривычной нам заботы о быте яхтсмена: скромный буклетик (прекрасно исполненный полиграфически, есть версия и на русском языке): "На прогулочном судне в Финляндию, 1998". Его содержание потрясает: Въезд в страну и выезд из страны (перечислены погранзащиты, указаны номера телефонов и телефаксов), Порты (телефоны и телефаксы), Упрощенный порядок для граждан скандинавских стран, Пограничный и таможенный контроль, Прочие указания и положения, Общегосударственный номер морской аварийно-спасательной службы... Штаб пограничной охраны...

К тому времени, когда этот материал будет напечатан, уже завершится встреча в рамках "Бот-шоу, Санкт-Петербург". Остается пожелать, чтобы она прошла успешно и о ней хотелось бы вспоминать так же долго и с таким же благодарным чувством, как о "Вене 98".

В. Митрофанов
Фото автора и А.Рошина



ВЕНЕ БАТ

ЛОДКИ НА ВОДЕ!

Приходит лето, наступает самое лучшее время: лодки на воду! Международная презентация новых идей, разработок и достижений от яхт до лодок, оборудования и принадлежностей к нему в лучшее время года.

Используйте преимущество увидеть лодки на воде. Перед Вашими глазами яхты-мечта и самые лучшие лодки, инновации, Вы сможете сами опробовать

технически улучшенные решения и проконсультироваться у самых лучших специалистов.

Ну, разве может быть в конце сезона что-нибудь приятнее и интереснее ?

Добро пожаловать в Киль !

Расправьте свои паруса !

Tirpitzhafen · 9.-13.9.98

Московское бюро
«Мессе Дюссельдорф»
123100 Москва, Россия,
1-ый Красногвардейский пр.,
12, Навильон 2, Башня 1,
тел (095) 259 77 29,
факс: (095) 230 25 05

Киевское бюро
«Мессе Дюссельдорф»
252054 Киев, Украина, ул.
Богдана Хмельницкого, 55,
тел: (044) 246 83 13,
факс: (044) 246 83 14


Messe
Düsseldorf

BAYLINER

PUTTING QUALITY FIRST



Типичная американская "моторка" — стеклопластиковая лодка типа "1800 Capri LSV" с носовым кокпитом.

Основные данные: Длина — 5,36 м, ширина — 2,11 м (габариты со штатным трейлером и ПМ — 6,50×2,41×1,88 м). Вес с ПМ — 825 кг. Осадка — 0,38/0,81 м. Габаритная высота от КВЛ — 1,17 м. Запас топлива — 87 л. Угол килеватости на транце — 18°

МОТОЛОДКА ПО-АМЕРИКАНСКИ

Российскому судоводителю-любителю, воспитанному на "Казанке" с "Москвой" или "Прогрессе" с "Вихрем", трудно представить даже самую скромную американскую моторку в наших суровых условиях. Рискнет ли кто-нибудь держать эту роскошь на хорошо знакомых всем нам "охраняемых" стоянках?

Как можно представить нормальную эксплуатацию такой минимум 800-килограммовой лодки, если для этого нужны трейлер, автомобиль-буксировщик, элинг, кран, оборудованные подъезды к воде и слипы, береговые автостоянки и заправочные станции? Сколько бензина уйдет на один выход, если тридцатью силами тут не обойдешься?

Однако, ведь смотрят же наши жены показы высокой моды, листают парижские журналы! Давайте и мы именно так и отнесемся к показу зарубежных моделей, которые сегодня кажутся нам лодками-люкс! Надо же знать, к чему стремиться хотя бы в мечтах. Знать, на чем плавают американцы и на чем, быть может, когда-нибудь будут плавать и россияне.

Автоматизированная "фрезерная" установка, обеспечивающая точное соответствие изготавливаемой оснастки математической модели корпуса



Обратимся, например, к каталогу серийной продукции американской катеростроительной фирмы "Байляйнер" на 1998 год. Он включает пять групп выпускаемых судов:

1. Моторные яхты 9 моделей длиной от 10,03 до 14,43 м;
2. Дейкресеры "Сиера" 7 моделей длиной от 6,79 м ("2252 Экспресс") до 9,3 м ("2858 Комманд Бридж");
3. Спортивные катера-буксировщики воднолыжников "Челленджер" 3 модели длиной 6,15–6,53 м;
4. Рыболовные катера и моторки "Трофи" 8 моделей — от открытых длиной 5,21 м до каютных длиной 9,45 м;
5. Многоцелевые "Капри" для семейного отдыха, включающие 22 модели: это 5 моторок длиной от 4,88 м ("1600 LSV") до 5,72 м ("1904 SF") и катера длиной от 5,36 м до 6,86 м.

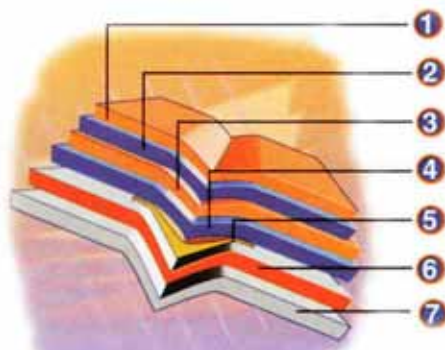


Готовая матрица для формования корпуса

Поговорим именно об этих многоцелевых лодках довольно распространенных в США размеров — о типичных для современного зарубежного рынка мореходных и быстроходных сравнительно недорогих стеклопластиковых "Капри", впервые выпущенных на рынок шестнадцать лет назад.

Прямо скажем, катера "Капри" отличаются от моторок той же серии только конструкцией кормовой части, рассчитанной на установку или поворотнотрикольной колонки "MerCruiser" или подвесного мотора. В варианте с колонкой моторный отсек с воздухозаборниками на бортах так удачно закрыт звукоизолирующим "мягким" капотом-сиденьем (вариант — стол с гнездами для посуды), что работающий где-то внизу двигатель пассажирам не слышен.

Мы привыкли к тому, что представляя любую новую прогулочную-туристскую лодку, ее создатели в первую очередь говорили о ее скоростных возможностях с тем единственным подвесным мотором, на который она рассчитана. Конструкторы, не имея никакого запаса мощности (из-за привычной ограниченности мощностного ряда отечественных подвесников и полного отсутствия стационарных двигателей), вынуждены были экономить каждый килограмм веса. Поневоле все наши "Казанки", "Прогрессы", "Крымы" и т.п. имели сугубо "спартанское" — по зарубежным меркам — оборудование. Борьба была не за обеспечение

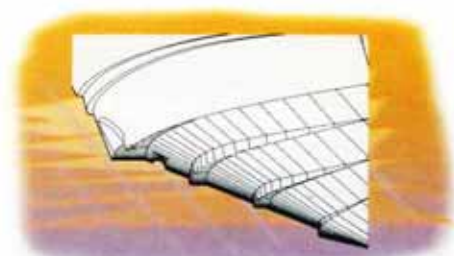


Типичная конструкция ламината наружной обшивки.

1, 3 — тканая ровница весом 680 г; 2, 4 — неориентированные пряжи весом 28 г; 5 — два диагональных слоя, образующих усиление редана; 6 — пре-преги силового слоя (vinylester); 7 — гель-коут высшего качества. Указан вес полосы материала длиной в 1 ярд при ширине 28,5 дюйма

максимального комфорта, а за снижение веса и стоимости (иначе торговля не возьмется продавать новинку!). Расчет был на умелые руки владельца. Все что судоводителю действительно понадобится (в ущерб скорости) — он сделает сам!

В Америке все не так. Подход здесь совершенно иной. Никому и в голову не придет рассчитывать на "самодетельность": покупатель согласен платить только за полностью оборудованную лодку. Типичная мотолодка тех же размеров весит вдвое, а то и втрое больше нашей, но зато и уровень комфорта, предоставляемый на ее борту, на порядок выше. И сравнивают здесь



Типовая форма корпуса лодок "Капри". Обводы моногедрон от миделя до кормы не изменяются



Типовая для большинства лодок секция днищевого набора, укладываемого на секцию обшивки

лодки между собой, в первую очередь, по показателям комфортабельности и надежности, перечисляя все мыслимые и немыслимые требования, сертификаты качества и нормы безопасности, которым новая модель удовлетворяет.

В то же время фирма-изготовитель обычно даже не упоминает в своих проспектах ни рекомендуемые мощности, ни достижимые с тем или иным конкретным мотором скорости, ни, тем более, расходы топлива. Имеется в виду, что покупателя лодки всегда обеспечат всей необходимой информацией для выбора той модели двигателя, которая необходима именно для его условий эксплуатации, его вкусов и возможностей. А уж выбор вариантов силовой установки у американского водномоторника практически неограничен! (Впрочем, теперь и у нас это стало только вопросом платежеспособности). Во всяком случае, на каталожных фото "Капри" 4.88-метровая "1600

LSV" изображена буксирующей лыжника с 90-сильным "Mercury", а на 5.36-метровой "1800 LSV" установлен 120-сильный мотор. Так что вопрос скорости это всего лишь вопрос выбора мощности! Конструкторы и изготовители лодок "Капри" обеспечивают покупателю современный совершенный во всех отношениях корпус, гарантирующий высокую скорость при, разумеется, соответствующем уровне мощности.

Обводы всех "Капри", можно сказать, хорошо отработаны и практически идентичны. Это плоско-килеватые обводы "моногедрон" со средней килеватостью днища. Килеватость днища мотолодок — 18°, а "больших" катеров — 20-22°. Характерно наличие трех (на сторону) продольных реданов на большей части длины корпуса и развитого скулового брызгоотбойника с поперечным реданом на его рабочей поверхности и полукруглым углублением под

Катер типа "1750 Capri LSV" с носовым кокпитом.

Основные данные: Длина — 5.36 м, ширина — 2.11 м (габариты со штатным трейлером — 6.45×2.41×1.88 м). Вес с дв. "Меркрузер" и колонкой — 973 кг. Осадка — 0.41/0.81 м. Габаритная высота от КВЛ — 1.17 м. Запас топлива — 87 л. Угол килеватости на транце — 17°



Моторная лодка типа "1802 Capri LSV" с носовой каютой (рубкой-убежищем). Отдельно показан вид в нос через дверь каюты.

Основные данные: Длина — 5.36 м, ширина — 2.11 м (габариты со штатным трейлером и ПМ — 6.50×2.41×2.06). Вес с ПМ — 851 кг. Осадка — 0.38/0.81 м. Габаритная высота от КВЛ — 1.35 м. Запас топлива — 87 л. Угол килеватости на транце — 18°





Сдвоенное раскладывающееся в диван пассажирское кресло нового типа



Звукоизолирующий капот двигателя в виде мягкого стола (с гнездами для стаканов) или сиденья



Люк в настиле — дне кокпита, открывающий доступ в нижний багажник для длинномерных предметов

нею. Оригинально решение первого от ДП днищевое продольное редана. Это не "наложенный" на днище редан "треугольного" сечения, а именно уступ, рассчитанный лишь на уменьше-

ние смоченной поверхности выше него и обеспечивающий несколько "приполненную" килевую часть днища (в основном — в корму от миделя). При изготовлении оснастки для формова-

ния корпусов использована управляемая компьютером роботизированная установка. Так, при фрезеровании рабочих поверхностей болвана-пуансона, по которому формируется матрица, обеспечивается соответствие ее формы математической модели корпуса с точностью не ниже 0,006 дюйма (0,15 мм).

О конструкции — составе пакета (ламината) наружной обшивки дает некоторое представление приводимая схема. При изготовлении большинства моделей применена оригинальная технология установки набора. На отформованную в матрице обшивку укладывается изготовленная отдельно с необходимой точностью секция "стрингерной решетки". Эта секция включает несколько мощных высоких флоров (до уровня брызгоотбойников и горизонтального внутреннего дна — платформы кокпита) и подковообразную конструкцию объемного днищевое стрингера, обеспечивающего и достаточную прочность, и запас плавучести (за счет за-

Катер типа "1850 Capri LS" с носовым кокпитом. Вид на ходу и план.

Основные данные: Длина — 5,59 м, ширина — 2,26 м (габариты со штатным трейлером — 6,45×2,46×1,96 м). Вес с дв. "Меркрузер" и колонкой — 1015 кг. Осадка — 0,43/0,86 м. Габаритная высота от КВЛ — 1,17 м. Запас топлива — 113 л. Угол килеватости днища на транце — 19°



полнения пенопластом). Роль вертикального киля в ДП играют приформовка дополнительных слоев армирующего материала и приклеивание снаружи защитного профиля.

Фирма дает на свои лодки 5-летнюю гарантию, что свидетельствует об уверенности в надежности и долговечности корпусов. Любопытно, что при подготовке ряда ранее освоенных моделей к выпуску в 1998 г. основное новшество свелось к повышению полезного объема кокпита за счет увеличения габаритной ширины корпуса на 3 дюйма (76 мм) и ширины на уровне плеч сидящего в креслах человека — на 8 дюймов (203 мм) при сохранении обводов ниже брызгоотбойника неизменными.

Все, что можно сказать о планировке и великолепном оборудовании выпускаемых сравнительно крупной (для Америки) серией самых малых мотолодок четырех моделей типа "LSV", в принципе относится ко всем моделям "Капри".

Различаются два основных вида планировки: с носовым кокпитом, оборудованным диваном по периметру, и с рубкой-убежищем, причем места пульта управления (по правому борту) и шкафчика с холодильником — ящиком для льда (по левому) не изменяются. Для доступа в носовой кокпит откидывается средняя часть лобового стекла; ниже — проход свободен.

На 5.36-метровой "1802 LSV" всю площадь 2-метровой рубки-убежища, освещаемой через верхний люк, занимает диван. Под откидной средней частью дивана скрыт портативный химтуалет. Дверь двухстворчатая, запирающаяся. На носовой палубе оборудована закрывающаяся крышкой якорная ниша; установлен невысокий релинг.

Приборная панель пульта управления имеет три самостоятельные секции; рулевое колесо поставлено на "мягкую" стойку, смягчающую удар при столкновении. На всех моделях имеется магнитола с двумя водозащищенными динамиками на внутренних бортах. В дне кокпита оборудован ящик для длинномерных предметов, таких, как водные лыжи.

Особого одобрения владельцев заслуживают удобные сдвоенные мягкие кресла (спина к спине), раскладывающиеся в продольные диваны при устройстве ночлега. Не менее удобен кормовой диван со встроенным столиком. Все мягкие обивки, диваны и кресла выполнены из легко моющегося и не боящегося морской воды синтетического материала. В непогоду



Рыболовный катер типа "1954 Capri CL" с носовым кокпитом, в котором устанавливается кресло рыбака, капотом двигателя в виде стола и откидной площадкой за транцем.

Основные данные: Длина — 5.69 м, ширина — 2.29 м, осадка — 0.43/0.86 м. Вес — 874 кг. Запас топлива — 106 л. Килеватость — 18°

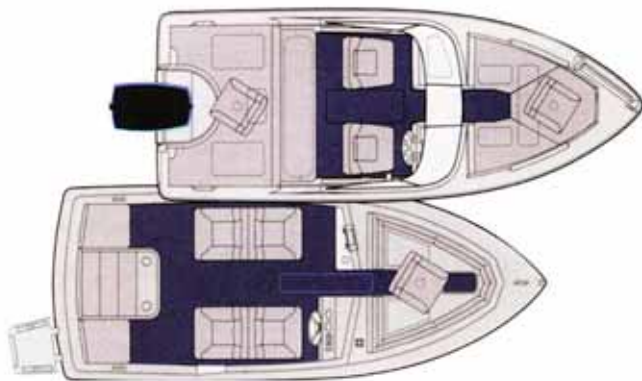


Рыболовная мотолодка типа "1904 Capri SF" с носовым кокпитом, уменьшенным основным кокпитом и поднятой кормовой "палубой". Поворотные кресла рыбака ставятся в гнезда, имеющиеся в носу и корме. Имеются садки для рыбы, ящички для наживки, крепления рыболовного подвесного электромотора. На фото показан поставленный в имеющееся гнездо пилон для воднолыжного фала.

Основные данные: Длина — 5.72 м, ширина — 2.24 м, осадка — 0.41/0.81 м. Вес — 914 кг. Запас топлива — 95 л. Килеватость — 17°

ставится легкий и надежный тент.

На 5.36 рыболовной модели "1804 RSV" (буква R от слова "фишинг") имеются носовая башмак для крепления "подруливающего" подвесного электромоторчика, степсы-стаканы для установки съемного поворотного рыболовного сиденья, гнезда для удильниц и ящички-садки для улова. Практически на всех моделях имеются стаканы для установки пилонов крепления буксировочного воднолыжного фала, а на транце — скобки-ступеньки либо трапы для подъема в лодку или на кормовую площадку из воды. Хорошо продумана система различных выформованных шкафчиков, полочек, гнезд для бутылок и стаканов, поручней, ручек и т.п.



Естественно, чем больше лодка, тем она комфортабельнее, тем шире перечень различных удобств и предметов оборудования, но состоятельный покупатель имеет возможность продиктовать дополнительно и свои собственные пожелания.

Сегодняшняя «СИГАРЕТТ»

Компания Cigarette Racing Team Inc., о которой рассказывалось в № 163, развернула рекламу своего нового 42-футового "Тигра" — высокоскоростного прогулочного судна (для кратковременных морских прогулок) на базе гоночного катера класса "оффшор"



Так выглядит сегодняшний прогулочный вариант "Сигаретт" — 42-футовый "Tiger"

Обводы узкого килеватого корпуса, глубокий кокпит, форма моторного отсека и многое другое делают его весьма схожим с гоночной моделью. Окраска — "невероятная", по оценке президента катерного подразделения Крейга Барри, — сразу же привлекает внимание: неслучайно же дизайнерская команда фирмы неоднократно выигрывала призы за свою работу.

Первое судно в серии прогулочных снабжено двумя 700-сильными двигателями Hawk 700 Supercharged Jungle, работающими на приводы (угловые колонки) Mercury-3A Speedmaster, и развивает максимальную скорость более 80 статутных миль в час (свыше

128 км/ч); крейсерская скорость — 65 миль в час. Могут быть установлены различные модели двигателей мощностью от 500 до 1000 л.с. (с наиболее мощными моторами скорость превысит 100 миль в час, т.е. 160 км/ч).

"Это, с одной стороны, совершенно новый проект, — говорит Барри, — но выполнен в привычном стиле чисто гоночных проектов Cigarette. На катере устанавливается только самое лучшее оборудование; например, рулевое управление поступает от "Latham Marine", система выхлопа — от "Stainless Marine Dominator Generation 3". Здесь можно видеть два специальных гоночных сиденья с регулируемой высотой и подлокотниками, очень удобный кормовой диван для пассажиров, мат для принятия солнечных ванн и т.д. и т.п. В кокпите есть даже душ. Шкалы приборов на панели увеличены примерно на 25 %, по сравнению с обычными. В ветровое стекло вмонтирован брызгоотбрасывающий диск. Судно оборудовано шестью звуковыми колонками, проигрывателем компакт-дисков и эквалайзером".

На "Тигре" установлены самая совершенная система GPS и электричес-

Основные данные

Длина полная, м	12.68
Ширина, м	2.44
Осадка, м	0.91
Запас топлива, л	1060
Запас питьевой воды, л	39
Вес без двигателей, кг	4395
Дальность плавания, миль	280



Такой была самая первая "Сигаретт" которую некогда опробовал Дон Аронау

Пульт управления на катере "42 Tiger"



кий компас. Дублирующий щиток с навигационными приборами перед пассажирским сиденьем (компас, расходомер топлива и планшет для карт) оборудован на тот случай, если роль штурмана исполняет кто-то из пассажиров.

Из кокпита удобный трап ведет на палубу, а гидравлически управляемая сдвижная дверь — в каюту. Каютка может быть оборудована и оформлена по одному из трех вариантов. Вариант Full (полный) включает в себя двуспальную V-образную койку, два сиденья и стол, переносной стул, холодильник с тиковой отделкой, два шкафа, бак с пресной водой. Вариант Half (половина) — тот же, за исключением койки. Вариант Cover Girl отличается встроенными холодильниками с обоих бортов, двумя мягкими креслами и дополнительными рундуками под сиденьями. Разумеется, не забыт туалет.

Стоимость "42 Tiger" составляет 243 506 USD. При цене двух двигателей "Hawk 700" — 360 000 USD.



Все мы знаем, что такое гидроцикл, а многие из нас и опробовали это новое "племя" в семействе развлекательных судов. Пожалуй, ни один другой представитель этого благородного семейства не вызвал своим появлением большего эмоционального всплеска на всех уровнях общества, нежели гидроцикл. Так что же он собой представляет — источник радости или раздражения?

По результатам нашего ненаучного опроса общественного мнения, на этот вопрос можно ответить просто: одновременно и то, и другое. У одних гидроцикл вызывает полный восторг, для других же это — полная чепуха.

Попробуем проиллюстрировать оба полярных мнения простой сценкой. Вы просыпаетесь ранним утром и выходите на берег тихого озера, чтобы полюбоваться отблесками восходящего солнца на золотистом песке, понаблюдать, как рассеивается туман, послушать голоса пробуждающейся природы... И вдруг слышите шум, слишком громкий, чтобы его мог издавать рой комаров. Шум довольно быстро переходит в громкий рокот мотора, и вот из-за мыса появляется гидроцикл. Вы говорите самому себе: "Опять эти чертовы рокеры-подростки!" (в конце концов, мы все новые беды пытаемся свалить на головы подростков). Однако гидроцикл подходит ближе, и оказывается, что это ваш лучший друг специально пересек озеро, чтобы похвастаться покупкой и предложить вам прокатиться на этой новой штучковине. Ворча себе что-то под нос, вы спускаетесь к воде, чтобы поприветствовать друга и, не удержавшись, начинаете выговаривать ему, объясняя, как "губят озеро" эти треклятые гидроциклы.

После неоднократных протестов вы, наконец, все-таки соглашаетесь сесть на этого монстра и сделать "маленький кружок". Однако понятие "маленький" прямо на глазах растет, и вместо нескольких секунд, достаточных для одного поворота, кружок растягивается на несколько минут.

Хотя вы и не хотите сознаться в этом, но езда на гидроцикле вам определенно понравилась!

С небольшими вариациями подобные сценки можно наблюдать практически во всех уголках мира.

Аргументы ярых противников гидроцикла сводятся к стандартному набору: они шумят даже в тихих зонах отдыха; плавают вблизи берега и на мелководье, опасно приближаясь к купающимся; подходят слишком близко к другим катерам, чтобы "попрыгать" на волнах кильватерной струи; как правило, управляют ими сорвиголовы, не умеющие трезво оценивать обстановку и соблюдать какие бы то ни было правила, и прочее, и прочее.

Оптимисты же, напротив, оценят прежде всего доступность и простоту эксплуатации этого действительно высокоспортивного молодежного снаряда, его высокую скорость и исключительную маневренность, а в конце концов, укажут на то, что такого волнующего ощущения не доставляет ни одно другое средство отдыха на воде.

Любим мы их или нет, но гидроциклы уже существуют, и с этим необходимо считаться. Сейчас можно отправиться в отпуск в давно известное тихое место — и наткнуться на только что открытый пункт проката гидроциклов. Больше того. Уже не редкость,



когда владельцы больших прогулочных судов имеют на борту два-три гидроцикла именно для того, чтобы сдавать их на прокат отдыхающим. На любой лодочной выставке гидроциклы неизменно собирают вокруг себя наибольшее число зрителей.

Сейчас гидроциклы начинают "мужать". Если поначалу это было чисто "персональное" средство передвижения, рассчитанное на одного человека, то теперь появились гидроциклы на двоих и даже сильно удлиненные модели на нескольких пассажиров. Появляются комфортабельные модели, ориентированные на семейный отдых, и наоборот — модели для служебных разъездов. Есть даже гидроциклы, стыкуемые с другими плавсредствами в качестве моторных отсеков.

Сколько их — этих гидроциклов? Даже если речь идет об одной отдельно взятой стране (а ведущей по числу этих снарядов являются США — более 900 000 единиц), получить официальные данные пока невозможно. Говорят, легче выкрасть золотой запас из Форт-Нокса, чем подсчитать число гидроциклов, проданных в США разными производителями и их дилерами. В специальной литературе описаны лишь общие тенденции развития данного сектора. Так, Ассоциация производителей гидроциклов США утверждает, что "более двух третей покупателей гидроциклов — достаточно опытные катерники и 63 % из них либо снимают домик у воды, либо имеют родственников, живущих недалеко от берега". Согласно тому же источнику, типичный покупатель — достаточно богатый человек "со среднегодовым доходом на семью 95 тыс. долларов, в 40 % случаев — имеющий диплом об окончании колледжа и в 70 % случаев — работник умственного, а не физического труда. Гидроциклы не так уж дешевы. Хотя это действительно, в первую очередь, молодежное средство развлечения, покоряют гидроциклы люди среднего возраста: две трети из них старше 35 лет; среди них 71 % — жены и 41 % — имеют детей до 18 лет.

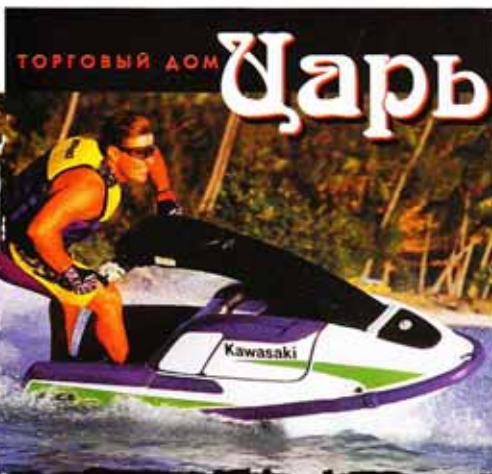
Согласно данным Национальной ассоциации морских производителей (NMMA), абсолютный объем выпуска гидроциклов за период с 1991 по 1995 год утроился (с 68 тыс. до 200 тыс. единиц).

Статистические данные на уровне международного рынка "ох-

Гидроцикл — друг или враг?

На этот вопрос пытается ответить Дэн Нэтчез — президент компании Daniel S. Natchez and Associates — консалтинговой фирмы, специализирующейся на проектировании рекреационных зон и яхтенных гаваней по всему миру





ВОДНЫЕ МОТОЦИКЛЫ

продажа
обслуживание
гарантия
аксессуары

Торговый дом "Царь" —

121108 Москва, ул. Кастаньева, 42
Тел.: (095) 144-4401, 146-7866, 146-7626
Факс (095) 146-8445
e-mail: czarao@dol.ru
http://www.czar.ru

раняются" еще строже. Если, однако, основываться на неофициальных источниках, то картина вырисовывается следующая. В США и Канаде продолжается рост как по числу продаваемых гидроциклов, так и в денежном исчислении. По абсолютным показателям никакой другой регион сравниться с ними не может. Однако в процентном исчислении уровень продаж растет во многих регионах, прежде всего в Австралии, Южной и Центральной Америке, а также в отдельных районах Азии и Среднего Востока (Саудовская Аравия и Израиль). По Европе в целом также наблюдается рост продаж гидроциклов, хотя во многих "консервативных" странах они популярности не достигли. Наиболее популярны гидроциклы в Италии.

Для хозяев яхтенных гаваней наш совет: не сопротивляйтесь распространению гидроциклов. Лучше постарайтесь превратить неудобство в восторг. Владельцы и наниматели гидроциклов — источник дополнительного дохода. Они охотно покупают в местных магазинчиках гидрокостюмы мокрого типа, перчатки, разные атрибуты моды — солнцезащитные очки и многое другое, включая прохладительные напитки и еду.

Практически в любой "марине" есть участки, которые не используются для стоянки больших судов из-за мелкой воды или стесненной акватории. Отдайте эти участки владельцам гидроциклов. Они с удовольствием будут держать там свои гидроциклы даже на необорудованном берегу. Лучше, конечно, построить слипы и ангары для хранения самих гидроциклов и их трейлеров.

Хозяева "марин" утверждают, что в этом случае их ждет "головная боль" с заправкой топливом. К заправочному пирсу не могут подойти большие суда, если там стоит хотя бы один гидроцикл. Проблема отпадет сама собой, если для заправки гидроциклов орга-

низовать отдельный точечный причал в виде притопленного резервуара или понтона — подальше от заправочного пирса. Этим вы сэкономите и время, и место. Аккуратный работник такой "плавающей бензоколонки" не допустит пролива топлива в воду.

Перспективы возрастания роли гидроциклов в индустрии морского отдыха рассматриваются специалистами как потенциально высокие. Как и в любом новом деле, нужно просто сглаживать образующиеся "острые углы". Аналогичная ситуация некоторое время назад сложилась вокруг сноубордов. Считалось, что сноубордисты и горнолыжники не могут ужиться на одном горном склоне. Однако популярность сноубордов неуклонно росла, и лыжникам пришлось признать их и смириться с появлением новых соседей. Если раньше вход на подъемник сноубордистам был строго воспрещен, то теперь во многих курортных местах для них даже делают специально оборудованные склоны, стараясь "заманить" сюда любителей этого вида отдыха.

Чтобы хоть как-то снять противоречия между приверженцами и противниками гидроциклов, в США зачастую вводят местные правила, согласно которым покупатель или наниматель гидроцикла должен предварительно пройти как минимум 15-минутный инструктаж. Для начала и это не плохо. Конечно, нужно организовать более серьезное обучение — как, где и когда можно пользоваться гидроциклом. Однако надо понимать, что во многом это вопрос воспитания, если хотите — правил хорошего тона.

На многих водоемах в районе зон отдыха действуют специальные местные правила эксплуатации гидроциклов. Стоило бы изучить уже накопленный опыт и на их основе составить и повсеместно пропагандировать свод таких правил.

Подготовил А.А.

Мини-суда на подводных крыльях

Два инженера из Осло — Пол Энгебригдсен и Али Реза Садегхи — задались целью поставить 8-футовый тузик на подводные крылья. Пришлось помучиться с центровкой и регулировкой углов атаки, но в конце концов СПК с 9,9-сильным ПМ оправдал все ожидания (правда, только в одноместном варианте).



Еще более невероятное СПК, названное "Airchair" ("Аэростул") демонстрирует чемпион-воднолыжник американец Майк Мерфи. Это сидячий аппарат на базе буксируемой монолыжи, разработанный "RBM" из Лос-Анджелеса и реализуемый (цена 520 фунтов) английской компанией Hot Shop. Майк уверенно совершал на нем "прыжки", пролетая над водой по 30 м.

Три колонки с дизельными двигателями из сегодняшней продукции фирмы "Volvo Penta": KAD 32/DP, KAD 43/DP и KAD 44EDC/DP



ЮБИЛЕЙ УГЛОВОЙ КОЛОНКИ

Сегодня ни одна уважающая себя зарубежная фирма не строит прогулочно-туристские катера самого популярного "8-, 10-метрового" класса с некогда классическим вариантом двигательной установки, заимствованным из "большого" судостроения

Ушла в прошлое схема: двигатель — реверс-редуктор — длинная наклонная линия вала с проходом через днище — гребной винт, положение которого жестко зафиксировано кронштейном. Мы хорошо знаем, что по всем соображениям гораздо более целесообразно применение двигателя с угловой поворотной-откидной колонкой (далее ПОК), причем проблема сводится лишь к выбору модели — чаще всего одной из двух: шведской ("Вольво Пента") или американской ("Меркрузер").

Трудно представить, что всего сорок лет назад даже термина такого — угловая колонка — не существовало. Больше того, когда колонки уже выпускались серийно несколькими фирмами, именовались такие установки скромным сокращением "I/O" — по первым буквам слов "inboard" (стационарный двигатель) и "outboard" (подвесной мотор — далее ПМ). Этим сразу же подчеркивалось, что новинка представляет собой сочетание достоинств этих двух основных типов катерной силовой установки.

Новый вариант "I/O" не только позволил распространить преимущества подвесного мотора на диапазон существенно больших мощностей, где "подвесники" тех лет были уже неприменимы, но и упростил выбор типа двигателя. Вместо двухтактного можно было применять более тяжелые, но зато более надежные и экономичные четырехтактные или даже дизельные двигатели. Во всех случаях стационарный дви-

гатель, установленный "неподвижно" внутри катера, а не на поддоне ПМ, оказывался лучше защищенным и более долговечным, упрощалось и его обслуживание.

От ПМ установка "I/O" унаследовала:

- меньшую уязвимость благодаря возможности откидывания подводной части при наезде на какое-либо препятствие;
- существенное улучшение маневренных качеств, поскольку эффективным активным рулем служит сама поворотная подводная часть с ГВ (отдельный руль не нужен);
- возможность регулирования угла наклона оси ГВ и, следовательно, дифферента катера и угла атаки глиссирующего днища.

От классического варианта с наклонным гребным валом и ГВ под днищем установка "I/O" отличается такими важными особенностями, как:

- повышение пропульсивного КПД благодаря уменьшению сопротивления движению (нет кронштейна ГВ и руля) и улучшению условий работы ГВ (нет косоугольного обтекания; появляется возможность регулировки положения оси ГВ и угла атаки днища);
- существенно упрощаются и процесс постройки катера (монтаж двигателя и валопровода), и компоновка помещений в кормовой части катера.

Подчеркнем, сегодня все это хорошо известно, но так было далеко не всегда.

Вернемся на сорок лет назад и начнем с того, что и в 50-е годы, как и сегодня, на переднем крае борьбы за скорость находились спортсмены-водномоторники. Именно в гонках катеров открытого моря прокладывались пути медленного, но неуклонного развития и скоростных, и мореходных качеств малых моторных судов.

С наступлением эры подвесного мото-

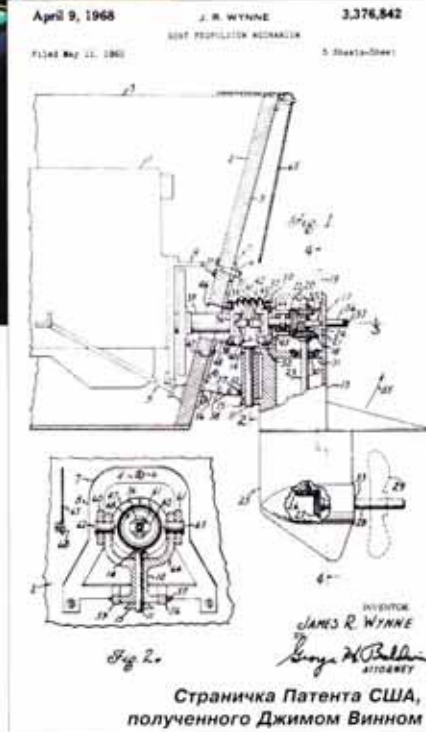
ра в течение какого-то времени рост скоростей обеспечивался одновременно и постепенным повышением мощности двухтактных двигателей самих ПМ, и ростом "установочной" мощности за счет простого увеличения числа ПМ на транце. Пока мощность отдельного ПМ не превышала 20-30 л.с., особых сложностей не возникало, но когда потребовалось дальнейшее повышение мощности, во весь рост встала проблема надежности двигателя в сложнейших условиях длительной гонки в открытом море. Многоцилиндровые двухтактные двигатели того времени, недостаточно надежные сами по себе, при работе за транцем мчащейся по морским волнам мотолодки — под воздействием брызг, постоянных ударов о воду и изменения заглубления ГВ то и дело выходили из строя.

Достаточно беглого взгляда на протоколы известнейших океанских соревнований тех лет. Мотолодки, на тихой воде показывающие чуть ли не рекордные скорости, в условиях многочасовой гонки поддерживать подобную скорость не могли: большая часть участников неизменно сходила с трассы, имея один или два заглухших двигателя.

Неудивительно, что именно среди ведущих гонщиков-водномоторников и родилась идея — на базе современного развития моторостроительной техники совместить надежность установки со стационарным двигателем и достоинства ПМ.

В принципе идея вывести ведущий вал стационарного двигателя через транец на откидывающуюся "нижнюю" часть ПМ родилась еще до первой мировой войны — в 1913 г. Была изготовлена и даже испытывалась угловая передача от бензинового стационарного двигателя мощностью 3 л.с., но сделать ее действительно работоспособной не удалось. Известны упоминания и о других попытках создать такую передачу на мощности вплоть до 36 л.с., однако тогдашний уровень техники не позволял решить технологически и конструктивно очень сложную задачу.

История современной угловой поворот-



Страницка Патента США, полученного Джимом Винном

В нашей стране первым владельцем катера с угловой колонкой был Юрий Гагарин (в течение ряда лет — член редколлегии "Кия")

Катер "Коронет" конструкции Оле Ботведа перед отправкой в СССР Юрию Гагарину



Первый катер с угловой колонкой, пересекший Атлантику. 45% его водоизмещения составлял запас дизельного топлива

ной фирмой "Thunderbird".

Именно на катерах с установками "Аквамастик" сам Джим Винн и стал дважды чемпионом мира. И не он один был обязан ПОК своими победами. Так, в 1968 г. чемпионом мира по океанским гонкам стал итальянец Винченцо Балестриери: в том сезоне он выиграл пять зачетных гонок из шести, выступая на 9,4-метровом "Уеллоу Торнадо" с двумя "Z-драйв" и двигателями по 475 л.с.

Подобные успехи на самых серьезных гоночных трассах послужили великолепной и действенной рекламой жизнеспособности "Z-драйв" и их эксплуатационных преимуществ не только на максимальных, но и на экономичных скоростях. Установки с угловыми колонками все чаще стали устанавливать на прогулочно-туристских катерах. И здесь они выдержали целый ряд самых суровых испытаний.

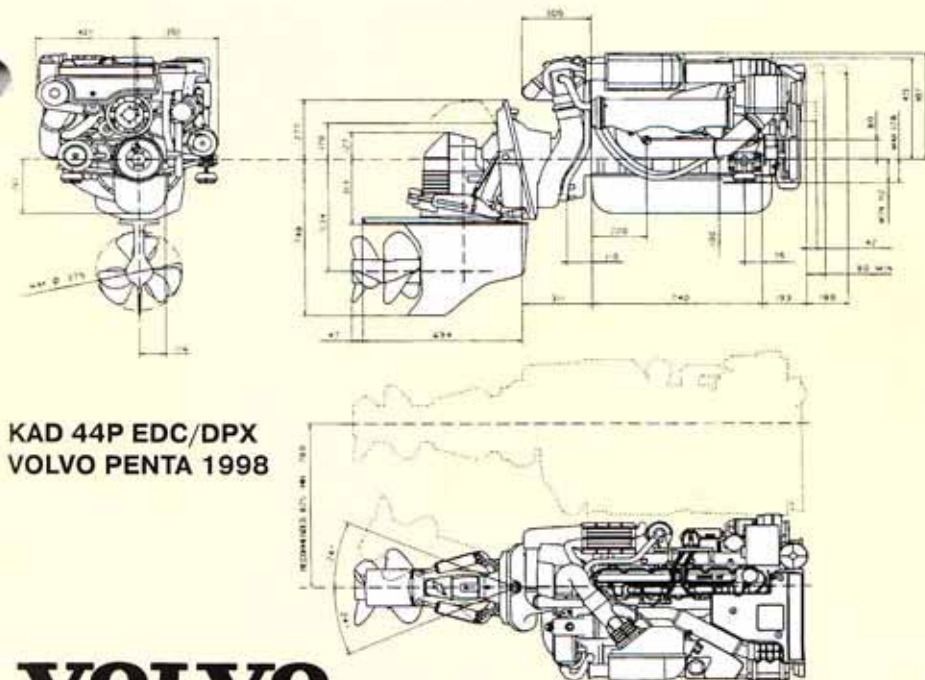
Достаточно, пожалуй, упомянуть полу-

чивший широкую известность по обеим сторонам океана первый трансатлантический переход (Нью-Йорк — Париж, 1977 г.) на катере с колонкой. Это был водоизмещающий 9-тонный "Спирит оф Нэшвилл" со 130-сильным дизелем "AQD40" и ПОК "AQ280". Вели его американцы — Алан Каргиле и два его друга Эд и Билли. С погодой им не повезло. Незабываемым был, например, день 22 июля, когда штормовой ветер развел волну высотой 12-13 м. Тем не менее двигатель работал без перебоев, катер ни разу за 695 ходовых часов "non stop" не терял хода и управляемости...

Неслучайно общий выпуск ПОК во всем мире уже к началу 70-х гг. подошел к уровню 100 000. В 1978 г., например, эта цифра составляла около 116 000 и в течение многих лет не снижалась; при этом свыше 80% колонок продавались в США.

Во 2-м выпуске "Кия", вышедшем в 1964 г., т.е. всего через пять лет после показа первой колонки в Нью-Йорке, была помещена посвященная новому виду передач развернутая статья В.А.Лазарева. В ней отмечено, что благодаря несомненным эксплуатационным преимуществам колонки, в принципе — имеющие большую стоимость, чем двигатели с наклонным валопроводом, совершенствуются и серийно выпускаются в США (более чем двенадцатью фирмами), Англии, ФРГ, Японии и других странах, включая СССР. Однако и было подчеркнуто, что самой распространенной является схема шведской фирмы "Вольво Пента" с двойным карданным шарниром, расположенным на выходном горизонтальном валу двигателя.

Эта оценка полностью справедлива и для конца 90-х годов. Сегодня фирма выпускает в комплекте с ПОК 15 моделей бензиновых двигателей (на мощности 150 — 435 л.с.) и 11 моделей дизельных двигателей (59 — 260 л.с.), причем уже завоевали популярность дизельные установки четвертого по счету поколения. Фирма разработала и первой применила высокосовершенный движительный комплекс с двумя соосными гребными винтами "Дуо-проп" (модели с ним отмечены буквами "DP") и ряд других новшеств.



KAD 44P EDC/DPX
VOLVO PENTA 1998

**VOLVO
PENTA**

Размерная схема современного самого мощного дизельного двигателя с двухвинтовой колонкой повышенной обтекаемости

Основные технические данные двигателей Volvo Penta с поворотными колонками модельного ряда 1998 года

Дизельные двигатели	Марка	Мощность ¹ на коленвалу, л.с.	Частота вращения, об/мин.	Диаметр цил./ход поршня, мм	Число ² цил.	Объем цил., л	Передаточное отношение колонки ³	Вес ⁴ , кг
	"MD22/SX"	59	4000	84/89	4	1.99	1:2.18	325
	"TMD22/SX"	78	4500	84/89	4	1.99	1:2.18	327
	"TAMD22/SX"	105	4500	84/89	4	1.99	1:2.18	337
	"AD31L/DP"	130	3900	92/90	4	2.39	1:2.32	443
	"AD31P/DP"	150	4100	92/90	4	2.39	1:2.32	443
	"KAD32L/DP"	170	3900	92/90	4	2.39	1:1.95	475
	"AD41P/DP"	200	3900	92/90	6	3.59	1:1.78, 1:1.95	538
	"KAD43P/DP"	230	3900	92/90	6	3.59	1:1.95	570
	"KAD43P/DPX"	230	3900	92/90	6	3.59	1:1.68, 1:1.78	582
"KAD44P EDC/DP"	260	3900	92/90	6	3.59	1:1.95	572	
"KAD44P EDC/DPX"	260	3900	92/90	6	3.59	1:1.59, 1:1.68	584	

Бензиновые двигатели	Марка	Мощность ¹ на коленвалу, л.с.	Частота вращения, об/мин.	Диаметр цил./ход поршня, мм	Число ² цил.	Объем цил., л	Передаточное отношение колонки ³	Вес ⁴ , кг	
	Карбюраторные								
	"3.0GS/SX"	150	4400	101.6/91.4	4	3.0	1:1.97, 1:2.18	302	
	"4.3GL/SX"	205	4600	101.6/88.4	6	4.3	1:1.79, 1:1.89	399	
	"4.3GL/DP**"	205	4600	101.6/88.4	6	4.3	1:1.95, 1:2.32	383	
	"4.3GS/DP**"	225	4400	101.6/88.4	6	4.3	1:1.95, 1:2.32	383	
	"5.7GL/SX"	235	4400	101.6/88.4	8	5.7	1:1.43, 1:1.51	428	
	"5.7GL/DP**"	235	4400	101.6/88.4	8	5.7	1:1.95	428	
	"5.7GS/SX"	270	4600	101.6/88.4	8	5.7	1:1.43	428	
	"5.7GS/DP**"	270	4600	101.6/88.4	8	5.7	1:1.95	428	
Инжекторные									
"4.3Gi/DP**"	215	4600	101.6/88/4	6	4.3	1:1.95, 1:2.32	383		
"5.7Gi/DP**"	270	4400	101.6/88/4	8	5.7	1:1.78	433		
"5.7GSi/DP**"	310	4800	101.6/88/4	8	5.7	1:1.78	433		
"7/4Gi/DP**"	360	4400	108/101.6	8	7.4	1:1.68, 1:1.78	525		
"7.4GSi/DP-S"	405	5000	108/101.6	8	7.4	1:1.68, 1:1.78	525		
"DPX385"	405	5000	108/101.6	8	7.4	1:1.59, 1:1.68, 1:1.78	548		
"DPX415"	435	4800	108/101.6	8	8.2	1:1.59, 1:1.68, 1:1.78	548		

Примечания: ¹ Мощность указана в соответствии со стандартами ISO8665 и ISO3046.

² Расположение цилиндров всех двигателей — рядное.

³ Двигатели, для которых приведены два значения передаточного отношения, комплектуются колонкой с редукцией по выбору.

⁴ Указан сухой вес двигателя со всеми агрегатами, колонкой и гребными винтами.

Пояснения к маркировке:

M — морской двигатель; D — дизель; T — турбокомпрессор; A — охладитель наддувочного воздуха; K — дополнительный механический компрессор; EDC — электронная система управления двигателем (в том числе и процессом впрыска топлива); SX — одновинтовая колонка с выхлопом через ступицу гребного винта; DP — колонка с двумя соосными противоположно вращающимися гребными винтами с выхлопом через антикавитационную плиту; DPX — двухвинтовая колонка повышенной обтекаемости с выхлопом частично — через антикавитационную плиту, частично — через ступицу гребного винта, оборудованная интегрированной гидравлической системой управления и предназначенная для катеров со скоростями движения от 45 узлов и выше. Первая цифра в маркировке модели означает примерный объем цилиндров, вторая — поколение семейства двигателей. Таким образом цифра "44" в обозначении самых мощных моделей означает, что объем их цилиндров в пределах 4 л, а это двигатели уже четвертого поколения.

VOLVO
PENTA
PENTA

Примечания: ¹ Мощность указана в соответствии со стандартом ISO8665.

² Расположение цилиндров всех двигателей кроме 3.0 — V-образное.

³ Двигатели, для которых приведены два или три значения передаточного отношения, комплектуются колонкой с редукцией по выбору.

⁴ Указан сухой вес двигателя со всеми агрегатами, колонкой и гребными винтами.

* Эти двигатели могут комплектоваться колонкой DP или DP-S по выбору.

Пояснения к маркировке:

S — четырехкамерный карбюратор; L — двухкамерный карбюратор; DP-S — колонка с двумя соосными противоположно вращающимися гребными винтами, созданная на основе колонок SX и отличающаяся от колонок DP меньшими размерами транцевого щита (и соответственно меньшим вырезом в транце катера) и конструкцией крепления колонки к транцевому щиту. Цифра в маркировке означает объем цилиндров.



**VOLVO
PENTA**



- морские, яхтенные и катерные двигатели
- аксессуары
- сервис и запасные части
- антивибрационные системы Aquadrive
- водометы Alamarin Jet
- проектные работы

aquadrive
antivibration system

alamarin jet

190121 Санкт-Петербург, ул.Псковская, 14, тел./факс (812) 219-7926

фирма
КВАРТЕТ
уполномоченный дилер VOLVO PENTA



Пора переписывать таблицу рекордов!

“Космический корабль” — крылатый катер Тада МакИнтайра (эскиз)



Еще несколько лет назад Эл Коупленд неизменно был одной из основных фигур на пьедестале почета гонок “оффшор”, но теперь он вознамерился стать еще и самым быстрым на воде человеком. Он собирается развить скорость 200 статутных миль в час (175 узлов) на море, но на этот раз не на чисто гоночном, а скорее — на прогулочном судне, хотя трудно представить себе прогулку с такой скоростью. Для реализации этой идеи Коупленд объединил усилия с опытным конструктором Джоном Коннорсом.

Чтобы двигаться с такой скоростью и не потерять остойчивость, однозначно необходим катамаран. Коннорс остановился на его длине около 60 футов, а в качестве двигателя — на двояной газовой турбине. Чтобы развить заданную скорость, необходима мощность порядка 5000 л.с., но главная проблема — превратить эту мощность в полезную тягу. Американские гоночные глассеры неограниченного класса развивают скорость

200 миль в час при помощи гребных винтов и энергии газовых турбин, но чтобы развить такую же скорость в открытом море, необходимо решить целый ряд вопросов.

Коупленд ставит также целью побить рекорд на линии Майами — Нью-Йорк. Для этого он намерен построить однокорпусное судно длиной 110 футов, способное развить 72 узла. К этому проекту также привлечен Коннорс. Хотя эта задача несколько проще, все же 72 узла — очень большая скорость для судна таких скромных размеров, да и нет реальных прототипов. Здесь также будут использоваться газовые турбины. Судно сначала будет построено в облегченном варианте — специально для побития рекорда, а затем перестроено в прогулочную яхту.

Коннорс разработал оригинальный и дешевый способ мореходных испытаний: выполненная в масштабе модель буксируется на выстреле рядом с быстроходным катером, так что ее поведе-

ние можно заснять на пленку и изучать во всех подробностях.

Мировой рекорд скорости на суше недавно был побит командой англичан в США, при этом был преодолен звуковой барьер. А теперь те же англичане обратили свой взор на водную поверхность, где абсолютный рекорд куда скромнее — уже около 20 лет держится достижение австралийца Кена Ворби (511 км/ч).

Специалист по газовым турбинам Тед МакИнтайр разрабатывает концепцию судна, которое будет скорее напоминать космический корабль.

Существуют два рекорда скорости — один для неограниченного движительного комплекса и один — для катера с винтовой тягой. МакИнтайр нацелился для начала на “винтовой” рекорд. Он уверен, что любое судно, проектируемое для высоких скоростей, должно идти на крыльях, чтобы иметь требуемую устойчивость движения. Это, несомненно, новый подход. Подводные крылья во время движения находятся ниже взволнованной поверхности — в невозмущенных слоях воды, что уменьшает опасность потери устойчивости, жертвой которой пало немало смельчаков.

Если верить опубликованным эскизам, катер МакИнтайра будет иметь глубоко погруженное крыло на стойке (в ДП) с тянущим гребным винтом и кормовое крыло на нижней части пера руля.

Как и в случае с судном Коупленда, предстоит решить немало сложных вопросов, прежде чем появятся реальные шансы установить рекорд. Данный проект требует экстремальных решений, не имеющих ничего общего с обычным катеростроением. Однако то, что сегодня кажется из ряда вон выходящим, завтра может стать повседневной практикой.

Дэг Пайк

Катеростроители принимают вызов

Новый “соискатель” рекорда кругосветного плавания среди судов с механическими двигателями — “Awesome 770” — строится на верфи Knight & Carver в Сан-Диего. Это новейший вариант водоизмещающего катамарана, который уже поставил рекорд дальности плавания — 30 000 миль благодаря исключительно экономичному ходу на большие расстояния. Стандартные двигатели Caterpillar-3196 мощностью по 650 л.с. (480 кВт) дают “Awesome” возможность развивать максимальную скорость 35 узлов. Дальность плавания между заправками при 25 узлах — 2500 миль. Для “рекордного” рейса эти двигатели бу-

дут заменены на Caterpillar-3408, имеющие ту же мощность при более высокой надежности. Автор проекта — американец Сид Степлтон, имеющий большой опыт прибрежных морских плаваний, а владельцем яхты является некий бельгиец. Для рекордного дальнего плавания интерьер яхты будет несколько переделан, чтобы предоставить экипажу достаточный уровень комфорта. Планируемая дата отплытия — 4 июля, а непосредственная цель — побить рекорд, установленный американской подводной лодкой “Тритон”. Степлтон избрал для себя экваториальный маршрут через Панамский и Суэцкий каналы, а это по-

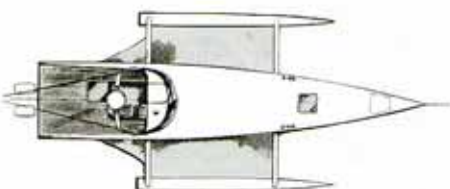
требует для побития рекорда средней скорости более 20 узлов, учитывая остановку для дозаправки.

Аналогичный проект вынашивает и не раз упоминавшийся в “Кия” американец Стив Шидлер. Он планирует отчалить в течение этого года из Майами на своем 60-футовом тримаране.

Все эти попытки побить рекорд будут предприниматься на судах с обычным водоизмещающим корпусом, но ходят слухи о еще одном, европейском проекте: в нем предполагается использовать мощное глиссирующее судно. Этот глассер по расчетам сможет уменьшить рекорд до 60 дней.



Поскольку снова пересечь Тихий океан на мотолодке никто и не пытался, остается действующим рекорд, установленный Стивом Шилдером и Микки Муносом на “Янмар Индево” (см. № 158). В 1988 г. они за 7 дней прошли 2250 миль от Сан-Франциско до Гонолулу, а в 1991 г. за 21 день завершили второй этап Гонолулу — Сидней. Средняя скорость составила 10 узлов, израсходовано 5000 л топлива. Тримаран, оснащенный двумя дизельными ПМ “Янмар” по 27 л.с., спроектирован Джино Морелли. При длине 40 футов он имеет ширину 18 футов и водоизмещение около 2 т.



Рекорд ставила подводная лодка

Рекорд скорости кругосветного плавания “под мотором” на сегодня равен 83 дням 9 часам и 54 минутам. И установлен он давным-давно — еще в 1966 году — и притом военным кораблем: американской атомной подводной лодкой “Тритон”. Самое невероятное — кругосветный рейс прошел в подводном положении. Скорость “Тритона” под водой составляла до 20 узлов при мощности двух турбин 34000 л.с. Любопытно, что общая дальность плавания лодок этого типа (110 000 миль) позволяла совершить “нон-стоп” три-четыре кругосветных витка.

В феврале-марте того же 1966 г. было проведено и первое в мире групповое кругосветное плавание советских атомных лодок, в течение которого они без всплытия прошли 25 000 миль. Нам неизвестна полная продолжительность рейса, но в принципе — эти советские лодки обладали большей подводной скоростью, чем “Тритон”.

Вполне вероятно, что за истекшие годы военных моряки не раз обновляли рекорд 1966 г., однако в Книгу Рекордов Гиннеса эти достижения не попали.



CABLE & WIRELESS
Adventure

АНГЛИЙСКИЙ РЕКОРДСМЕН

Занесенный в Книгу Гиннеса рекорд кругосветного плавания "под мотором", установленный американской подводной лодкой "Тритон", а заодно и известное 80-дневное достижение жюльверновского героя решили превзойти англичане: в марте этого года на знаменитой верфи катеростроительной фирмы "Воспер-Торникрофт" в Саутгемптоне было спущено на воду рекордное судно — 115-футовый катер-тримаран, рассчитанный на то, чтобы пройти 26 000 миль не более чем за 76 дней, включая остановки для заправки в портах 12 стран



Капитан Ян Босуорт

Проект разработан известным конструктором парусных многокорпусников Найджелом Айренсом. Пронзающий волну узкий водоизмещающий корпус имеет отношение длины к ширине около 11. Для придания устойчивости судно снабжено двумя боковыми корпусами-поплавками длиной около 30 футов. Установлены два дизеля с турбонаддувом (рабочим объемом 8,3 л) "9.2 Камминс Марин", работающие на трансмиссии MG5111SC фирмы "Твин Диск".

Судно названо по имени основного спонсора — кабельного гиганта Cable and Wireless. Команда (первоначально — 16 чел.) набрана путем отбора из 300 претендентов.

Выйдя в рекордный рейс из Гибралтара 19 апреля, капитан Ян Босуорт взял курс на первый порт захода — Монте-Карло. Следующий средиземноморский этап запомнился экипажу 7-балльным штормом, в результате кото-

рого катер пришел в Порт-Саид с некоторым отставанием от графика, нацеленного на рекорд. Неудивительно: качало катер так, что из всего экипажа только четверо профессионалов смогли удерживаться на ногах. 40-градусная жара в Красном море и Индийском океане не помешала использовать спокойную погоду и на 3100-мильном переходе до Мале наверстать упущенные часы. В Сингапуре тримаран появился 12 мая уже с 24-часовым опережением графика. "Сейчас у нас есть форс, и главная задача — не терять ее, — сказал Босуорт, — ведь неизвестно, что ждет нас впереди!" И верно: плохая погода на пути до Гонконга "съела" все это опережение, а 22 мая тримаран прибыл в Йоко-



Схема маршрута из журнала «Motor Boat and Yachting»

гаму уже с новым 20-часовым опозданием. Механик Алан Додд прокомментировал это так: "Вышел из строя подшипник гребного вала, пришлось заглушить правый двигатель. К шести проектантов надо сказать, что и под одним двигателем мы давали 13 узлов. При полной расчетной скорости 19 узлов мы имели среднюю фактическую на этапах 18.44 узла. А расход топлива у нас на 40 % меньше, чем на обычных судах такого водоизмещения. Надеюсь, на предстоящем самом длинном 9-дневном переходе до Гонолулу моторы не подведут!"

Полпути "Кейбл энд Вайерлесс Эдвенчер" уже преодолел с рекордным временем.

Утром 31 мая пришли в Гонолулу опять-таки с некоторым отставанием, так что праздничную по-гавайски теплую церемонию встречи пришлось сократить. Следующий заход был уже на американском берегу — 1 июня катер встречали в калифорнийском порту Сан-Диего.

Далее маршрут выглядел так: Панамский канал (Бальбоа) — Ямайка (Кингстон) — Майами — Нью-Йорк. Теперь до победного финала оставалось "совсем немного" — пересечь Атлантический океан и прибыть в Гибралтар не позднее 4 июля. С погодой у американского побережья повезло — рекордный тримаран не попал в основную зону действия бушевавшего в те дни поблизости урагана Агата. Зато через несколько дней после выхода 24 июня на 13-й этап из Нью-Йорка произошло событие, поставившее весь проект под угрозу: ночью на 1 июля пришлось из-за неполадок в машине заглушить оба двигателя на целых 6 часов. После напряженной работы механиков пошли под одной машиной 14-узловым ходом, причем понадобилась незапланированная краткая стоянка на Азорских островах для дозаправки топливом.



Так или иначе, но катер "Кейбл энд Вайерлесс Эдвенчер" появился в Гибралтаре в полдень 3 июля 1998 г. с рекордным временем: 74 дня 20 часов 58 минут. В момент пересечения линии финиша на палубе тримарана выстроились 12 участников этого "эпического вояжа".



На снимках Грэхема Чедвика ("Allsport") — катер-рекордсмен 16 июня покидает зону Панамского канала

Самым молодым членом экипажа была 22-летняя студентка Бристольского университета Сара Эйнесурт. Она пользовалась особым вниманием у представителей прессы и ТВ. Выступая на пресс-конференции, она пояснила, что до этой встречи с океаном весь ее морской опыт сводился к прогулкам на весельной лодке по озеру, зато теперь она видела настоящих мужчин в настоящем деле, участвовала в большом приключении, которое всем прибавило жизненных сил, и уже считает себя морским волком.

Представитель УИМ Питер Дредж подтвердил, что Водно-моторный Союз регистрирует результат в качестве официального рекорда и сделает соответствующее представление для занесения в Книгу Рекордов Гиннеса.

Руководитель проекта 46-летний Джек Уишард высказывался весело и кратко: "Это было совсем не простое, показавшееся очень долгим путешествие, но мы сделали все, чтобы оно закончилось рекордом: правильно выбрали дизайнера-кораблестроителя, построили правильное судно, правильно выбрали капитана и его экипаж".

Ведутся переговоры об установлении Переходящего приза Cable and Wireless Perpetual Trophy для тех, кто будет улучшать новый рекорд. Само рекордное судно уже приобрело статус почетного экспоната британского павильона EXPO'98 в Лиссабоне.

Остается добавить, что средняя скорость, потребовавшаяся для того, чтобы попасть в Книгу Рекордов Гиннеса, составила всего 14,5 узла. Заметим, что под парусом рекордное кругосветное плавание — беззаходное и с необходимостью обхода материков с юга — заняло 71 день 14 часов, т.е. средняя скорость была чуть больше — 15,4 узла.

Поздравления юбиляру

В августе исполняется семьдесят пять лет нашему другу — новосибирскому корреспонденту и автору многих публикаций в «Кий»

Владимиру Николаевичу Бухарину

Водномоторники бывшего СССР знают его как выступавшего на катерах мастера спорта, входившего в состав сборной страны, завоевывавшего чемпионские медали на соревнованиях высшего ранга. Хорошо известен он и как судья всесоюзной категории, как опытный тренер, как пропагандист и организатор любимого вида спорта на Урале, в Сибири, на Дальнем Востоке. В 1967 г. был избран первым председателем только что созданной Федерации водно-моторного спорта России.

Горячо поздравляем Владимира Николаевича, желаем ему еще многих лет здоровья и творческой активности!

Редакция

Наша книжная полка

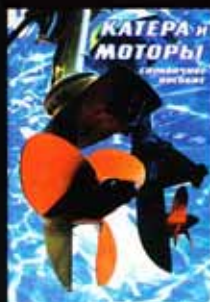
При нашем голоде на литературу для судоводителей-любителей особенно важны издания, позволяющие повысить общую культуру эксплуатации малого флота. Как сделать мотор более надежным и долговечным, более экономичным и экологически чистым? На эти непростые вопросы отвечают два только что вышедших справочных пособия, во многом использующих (как справедливо отмечено в предисловиях) материалы из "Кий".



Е.Г.Хорхордин, "Подвесные лодочные моторы отечественного производства: "Вихрь-30" и "Нептун-23". Справочник"

(На титуле — "Пособие по эксплуатации, ремонту и усовершенствованию".) Серия — Охотник. Москва, Изд-во Рученькина; Минск, Изд объединение "Современное слово"; 1998 г.; 320 стр.; 20 000 экз.

Если учесть, что по "Нептун-23" отдельные справочные пособия не выпускались вообще, а посвященные "Вихрю" две книги Е.Н.Семенова и Р.В.Страшкевича давно стали библиографической редкостью, автор и издатели сделали доброе дело. Обобщен очень большой объем полезных сведений. Приведены иллюстрированные каталоги деталей (причем отмечена применимость деталей 30-ти модельных "Вихрей" к другим ПМ семейства). Конечно, хотелось бы видеть в справочнике больше советов по грамотному использованию ПМ — тонкостей установки его на лодку, соответствию мотора лодке, подбору гребного винта и т.п., однако вряд ли можно требовать от одной книги освещения столь широкого круга вопросов.



Катера и моторы. Справочное пособие

Серия — Все для дома. Составитель — А.П.Ахурин. Нижний Новгород, Изд-во "Нижегородская ярмарка"; 1998 г.; 448 стр.; 20 000 экз.

Можно только приветствовать выход нарядно оформленного справочного пособия на столь важную тему. Однако составитель и издатели, на мой взгляд, могли бы сделать собранный ценный материал более доступным — удобным для работы.

Разделу "Катера" отведена всего лишь восьмая часть объема книги, так что до обещанного рассмотрения "конструкций" дело не доходит. Приведены краткие характеристики "распространенных серийных мотолодок", причем в

одни ряд попали и действительно распространенные, и мало кому известные лодки.

Катера, фигурирующие в названии пособия, не упомянуты вообще, хотя те же "Амуры" нескольких модификаций популярны гораздо больше, чем, скажем, мотолодки "Москва-2" или "Темп", попавшие в обзор. Стоило бы включить в обзор и различные мелкие лодки (в том числе разборные вроде "Автобота" и "Романтики") под маломощные моторы — их нет ни одной.

При такой ограниченности объема лучше было бы сосредоточить внимание на каких-то общих вопросах (основные правила безопасности; нормы снабжения; оценка допустимой мощности и вместимости и т.п.).

Раздел "Моторы", занимающий основной объем книги, содержит множество полезных сведений, но для "справочного пособия" совершенно необходима более строгая компоновка, облегчающая пользование им. Стоило бы сгруппировать весь материал, включая и описание, и ремонт, и усовершенствования, по маркам моторов.

А сейчас в основу положен принцип "места действия": сначала речь идет о конструкции и ремонте двигателей — вперемешку всех ПМ, потом о системе зажигания и электрооборудования, о системе питания и т.д. Быстро найти нужное довольно трудно, т.к. оглавление в этих поисках не очень-то помогает. Моторам "Салют" вообще не повезло: в пособии честно сказано: "В данной книге сведения об этих моторах не приводятся". Уделена им одна страничка в очень важной и излишне короткой главе "Общая характеристика отечественных ПМ", а сама эта глава, с которой следовало бы начать раздел, запрятана между материалами: "Что надо знать о гребном винте" и "Что нужно учитывать при установке мотора на лодку". Опять-таки даже не упомянуты выпускавшиеся серийно стационарные лодочные двигатели ("СМ"), поворотноткиданная колонка и водометы.

Другими словами, было бы более соответствующим иное название книги: "Некоторые серийные мотолодки и подвесные моторы".

Н.К.

Этот ни на что не похожий «Гоу файв»



■ Знакомьтесь, новинка!

Как отметили многие из побывавших на «Вене 98», среди парусных новинок чисто финского происхождения особое внимание посетителей неизменно привлекали два «ни на что не похожих» швертбота «Go5». Хотя краткие описания этого легкого парусника уже публиковались во многих ведущих яхтенных журналах, включая «Bateau» и «Yacht», даже многие опытные яхтсмены и яхтостроители останавливались около него, удивленные необычностью вида



Изобретатель демонстрирует принцип образования обводов швертбота

Неслучайно хельсинкская фирма «Oy Go Distance Ab Ltd», занимающаяся рекламой и продажей новинки, уверенно объявила швертбот новой концепцией плавания под парусами. Пожалуй, основания для такого утверждения есть. Перед нами неожиданная комбинация виндсерферовского (вооружение), обычного динги 5-метрового класса (корпус) и даже килевой «мини» (тяжелый шверт, рубка-убежище).

В рекламе «Go5» упор делается на то, что перед нами как бы три лодки в одной, а точнее — по цене одной многоцелевой молодежной лодки.

1. В первую очередь это — быстроходное и маневренное спортивное суденышко — двойка-кэт (довольно редкое в гоночном флоте сочетание, ибо кэтом чаще всего вооружают «одиночки»). Высокоэффективный виндсерферовский парус площадью 17-21 м² надевается карманом на слегка наклоненную составленную из двух секций мачту. Узкий, выступающий на 1.25 м вниз из колодца тяжелый (120 кг) профилированный кинжальный шверт обеспечивает и необходимую остойчивость, и обычные для швертботов лавировочные качества. Острая носовая часть и относительно плоские (хотя и скругленные) швертботные обводы днища в корме; два хорошо работающих даже при сильном крене поставленных побортно под углом к ДП руля, соединенных поперечиной; ножные ремни и подушки в удобном для открывания просторном кокпите — все это дает понять, что перед нами настоящая «гоночная машина».

Оснастка довольно простая, но вот назвать ее примитивной никак нельзя. Мачту, надетую на приформованный к

палубе стандарс, удерживают на месте две вант-оттяжки, наверху заложенные на высоте крепления к мачте гика-ушбона. На кормовой части гика, на каждой из обеих его ветвей сделана стропка — мягкий погон для подвески верхнего блока гика-шкота. Ходовой конец гика-шкота выведен через закрепленный на дне кокпита в ДП блок-стопорный «пакет».

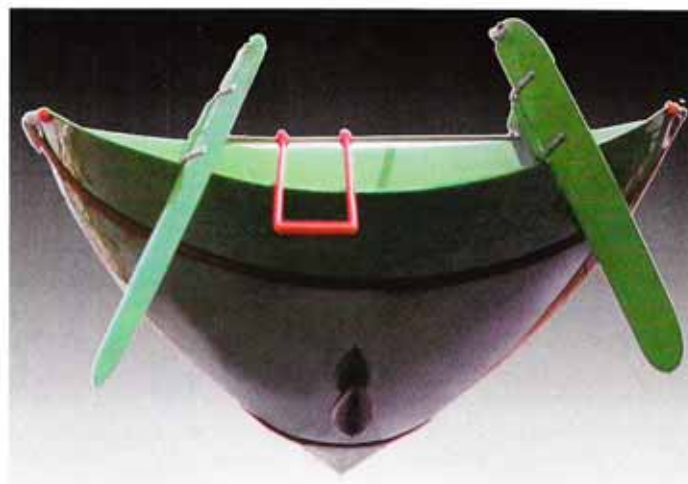
Внимание рулевого полностью сосредоточено на управлении, работой с гика-шкотом всецело занят шкотовый.

2. С немалым успехом «Go5» используется молодежью



как "пляжная" лодка для кратковременных прогулок и отдыха на воде с купанием и загораем. Свободный кокпит, откидная ступенька-трапик на рулевой поперечине, а главное — высокая остойчивость, полная непотопляемость и простота управления делают суденышко удобным и вполне безопасным. Даже если швертбот лег парусом на воду, узкий вход в рубку-убежище остается высоко над ватерлинией. Один человек, встав на шверт, легко поворачивает швертбот в нормальное положение.

3. Несколько неожиданным является утверждение авторов проекта, что "Go5" — еще и неплохое крейсерское судно, перевозимое на трейлере за легковым автомобилем. Заглянув в узкий, закрываемый сверху мягким фартуком-козырьком вход в убежище под высоко приподнятой в носу палубой, вы увидите по периметру "помещения" мягкое (полистирен) то ли сиденье со спинками, то ли лежанку. На ночь двое взрослых располагаются здесь вполне комфорта-



Примерная схема устройства стеклопластикового швертбота финского производства

"Go 5"

Основные данные

Длина габаритная, м	5.60
Длина по КВЛ, м	5.40
Ширина наиб., м	2.48
Осадка, м	0.4/1.65
Полное водоизмещение, кг ..	540
Вес тяжелого шверта, кг	120
Площадь паруса, м ²	17-21



бельно, вытянув ноги под кокпитом по бокам от швертового колодца. Кстати сказать, высота рубки-убежища "в головах" не меньше метра; как мы знаем, даже на яхтах в гробах и на некоторых катерах-дейкрейсерах в "кормовых" помещениях комфорта несколько не больше. Авторы "Go5" уверяют, что однажды в этой рубке-убежище сидели и обедали четверо. Они собираются оборудовать "крейсерский" вариант своего швертбота складным столиком и даже туристской плитой-камбузом.

Проект швертбота разработан фирмой Oy Guy Design Group Ab в г.Каарина под руководством и по идее Гей-Кристера Леннгрена. Кажущаяся простота обводов корпуса, как бы образованных естественным изгибом листового материала, на самом деле подтверждена всеми обычными в современном малом судостроении способами. Конструкция пластикового корпуса, собранного из двух формуемых по отдельности скорлуп-секций (днищевой и палубной), соединенных трубчатой планширем по бортам, также вполне традиционна. Необычность же надводной части корпуса — с сильно изогнутой линией борта, подъемом палубы в носу, прямым штевнем (снаружи закрытым массивной пластиковой оковкой) — как раз и обусловлена стремлением обеспечить одновременно и возможно более высокие мореходные качества, и сравнительно большой объем носового подпалубного помещения.

Ю.С.



В объективе — «Манта-Клиппер 34»



Tadami May Favorite Boat Catalogue

Яхта «Манта-Клиппер 34» на очередной бот-шоу



В каждом номере японского журнала «Кази» несколько страниц отводится постоянному разделу «Каталог моих любимых лодок», ведет который обозреватель техники и художник Тадами. И надо сказать, Тадами выбирает для своего «каталога» действительно очень интересные яхты и катера

Так, в майском номере 1992 г. была представлена небольшая — 10-метровая — и очень любопытная американская стеклопластиковая яхта, рассчитанная, судя по всему, на непродолжительные круизы по относительно теплым и спокойным — закрытым морям и заливам.

Необычны и обводы корпуса яхты «Манта-Клиппер», и ее вооружение с А-образной двуногой мачтой.

Перед нами попытка соединить в судне малых размеров преимущества классической яхты и парусного тримарана, избавившись от таких его «недостатков», как большая общая ширина и сложность обеспечения прочности конструкции. То что получилось, по обводам в какой-то мере напоминает быстрходный катер-тримаран с близко расположенными к основному корпусу и несколько сдвинутыми в корму острыми спонсонами.

Относительно узкий (с большим отношением L/B) корпус соединен разви-

тым обтекаемым мостом с едва касающимися воды острыми и узкими поплавок-спонсонами. Длина этих спонсонов не превышает 0.5-0.6 длины яхты по КВЛ, а водоизмещение существенно меньше, чем боковых корпусов «обычного» тримарана. Даже при незначительном крене наветренный поплавок-спонсон выходит из воды, а подветренный, погружаясь, начинает препятствовать нарастанию крена. Благодаря этому конструкторам удалось обеспечить высокую остойчивость «Манты» при гораздо меньшем, чем обычно, весе балласта и без существенного ухудшения ходовых качеств яхты. «Манта» даже при свежем ветре идет без большого крена.

Любопытна и компоновка — общее расположение яхты. В основном корпусе остались только двуспальная койка в форлике, койки-рундуки в носовой «спальной» каюте, камбуз, санузел и шкафы для «мокрой» и береговой одежды. Обычно занимающий много места

салон с общим обеденным столом вынесен в кокпит, получившийся очень просторным благодаря тому, что продольные диваны-рундуки по его краям расположены уже не в основном корпусе, а на конструкциях моста. При ухудшении погоды кокпит закрывается быстро раздвигающимся от продольной балки в ДП тентом. Считается, однако, что закрывать кокпит придется нечасто и днем он будет основным местом пребывания пассажиров.

Сделано все, чтобы и на ходу работающий с парусами экипаж как можно меньше мешал отдыхающим пассажирам. Развивая идею максимально надежной и простой в управлении яхты, конструкторы Гари Хойт и Эверетт Пирсон существенно видоизменили всю систему парусного вооружения, хотя, казалось бы, применен обычный вариант — бермудский шлюп с высоким узким гротом и топовым стакселем.

Установлена двуногая А-образная мачта с тремя поперечинами. Сами по себе двуногие и даже треногие мачты — далеко не новость. Применяли их (правда, по различным соображениям) и на боевых кораблях с прямым вооружением, и на парусных плотках, и на многих малых судах. Главное преимущество двуногой мачты — надежность, возможность избавиться от сложной и тонкой системы из вант, краспиц и ромбовант, частые повреждения которой нередко служат причиной серьезных аварий, включая поломку мачты и потерю управляемости.

Упрощается и конструкция рангоута, и конструкция корпуса. Не нужно подкреплять крышу рубки; ноги мачты встают на палубу у самых бортов, где гораздо проще обеспечить прочность узла. Нет пяртнерса с его опасностью водотечности. Проще сделать мачту заваливающейся, упрощаются ее установка и снятие. Благодаря тому, что под палубой колонны мачты (или пиллерса) нет, становится проще и планировка помещений.

Отказавшись от традиционной системы со стоящей в ДП мачтой, к которой примыкает передняя шкаторина грота, конструкторы сделали работу главного паруса более эффективной — избавились от вредного влияния сбегающих с мачты вихрей. Грот поднимается по трубке с ликпазом, что позволило применить самую простую и удобную систему взятия рифов, аналогичную «привычной» закрутке стакселя.

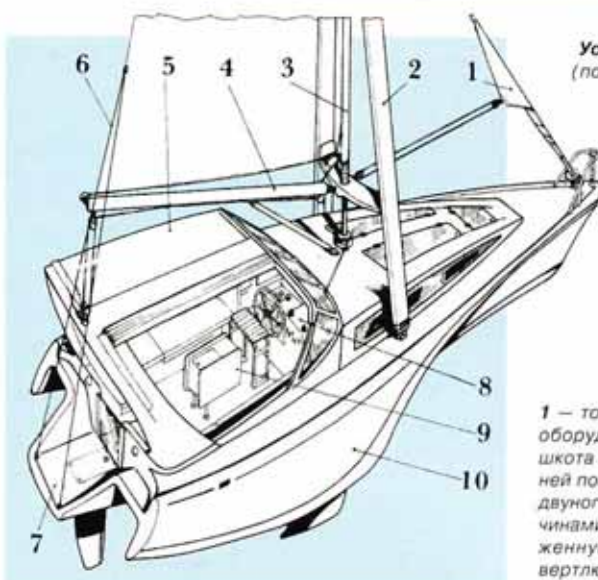
Итак, бегать по яхте не нужно — уборка и постановка парусов производятся из передней части кокпита, куда выведены все ходовые концы, стопора и лебедки. Здесь же расположены штурвал и навигационные приборы. Погон гика-шкота размещен на поднятой выше крыши кокпита кормовой его раме. Погон стаксель-

шкота расположен на той же высоте, но на нижней переключине мачты. Таким образом, при смене галса ничто не нарушает покоя пассажиров.

В итоге получилось довольно комфортабельное — при сравнительно небольших размерах, рассчитанное на управление малочисленным экипажем судно.

Авторы проекта приводят любопытную таблицу: они сравнивают "Манту" по всем возможным показателям с имеющими ту же длину (34 фута) однокорпусной яхтой и классическим многокорпусником. И выходит, что "Манта" имеет 28 плюсов и только один минус — поведение в открытом море — на волне и при сильном ветре. Напомним, однако, что на эти суровые условия ее и не рассчитывали! Однокорпусная яхта имеет 11 плюсов и 3 минуса, а многокорпусник — 15 плюсов и 7 минусов.

Во всяком случае, оригинальность проекта "Манты" заслуживает самой высокой оценки — не зря же на нее обратил внимание Тадама.



Устройство яхты "Манта-Клиппер 34" (по рисунку Тадама из журнала "Кази")

Основные данные

Длина наибольшая, м	10.2
Ширина, м	4.2
Осадка килем-плавником, м	1.5
Водоизмещение, т	3.4
Площадь парусности, м ²	около 55
Скорость под двигателем, уз	
крейсерская	10
максимальная	14.2

1 — толовый стаксель, наверху на штаг, оборудованный закруткой; погон стаксельшкота установлен на носовой стороне нижней поперечины мачты; 2 — заваливающаяся двуголая А-образная мачта с тремя поперечинами; 3 — грот, наверху на трубку, снабженную закруткой; 4 — гик с креплением вертлюга к кормовой стороне нижней поперечины мачты; нижний блок гика-шкота закреплен наверху кормовой рамы тента; 5 — тент, наглухо закрывающий кокпит; собирается побортно в два пакета наверху у продольной балки в ДП; 6 — актерштаг; 7 — кормовая площадка; 8 — пост управления яхтой за застекленным козырьком; слева в переборке — дверь во внутренние помещения; 9 — стол (с откидными половинками столешницы) в ДП кокпита; 10 — боковой корпус-спонсон.

Н.Карасев

«Стар Флайер» поднимает паруса



Реи — алюминиевые. Широко применяются гидроприводы поворота гиков и вспомогательные электро-механизмы. Если раньше для работы с парусами такой большой общей площади обычно требовалось 30-40 моряков, то на "Стар Флайере" с ними управляют 12 человек. Крен при ходе под парусами не должен превышать 10°.

В качестве вспомогательного двигателя установлен 12-цилиндровый дизель "Катерпиллер" мощностью 1350 л.с., обеспечивающий скорость до 8-9 узлов. Имеется носовое подруливающее устройство.

В полку современных толшипов прибыло. В бельгийском городе Генте был построен и в 1997 г. вошел в строй уже второй 360-футовый (109-метровый) стальной четырехмачтовый парусник — "Стар Флайер" (первый — называется "Стар Клиппер"). Подчеркнем: речь идет не об учебных, а о сугубо коммерческих — круизных — судах, рассчитанных на определенные кратковременные туристские рейсы со 170 пассажирами, которых обслуживают 72 человека.

Наибольший интерес представляет парусное вооружение этого 2556-тонного судна. На четырех стальных мачтах оно несет 16 парусов общей площадью 3344 кв.м, может идти под углом до 50-55° к ветру и развивать под парусами скорость до 20 узлов. (Закреплено, что "Стар Клиппер" уже показывал 19.4 узла при одном из первых выходов.) Представляется, что правильнее всего назвать "Стар Флайер" баркентиной — стаксельной шхуной. Примененный набор парусов рассчитан в первую очередь на возможности механизации работ и удобство эксплуатации. На фок-мачте пять прямых парусов (как дань традициям и рекламно-декоративным соображениям) и носовые паруса: стаксель ("автомат") с нижним рейком и три кливера. В промежутках между мачтами судно несет три одинаковых основных паруса — стакселя, управляемые при помощи гиков (с вертлюгами на впереди стоящей мачте), два больших топселя (с передней шкаториной, скользящей по первой и второй грот-мачтам) и бом-брам-стаксель (первой грот-мачты). На бизань-мачте поднимается обычный бермудский парус.



На штурм 50-узлового барьера

Два английских моряка — Саймон Седерсон и Том Мэрриот — планируют побить абсолютный рекорд скорости для парусных судов, воплотив революционный проект яхты-катамарана, который впервые преодолеет барьер скорости в 50 узлов.

Поскольку именно виндсерферы в течение многих лет показывали наилучшие ходовые качества под парусом, их идея и основана на использовании двух длинных и подобных по обводам виндсерферу корпусов, соединенных в катамаран.

За счет применения легких композитных материалов вес будет сведен к минимуму. Катамаран будет нести две мачты симметрично — по одной на каждый корпус. Для управления и предотвращения дрейфа предусмотрены плавники и "глубокие" рули. Эти элементы составляют главную проблему из-за опасности кавитации. Катамаран строится компанией Lotus Engineering. Ходовые испытания были намечены на весну 1998 г. — сезон постоянных сильных ветров.

Д.п.

Гигант для Пита Госса



Нигель Мусто — ведущий производитель яхтенной одежды выступил в роли спонсора, выделившего 500 тыс. фунтов на постройку гоночного катамарана для Пита Госса. Напомним, что этот английский яхтсмен, участвуя в "Венди Глоб 96-97", заслужил мировую известность спасением Рафаэля Динелли, вынужденного дать сигнал бедствия во время жесточайшего декабрьского шторма в 1200 милях от берегов Австралии (см. "Кия" № 161). Для участия в кругосветной гонке 2001-го года будет построен гигантский катамаран длиной 35 и шириной 18.3 м. Обтекаемый короткий "жилой" корпус будет расположен в ДП (над водой). Две 49-метровые мачты с вооружением "аэро-риг" (см. "Кия" № 162) расположены симметрично на корпусах.

Лавры рекордсмена



Похоже, сэр Робин Нокс-Джонстон тоже решил включиться в борьбу за "самый-самый" из парусных рекордов — за Кубок Жюль Верна. Он считает, что сегодняшнее достижение 71 день 14 часов может быть улучшено на 6-7 суток. Для этого необходимо судно — разумеется многокорпусное, способное устойчиво "печатать" в среднем 17 узлов! Катамаран строится концерном "British Aerospace" по проекту Найджела Айренса. Любопытно, что длина корпусов — 35 м — была продиктована рабочим размером имеющегося в распоряжении строителей автоклава для горячей полимеризации связующего при запрессовке формуемых конструкций. Высота поворотной мачты — 55 м. Некоторое представление об особенностях вооружения катамарана дает схема, заимствованная из журн. "Segling".

«Эксплорер» ставит рекорды



Пока новый "Эксплорер" француза Бруна Пейрона не обкатан и не введен в строй, его имя носит знаменитый катамаран постройки 1987 г., ранее носивший названия "Джет Сервис V" и "Коммодор Эксплорер". Напомним, на нем были установлены: в 1990 г. — рекорд трансатлантического перехода (запад — восток), в 1993 — рекорд кругосветного перехода (первый обладатель Трофея Жюль Верна) и рекорд суточного перехода под парусом (524 мили).

В 1997 г. Кэн Льюйс и Скип Новак поставили на нем и новый рекорд транстихоокеанского перехода: 5 дней 9 часов 18 минут, улучшив предыдущее достижение (1995 г., 60-футовый тримаран "Lakjita") на 30 часов. Таким образом, "Эксплорер" — обладатель рекордов пересечения обоих "главных" океанов.

На борту того же катамарана старший из братьев Пейронов — Луйк недавно установил еще один рекорд: пересек Ла-Манш между Каусом и Сен-Мало за 12 часов 1 мин. 24 сек. И это несмотря и слабый ветер и вынужденную лавировку. Предыдущий рекорд однокорпусной "макси" "Лонгобарда" перекрыт на 4 часа и 14 мин.

Новый рекорд на старом катамаране

Этот рекордный катамаран на подводных крыльях "Техник Авансе" был спроектирован французскими яхтсменами-студентами, построен с широким применением

углеволокна (сэндвич карбон-номекс) и впервые вышел на воду еще в 1989 г. Недавно он снова был существенно модернизирован студентами ENSTA — инженерного колледжа в Париже. В первую очередь переработана крыльевая система, что позволило устранить кавитацию на высоких скоростях. На наветренном корпусе, где находятся яхтсмены, установлено наклонное крыло, работающее в режиме разгона. На подветренном — работают Т-образное основное крыло (показано на верхнем фото отдельно) и руль. Паруса-крылья симметричны.

Как сообщалось в сентябрьском номере журнала "Seahorse International Sailing" за 1997 г., уже удалось установить рекорд скорости для класса D ISAF, развил 42.12 узла при ветре около 26 узлов. Планировалось в конце осени сделать попытку превзойти мировой рекорд, установленный австралийцами (46.52 узла).



Вторая молодость рекордсмена

Технический прогресс не стоит на месте — на воду спускаются все новые и новые экстремальные парусные суда оригинальных конструкций, однако и лидеры прошлых лет не сдают позиций.

Вот, например, широко известный катамаран-рекордсмен «ЭНЦА Нью-Зиланд» — завоевавший Кубок Жюль Верна в 1994 г.

Можно напомнить, что к тому времени он плавал уже... 10 лет (построен в Монреале как «Формул Таг») и неоднократно совершенствовался и переделывался.

В апреле 1996 г. владелец катамарана — новозеландская фирма ЭНЦА (новозеландские яблоки) — продала знаменитый парусник. Теперь его шкипером будет провозглашенная «яхтсменом 1989 года» англичанка Трейси Эдвардс — первая женщина, которая, командуя женским экипажем яхты «Мэйден», участвовала в Уитбред 89-90. 33-летняя женщина, которая в детстве мечтала стать звездой балета, подписала контракт со спонсором — калифорнийским информационным обществом «Информикс», обзаведясь снова возглавить женский экипаж и штурмовать на обновленном катамаране, переименованном в «Леди Эндевур», а затем еще раз в «Ройял Сан Альянс», мировые рекорды скорости. Модернизацию проводила фирма «Карбоспарс» под руководством и по проекту Найджела Айренса. Конструктор считает, что скоростные возможности вооруженного тендером с первоначальной парусностью 306 м² катамарана еще не исчерпаны: он рассчитан на скорости вплоть до 22,5 узлов, а во

время рекордного рейса 1994 г. средняя скорость составила 14,68 узла.

В экипаже семь женщин, в их числе — Мишель Парэ (из экипажа «Мэйден») и Кати Петтибуэн (из женского экипажа «Сан-Диего»). Питер Блейк и Флоранс Арто всю зиму тренировали яхтсменок до их выхода из Уессана.

Стартовав из Нью-Йорка 22 июня 1997 г., катамаран пересек Атлантический океан и финишировал у м. Лизард с неплохим временем — 9 суток 11 часов 22 мин, однако побить рекорд не удалось (не дотянули три дня). Это на сегодня лишь лучшее достижение для женских экипажей. Следующим этапом для «Ройял Сан Альянс» стали гонки вокруг Британии и Ирландии.

А осенью экипаж стартовал из порта Хэмбл следом за флотом яхт — участник гонки Уитбред 97/98.

В начале 1998 г. Трейси предприняла попытку улучшить 71-дневный рекорд Оливье де Керссона и завоевать Трофей Жюль Верна. В качестве навигатора шла Адриенн Калахен. Первые 15200 миль «Ройял Сан Альянс» шел с оснаждающей скоростью, преодолевая по 435 миль за сутки. Но на 43-й день плавания при ветре, на порывах достигшим 50 узловой скорости, и на 12-метровых вол-

нах катамаран вонзился носом в волну и потерял мачту. Экипаж (не будем забывать — женский) сумел поставить временную мачту и благополучно добраться до берегов Чили.



Как устроен «Примагаз»

Воспроизводим рисунок Никола Жилле и краткие пояснения из французского журнала «Бато».

Тримаран построен по проекту Марка Ван Петедхем-Винсента Лаури-Превона верфи «Vand V». Спущен на воду в июле 1990 г. и неоднократно (по крайней мере, четыре раза) перестраивался и усовершенствовался.

Считается, что при умеренном ветре силой 4 балла (11-16 узлов, 5,5-7,9 м/с) «Примагаз» развивает скорость 15-16 узлов при курсе 45° к ветру, 28 узлов в галфвинд (90°) и 22 узла в бакштаг (140°). Однажды управляемый в одиночку тримаран за 3 часа прошел 90 миль. Под одним стакселем он дважды показывал 30 узлов при ходе в бакштаг (120°). При по-

рывах на лаге зарегистрирована максимальная скорость до 42 узлов.

Максимальная расчетная скорость — где-то на уровне 35 узлов.

Ежегодные ассигнования на модернизацию катамарана и подготовку к выходу в море составляют около 5,5 млн. франков.

Напоминаем, что «Примагазу» принадлежит абсолютный мировой рекорд суточного перехода под парусами — 539,7 мили, т. е. его средняя скорость за эти сутки составила 22,48 узла.

Основные данные

Длина наибольшая, м ...	18.28
ширина, м	17.18
Водоизмещение, т	6
Высота мачты, м	30.48
Площади парусов, м ² :	
гота	198
стакселя	110
геннакера	267



В погоне за Трофеем Жюль Верна

Еще в «КиЯ» № 158 упоминалось, что Бруно Пейрон создал компанию «Base Speed TM» для постройки рекордного катамарана — шхуны с парусностью свыше 775 м² на двух 35-метровых мачтах.

Катамаран «Эксплорер» длиной 37,2 м и шириной 16,3 м построен и проходит испытания с различными вариантами вооружения. Расчетная скорость — 29,3 узла, т. е. возможные суточные переходы

свыше 700 миль. Стоимость проекта превысила 24 млн. DM.

Бруно Пейрон объявил, что 31 декабря 1999 года выйдет в море, чтобы встретить 2000-й год в безостановочном плавании вокруг света.



■ Для самостоятельной постройки

«Нептун-33» ПЛЮС «Нептун-23»

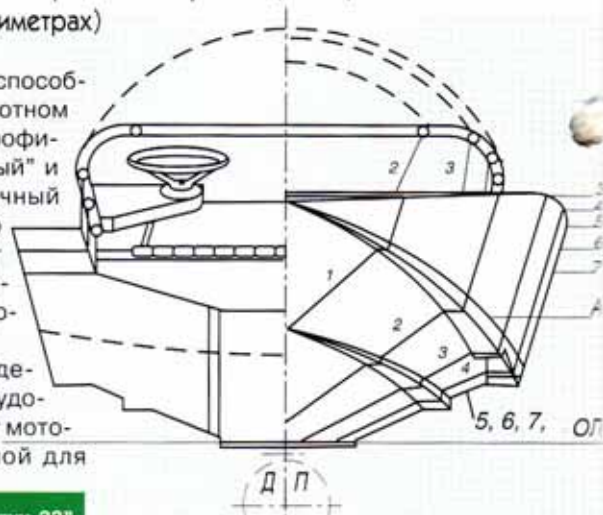
Представляем новый проект нашего самого активного автора — конструктора легких моторных судов Юрия Александровича Зимины. Это небольшая — длиной всего 3.3 м, несколько необычная по внешнему виду, но зато достаточно для таких размерений мореходная — рассчитанная на суровые условия Ладоги — и довольно вместительная трехместная мотолодка. Здесь удачно сочетаются высокая скорость и требования безопасности. При условии грамотного изготовления (нужно обеспечить прочность и уложиться в 75 кг) автор гарантирует 50 км/ч с «Нептун-23» на транце. Именно такой лодки в готовом виде пока на Ладоге нет, но подобные обводы корпуса в столь же малых размерениях хорошо испытаны петербургскими водномоторниками. Ждем отзывов с мест от строителей мотолодки «Нептун-33». Уточним, что цифра «33» не содержит намека на долгожданный ПМ «Нептун-33», который, унаследовав лучшие черты 23-сильной модели, имел бы на треть большую мощность, а всего лишь обозначает длину лодки (в дециметрах)

О траднo было читать в «Кия» № 161 сообщение о возрождении лодочного подвесного мотора «Нептун-23». С 1976 года на моей мотолодке «Радуга-41» установлены два таких мотора, и я ими доволен. С «Нептунами-23» я совершал спортивно-туристские походы по Ладожскому и Онежскому озерам, Финскому заливу, Мариинской системе, по многим рекам Северо-Запада страны, принимал участие в парадах (например — в честь Дня Военно-Морского флота), регулярно ходил из Ленинграда в деревню Коккореву (на берегу Ладоги) и обратно.

Хорошо знаком с жесткими условиями плавания на Ладоге с ее беспокойным суровым характером, мелководьем, каменистыми лудами в южной части, большими глубинами и неприступными скалистыми берегами в северной части. Выходы в Ладогу — большое испытание для мореходных качеств и прочности корпусов, для надежности моторов. И могу утверждать, что работающая уже более двадцати лет двухмоторная установка из «Непту-

нов-23» доказала свою работоспособность и надежность. При грамотном обслуживании и нормальной профилактике это вполне «культурный» и при том достаточно долговечный мотор. Очевидная простота его конструкции обеспечивает возможность производить ремонт без специального оборудования.

В ознаменование возрождения «Нептуна-23» предлагаю судостроителям-любителям проект мотолодки «Нептун-33», пригодной для

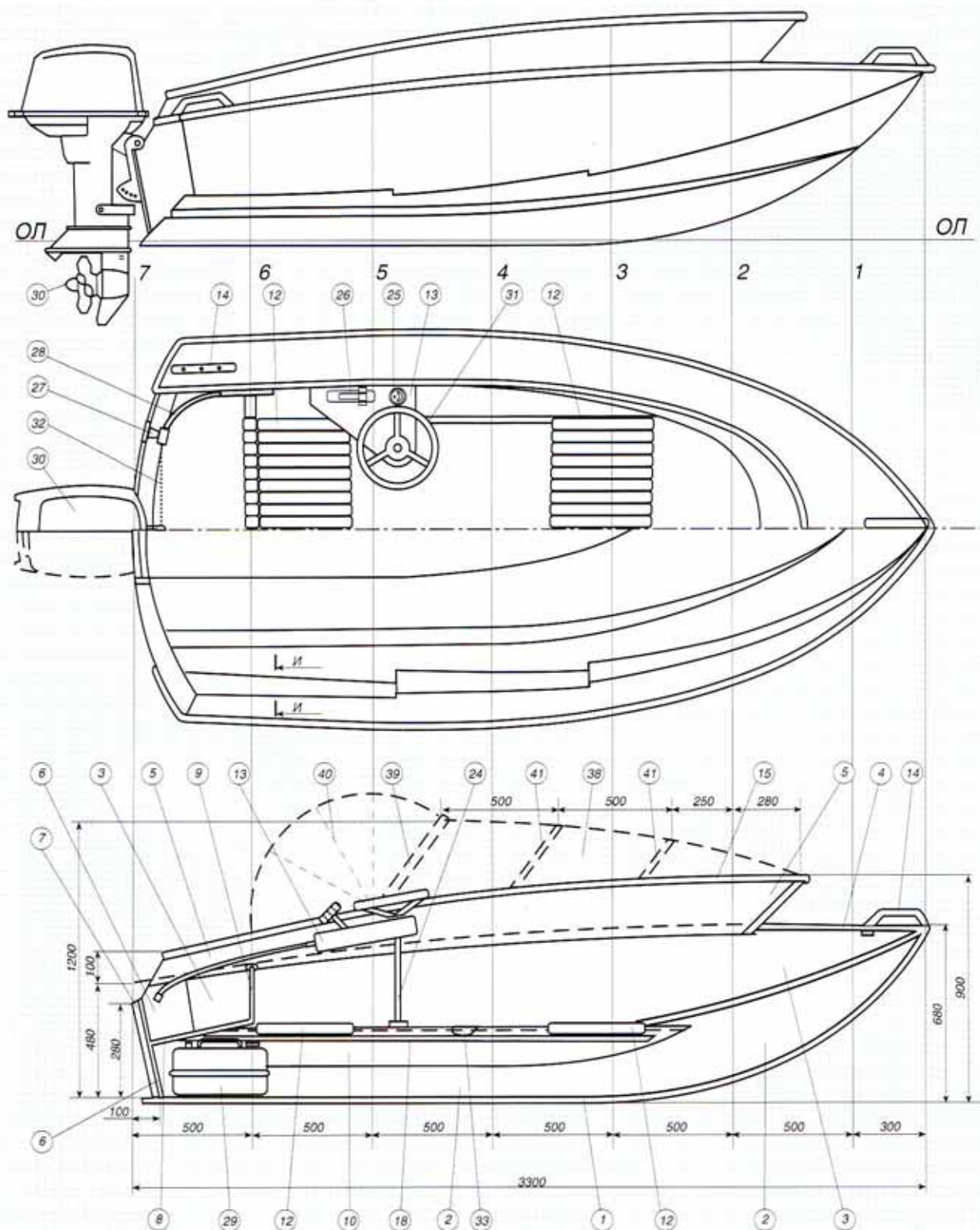


Основные данные мотолодки «Нептун-33»

Длина, м	3.30
Ширина, м	1.56
Высота борта, м	
нос	0.68
корма	0.48
Пассажировместимость, чел.	3
Вес, кг:	
корпус с оборудованием	75
«Нептун-23»	44
бензобак	25
общий	144
Скорость, км/ч	50

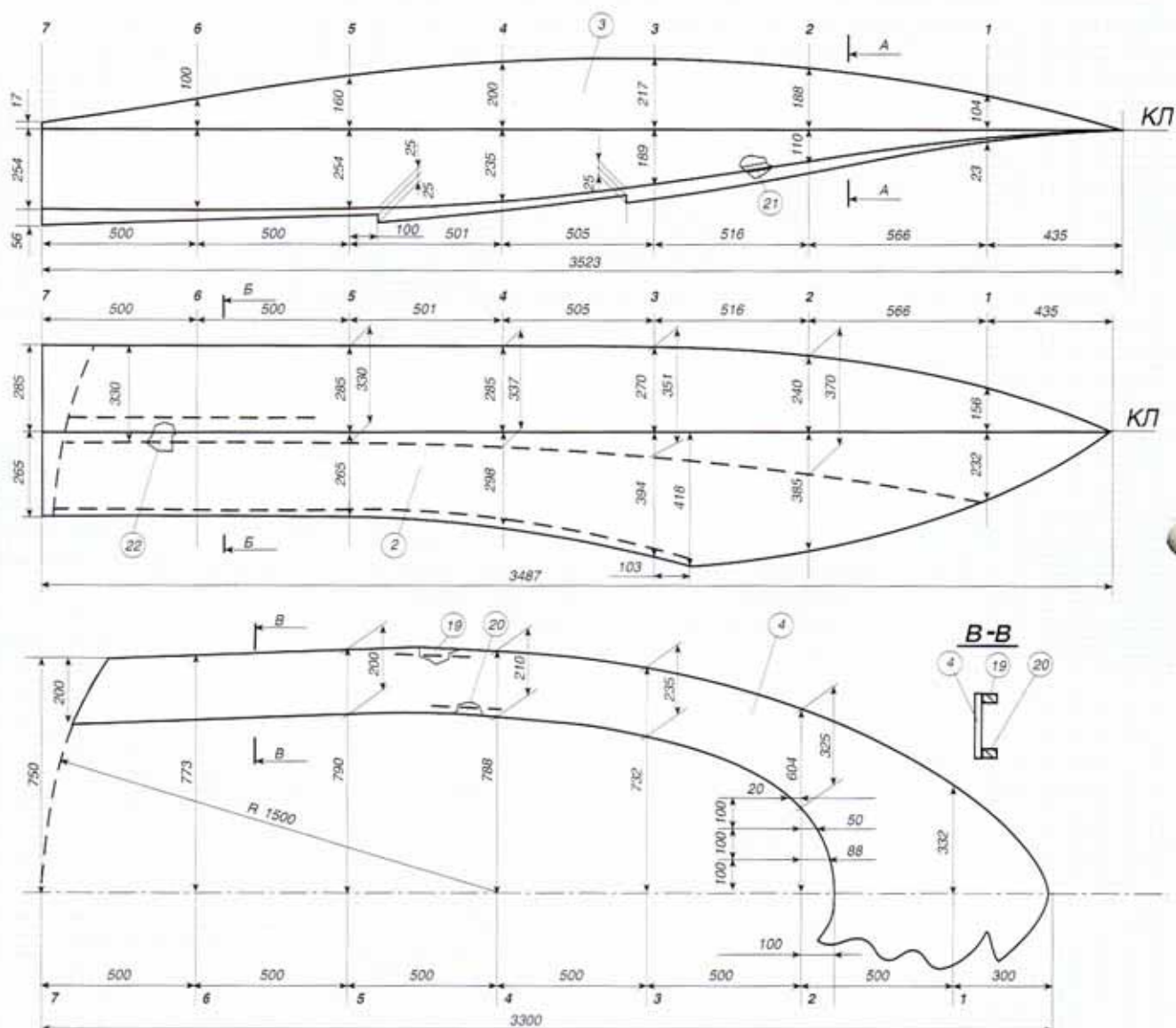
прогулок и спортивных плаваний, буксировки лыжника, выходов на охоту и рыбалку.

Применены обводы корпуса моногедрон с килеватостью 23° и узкой глассирующей поверхностью — гидрорыльей. Вдоль корпуса выполнены широкие скуловые брызгоотбойники (с поперечными реданами) и днищевые реданы. Широкий корпус обеспечивает остойчивость на стоянке и циркуляции.



1 — днище, фанера (всюду — фанера березовая авиационная по ГОСТ 102-75) толщиной 6 мм; 2 — днище, фанера 4 мм; 3 — борт, фанера 4 мм; 4 — палуба, фанера 4 мм; 5 — комингс кокпита, фанера 4 мм; 6 — транец, фанера 4 мм; 7 — накладка, фанера 4 мм-5 слоев; 8 — рецесс, фанера 4 мм; 9 — стенка рецесса, 4 мм; 10 — стрингер, фанера 4 мм; 11 — зашивка стрингера, 4 мм; 12 — банка; 13 — пульт управления (см.эскиз в "КиЯ" № 40); 14 — рым-утка, фанера, пакет 20 мм; 15 — бортник, из полосы фанеры 10 × 20 мм; 16 — бортник, рейка, 10 × 20 мм; 17 — рейка 20 × 20 мм (рецесс); 18 — опора банки, рейка 20 × 20 мм; 19, 20 — рейка, 10 × 20 мм; 21 — рейка, 10 × 30 мм; 22 — редан 27 × 60, пено-

пласт или рейка; 23 — рейка, 20 × 20 мм; 24 — пиллерс, труба из АМг; 25 — кнопка "Стоп"; 26 — ручка газа; 27 — кронштейн, АМг; 28 — оболочка штуртроса, трубка, 2 шт.; 29 — бензобаки; 30 — подвесной мотор "Нептун-23"; 31 — штурвал (см.эскиз в "КиЯ" № 40); 32 — штуртрос; 33 — рейка 20 × 20 мм; 34 — ребро жесткости рецесса, рейка 20 × 20 мм; 35 — зашивка банки, фанера 4 мм; 36 — ребро жесткости банки, рейка 10 × 25 мм; 37 — обвязка банки, рейка 20 × 25 мм; 38 — тент рубки-убежища; 39 — дуга (R 700), гнуть из трубки АМг (фиксировать на 5 шп.); 40 — дуга на шарнире, 4 шт.; 41 — дуга, 2 шт.; 42 — наполнитель, пенопласт.



Необычно высокий комингс хорошо защищает сидящих в кокпите людей от ветра и брызг. Не советую отказываться от него в угоду соображениям дизайна. Не стоит забывать, что длина лодки всего 3.3 метра и на высокой скорости находиться в ней без всякой защиты от брызг будет совсем не комфортно.

На лодке возможна установка легкого тента-убежища.

Сдвигая банки "по пазам" на бортах, их можно установить в любом удобном месте по длине кокпита.

Конструкция корпуса проста и технологична. Фанерная обшивка не имеет двойной кривизны. Шпангоуты нет. Детали, предварительно склеенные по длине из полос фанеры, "складываются" в объем.

Постройка ведется без традиционного стапеля на всю длину лодки и без лекал. Перед тем, как собирать корпус, необходимо заготовить фанерные полосы на полную длину дет. 1, 2, 3, 10 и

11. Полосы стыкуются "на ус" на клею. Затем производится разметка и контуровка деталей в чистый размер. Руководствуясь приведенными чертежами, надо на каждой детали прочертить контрольную линию (КЛ) и положение теоретических шпангоутов. По шпангоутам от КЛ в обе стороны откладываются ординаты. Гибкой рейкой по полученным точкам проводятся кривые линии контура детали, после чего припуск обрезается.

Собирать корпус надо килем вниз, изготовив для этого простейший стапель: собранный из отфугованных досок щит 2000×400 (плита под гидролыжу) ставится строго горизонтально на прочные козлы на высоте 500 мм от пола. Сборка начинается с того, что уложив дет.1, ее крепят — прибивают — к доскам стапеля. На деталях 2 (правый и левый борта) пристрагивают "под малку" нижние кромки, совмещают положение теоретических шпангоутов по длине, смазывают клеем и при-

бивают гвоздями к дет.1. На дет.3 следует приклеить рейку (дет.21), совместить с дет.2 по шпангоутам и килю.

Транец (дет.6) и рецесс (дет.8) собираются предварительно. Для этого к дет.8 приклеиваются рейки (дет.17, 23). К дет.9 надо приклепать и запилить буртик (дет.16). Накладку (из пакета фанеры), смазав смолой, надо проклепать гвоздями с внешней стороны транца.

Собираются стрингера левого и правого борта, причем их внутренние полости заполняются легким пенопластом. Стрингера ставятся на полушироте 450 мм от ДП и приформовываются "мокрым угольником".

Собранный транец ставится на место с уклоном 100 мм на 480 мм высоты (при ДП).

Из отдельных обрезков фанеры точно по чертежу изготавливается палуба. И здесь детали соединяются и склеиваются "на ус". Рейки (дет.19 и 20) надо согнуть по обводу палубы, по-

Парусно-моторный ботик «Орешек»



Перед вами — необычный для наших вод и во всяком случае любопытный парусник, спроектированный, построенный и испытанный энтузиастом-общественником из г.Шексна — Игорем Ставицким. О том, что это за человек, распространяться не будем: вместо этого перепечатаем объявление «Ищем чудаков» из городской газеты, достаточно полно характеризующее автора идеи. Только добавим, что в предыдущем номере мы уже печатали его заметку о постройке для работы с детьми тузиков-швертботов «ЧИЖ» («Чертежи Из Журнала»), а на очереди — эскизы его парусного тузика «Аленка» (длиной 2,7 м) и мини-швертбота «Lense»

По просьбе редакции привожу краткое описание своего парусно-моторного ботика, проект которого был разработан в 1994 году и вобрал в себя все то, чему я научился за предыдущие годы постройки и эксплуатации малых парусников. Ботик строился в канун празднования 300-летия Российского Флота, поэтому и сам проект посвящался этому юбилею. Так что неслучаен его несколько стилизованный под старину внешний вид.

Целью моей было создание надежного, простого в постройке, экономичного и удобного в эксплуатации и в то же время — достаточно комфортабельного судна. Приходилось учитывать то, что оно должно было быть еще и «вандалостойким». Увы, при наших условиях хранения надо иметь в виду и реальную опасность проявлений хулиганства. Как бы то ни было, иллюминаторы мы делаем поменьше, люки и двери — покрепче и с надежными замка-

ми, на открытой палубе не применяем дорогих лебедок и чересчур красивых дельных вещей. Своего рода не эlegantное прогульно-представительское судно, а «крепкий орешек».

По всем этим соображениям и вышло, что мой ботик резко отличается не только внешним видом, но и конструкцией от белоснежных хрупких стеклопластиковых яхт и крейсеровских швертботов.

Основным правилом в процессе создания его было: надежность в простоте! Да и дороговато вышло бы в любительских, сугубо неблагоприятных условиях копировать спортивные и крейсерско-гоночные яхты, проекты которых рассчитаны на реализацию в условиях верфи и установку фирменного оборудования. А где достать любителю из глубинки дакрон, финские лебедки, морскую фанеру? Я уж не говорю про красное дерево на отделку... Вот на основе этих и многих других размышлений понемногу родился образ своего рода «народного» судна: прямоштенный граненый корпус из доступного дерева и фанеры, простейшее гафельное парусное вооружение с заваливающейся мачтой, скуловые кили, имеющийся в распоряжении стационарный двигатель. Конечно, при всем том пришлось поработать и над дизайном, чтобы судно выглядело судном и

производило впечатление, может быть, и старомодного, но надежного и мореходного бота.

Вспоминая походы, пройденные на «Орешке» за прошедшие две навигации, отмечу, что ботик в целом оправдал мои надежды. Изначально судно предназначалось не столько для отдыха и рыбалки, сколько для работы в тяжелых условиях плаваний — экспедиций — с детьми. Поэтому, не успев родиться, оно сразу же вышло в школьную экспедицию. О ней на страницах нашей городской газеты подробно рассказывал зам. директора Дарвинского заповедника Андрей Кузнецов. (Отрывок из этой статьи приведен на стр.54).

Вторая подобная экспедиция состоялась в конце сентября 1966 г. по маршруту Шексна — Белозерск — Шексна при финансовой поддержке Вологодского Морского собрания. Это было очень интересное плавание. На обратном пути мы повстречались с московской яхтой «Апостол Андрей», выходящей в дальнее — кругосветное плавание.

Конечно, кроме достоинств, наш ботик, как, наверное, и любое судно, имеет и некоторые недостатки, над устранением которых сейчас я продолжаю работать. Во-первых, имея гафельное вооружение с парусами из плащевки и скуловые кили, судно не может ходить против ветра круче полного бейдевинда. Пока что приходилось использовать вместо лавировочного двигателя; для того он и установлен! Добиться улучшения лавировочных качеств помогли бы лавсановые паруса и замена килей на шверцы, но вот отказываться от скуловых килей пока не хочется.

На ботике временно установлен неподходящий «УД-25», работающий «на прямую» (через эластичную муфту, с упорным подшипником) на далеком не оптимальный гребной винт от «СМ-557», «обрезанный» по диаметру. При этом 8-сильном моторе весом 55 кг я получил скорость среднюю (крейсерскую) — 8,5 км/ч при расходе 1 литр бензина на 4 км и наибольшую скорость — 11 км/ч. Двигатель без особого труда «вытягивает» судно против крепкого ветра и соответствующей волны даже тогда, когда многие рыбаки на мотолодках стараются на наше водохранилище «не высываться».

Реверс-редуктор и подходящий винт необходимы и для того, чтобы двигатель с воздушным охлаждением не перегревался в жаркую погоду.

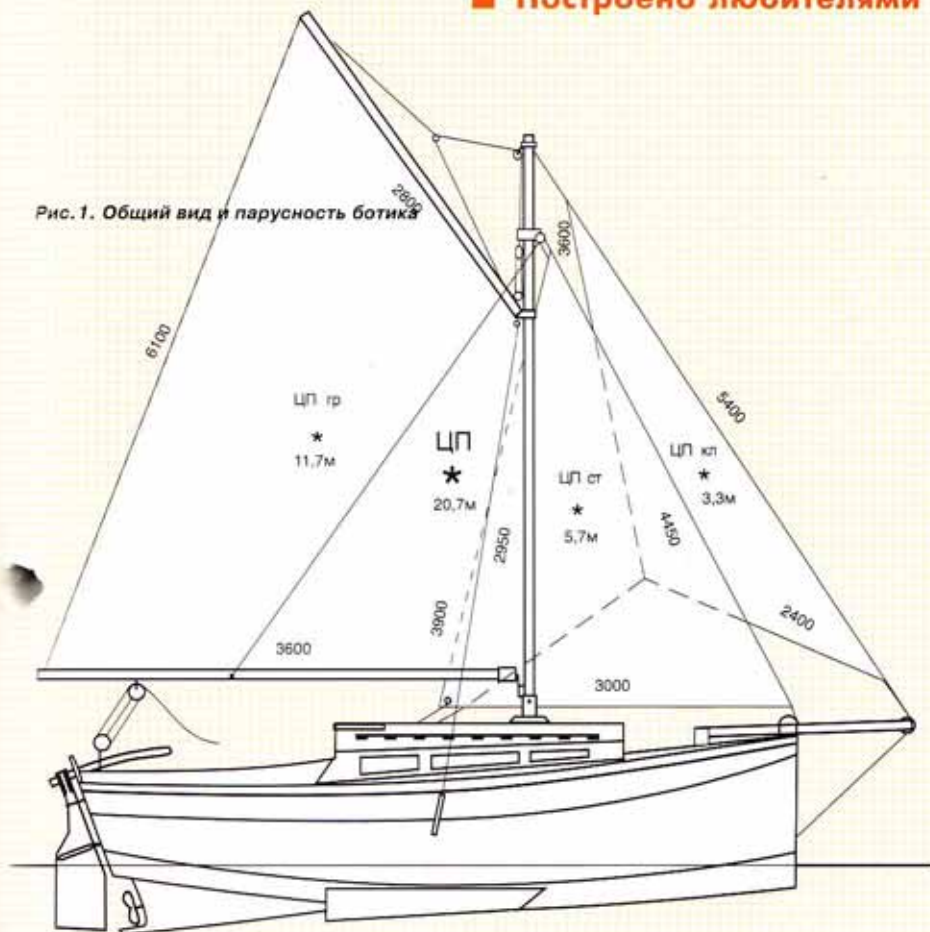
Собственно корпусом судна я доволен. Во-первых, благодаря отвесному форштевню полностью реализуется длина лодки (снижая относительную скорость, т.е. число Фруда) и тем самым уменьшается волновое сопротивление корпуса. Во-вторых, «острый» прямой форштевень легко разрезает волну высотой до 0,4 м и при этом судно испытывает лишь незначительную килевую качку. На большой волне хорошие

Объявление из местной прессы г. Шексна
Ищем чудаков!

Приглашаем откликнуться тех, кто даже в наше тяжелое время занимается кроме основной работы еще каким-нибудь интересным делом, например:
— создает «ничто», за что его называют «чудаком», т.е. конструирует «хитрые» механизмы и приборы для дома и хозяйства, строит маломерные суда или летательные аппараты;
— путешествует на чем угодно, стараясь побывать каждый раз в новых живописных, а иногда и труднодоступных местах с любой целью (или без таковой);
— изготавливает оригинальные спортивные снаряды, увлекается рискованными видами спорта.
Мы готовы с любым из Вас познакомиться и обсудить идею создания в области «Ассоциации Чудаков и Авантюристов».
Суть идеи проста — объединить интересных творческих людей и предоставить им возможность быстрее и проще решать свои проблемы.
Автор замысла — И.Ю.Ставицкий. Ждем откликов и предложений!

■ Построено любителями

Рис. 1. Общий вид и парусность ботика



Основные данные

Длина, м:	
наибольшая (без бушприта)	5.75
по КВЛ	5.45
Ширина, м:	
наибольшая	2.35
по КВЛ	1.90
Осадка, м:	
корпусом	0.30
габаритная (пяткой плавника)	0.55
Высота надводного борта (нос/корма), м	1.10/0.63
Водоизмещение, т	1.2
Вес внутр. балласта + вес килей, т	0.25+0.035
Мощность всп. двигателя, л.с.	8
Площади парусов, м ² :	
грот	11.7
стаксель	5.7
кливер	3.3

Я считаю, что ради прочности можно утяжелять днищевую часть корпуса, поскольку все равно приходится закладывать балласт. Важнее получить более надежное прочное днище. Стальные пластины, составляющие балласт, уложены на "Орешке" в специальные рамы, прикрепленные болтами к флорам.

Нижние кромки стальных скуловых килей лежат в одной плоскости с пяткой кормового плавника и нижней кромкой фальшкиля (на носовой половине длины корпуса). Это намного упрощает эксплуатацию бота. Обнеся корпус тросовой брагой, его можно выкатывать на пологий берег по бревнам при помощи простейшей лебедки (усилиями одного человека). А главное, судно способно ровно стоять на суше (в кузове машины, на палубе самоходки) без всяких кильблоков!

мореходные качества проявляются благодаря имеющемуся развалу бортов и большой высоте бака. В-третьих, я получил сравнительно большое жилое пространство в носу. Наверное, в погоне за модой полезные свойства судов с прямым штевнем оказались у нас забытыми, а зря. Трапек, как и на старинных судах, имеет наклон наружу — против заливания попутной волной.

Так как предстояло обшивать борта фанерой, то необходимо было правильно разработать обводы корпуса и упростить технологию постройки носовой части судна. Это удалось, и в этом одна из "изюминок" проекта. Днище набрано из реек, уложенных под углом 45° к ДП. Для палубы и крыши рубки применена фанера. Конструкция корпуса вполне традиционна: разве что сечения деталей набора (особенно на днище) я делал и советую всем делать больше обычно рекомендуемых.

Таблица плазовых ординат

Линия	№ Шпангоута							
	0	1	2	3	4	5	6	Тр.
Полушироты от ДП, мм								
Скула — СК1	15	322	560	782	884	920	880	755
СК2	50	544	835	1070	1140	1150	1080	885
Борт — ЛБ	50	548	840	1073	1140	1150	1078	865
Комингс рубки	—	—	645	745	820	900	—	—
Ватерлиния — КВЛ	15	300	590	850	955	970	905	360
Высоты от ОЛ, мм								
Киль — ЛК	190	90	43	-10	-20	0	90	200
СК1	420	309	230	170	158	183	255	390
СК2	1212	1010	855	728	680	670	685	727
ЛБ	1405	1265	1150	1045	990	945	925	940
Верх комингса — ВК	—	—	1330	1280	1235	1190	—	—
Низ комингса — НК	—	—	1175	1090	1030	977	—	—

Рис. 2. Эскиз теоретического чертежа. Обводы шп. 1 образуются при сборке корпуса



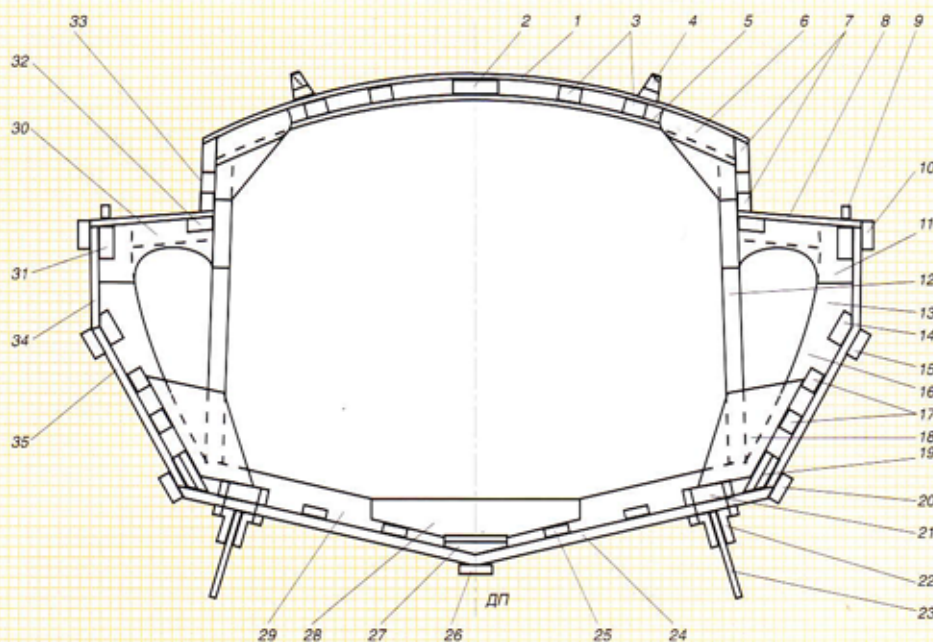


Рис. 3. Конструктивный мидель-шпангоут (шп. 4 см. в корму). Детали оборудования не показаны.
 1 — крыша рубки; фанера 4 мм в 2 слоя; 2 — мидельвейс, 22 × 60; 3 — карленгс, 22 × 30; 4 — поручень, дерево; 5 — ламинированный бимс 30 × 50; 6 — кница, фанера 10 мм; 7 — рейки обвязки комингса рубки, 22 × 55; 8 — палуба, фанера 10 мм; 9 — упор для ног, 20 × 30; 10 — борттик, 22 × 55; 11 — кница, фанера 10 мм; 12 — стойка, 22 × 30; 13 — топтимберс, 22 × 70; 14 — скуловой стрингер, 22 × 50; 15 — борттик, 10 × 35; 16 — кница-полупереборка, фанера 6 мм; 17 — стрингер, 22 × 40; 18 — кница, фанера 10 мм; 19 — скуловой стрингер, 22 × 62; 20 — борттик, 10 × 35; 21 — днищевой стрингер под скуловые кили, 22 × 110; 22 — уголок 40 × 40, сталь; 23 — пластина скулового кия, сталь 4 мм (лучше толще); 24 — обшивка днища, рейка 25 × 50; 25 — днищевой стрингер, 22 × 50; 26 — фальшкиль, рейка 22 × 60 и полоса из стали 3 × 60; 27 — киль, 2 × 25 × 120; 28 — кница, дерево 22 × 80 с двух сторон флора; 29 — флортимберс, 22 × 80; 30 — бимс, 22 × 40; 31 — привальный брус, 22 × 60; 32 — карленгс 22 × 45; 33 — иллюминатор, оргстекло 4 мм; 34 — обшивка борта, фанера 6-8 мм или 2 слоя 4 мм; 35 — обшивка борта, фанера 8 мм или 2 слоя 4 мм. Все угловые соединения фанеры проклеить "мокрым угольником" — стеклотканью на эпоксидке.

Прочное днище, скуловые кили, кормовой плавник для защиты гребного винта и руля — позволяют без особых опасений плавать по незнакомым, мелководным и засоренным акваториям, типичным для наших кра-

ев, и подходить к необорудованному берегу. При необходимости довольно-таки легко можно снять "Орешек" с мели усилиями одного человека; делать это приходилось не раз даже глубокой осенью.

Парусное вооружение — типа гафельный тендер или гафельный шлюп (когда стаксель на форштаге, а кливер снят). Планируется пошить еще и трисель из льняной парусины. Благодаря умеренной площади парусности и пониженному положению ЦП ботик способен нести все паруса при довольно свежем ветре; при этом крен не составляет опасной величины. Судно получилось на удивление устойчивым, по сравнению с любыми другими килевыми яхтами малых размеров.

Двигатель "УД-25" установлен под кокпитом. Над ним имеется люк, необходимый как для обслуживания двигателя, так и для его охлаждения. На моторе установлен кожух для выброса теплого воздуха вверх. Выхлопная труба выведена на правый борт.

Кокпит самоотливной; его ширина на шп.5 — 600 мм, на транце — 800 мм. Над ним при необходимости легко устанавливается тент, подвешенный к гикю.

В носовой части каюты оборудованы два постоянных спальных места. Третье спальное место устроено в "гробу" по левому борту. В правом "гробу" получился неплохой "багажник". Газовая плита подвешена на кардане под откидным столиком. Баллон вынесен в кокпит.

В целом условия обитания вполне удовлетворительные, особенно, если не забывать, что лодка 5-метровая. Последний в навигацию 1996 г. трехдневный поход мы совершили уже в ноябре — в холодную мокрую погоду. Ночевали в каюте вместе с женой и двухлетним ребенком. В спальных мешках было тепло, во всяком случае никто после этого не заболел.

Я намерен и дальше продолжить работу в начатом направлении. "Орешек" — это первый удачный опыт на пути создания небольших коммерческих судов.

И.Ставицкий, г.Шексна

Экспедиция под парусами

Отрывок из статьи канд. биол. наук А. Кузнецова в городской газете "Звезда" 27.08.96 г.

Обследовав восточное побережье водоема, насквозь промокшие под дождем вернулись мы в лагерь, где нас уже ждал капитан парусно-моторного ботика "Орешек" Игорь Ставицкий со своим замечательным судном, которое он сделал своими руками.

Весь следующий день часть членов экспедиции провела на борту "Орешка".

Свежий ветер гудел в вантах, бурлила за кормой кильватерная струя, брызги летели в лицо рулевому. "Орешек", построенный, как говорят яхтсмены, "под старину", во многом повторял форму и оснастку ботинок 18-19 веков. Латунные блоки, гафель вместо треугольного грота, вынесенный вперед бушприт и пря-



мой форштевень создает удивительно цельный образ старинной яхты. Послушный в управлении, устойчивый и легкий, с небольшой осадкой, вместительный и мореходный "Орешек" как будто специально создан для экспедиционной работы. Мы прошли на нем все восточное побережье, обследовали устье реки Сизьма и всплывшие торфя-

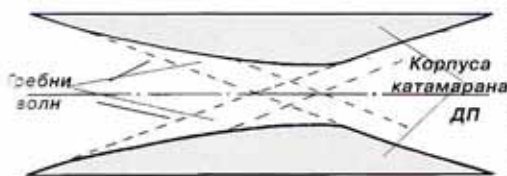
ные острова. Не раз высаживались ребята на берег прочесывать прибрежные леса в поисках гнезд редких птиц.

В результате экспедиции выявлено, что Сизьменский разлив должен быть отнесен к ключевым орнитологическим территориям международного значения.

Конструкция катамарана, позволяющая использовать энергию носовых расходящихся волн

■ Есть идея

В конце января этого года по центральному телевидению прошел репортаж о гонке многокорпусных парусных судов, в котором российский экипаж на катамаране, как сказал ведущий, изготовленном в Москве, впервые одержал победу (правда, с незначительным отрывом). В интервью ведущему капитан рассказал о больших планах на будущее, вплоть до кругосветного путешествия и о том, что необходимо совершенствовать конструкцию катамарана.



Думаю, что проблема совершенствования конструкции и повышения скорости и экономичности судов волнует не только спортсменов. Круг заинтересованных велик, от любителя-конструктора до руководителей серийного производства.

Предлагаемая идея покажется вам несколько необычной. Отмечу, что на данную конструкцию у меня имеется патент. Для заинтересованных устройством катамарана и теоретическим его обоснованием я готов предоставить конкретные выкладки. А пока объясню идею кратко.

Мы знаем, что при движении судна от 30 до 60 % ходовой энергии (в зависимости от его конструкции и скорости) расходуется на преодоление фронтального — лобового сопротивления воды. Эта энергия уносится носовыми расходящимися волнами (НРВ) безвозвратно. Известно также, что НРВ распространяются по определенному закону: все волны находятся внутри так называемого клина Кельвина с углом полураствора около 19°. Кроме того, направление их распространения составляет угол 35° к траектории движения судна, а длина и скорость волны вблизи судна строго зависят от его конструктивных и динамических параметров.

Поэтому первичная НРВ вблизи корпуса имеет вид стоячей волны относительно судна и, следовательно, для утилизации энергии НРВ можно применять жесткие конструкции. На этом осно-

вании мною разработана конструкция катамарана, в которой каждый из корпусов имеет в плане форму обводов в виде плоско-выпуклого крылового профиля. Расположены корпуса зеркально-симметрично друг другу (относительно оси катамарана), расширенной частью вперед — по ходу движения, а выпуклыми в плане частями — внутрь, к ДП катамарана. Прямолинейные линии обвода внешних поверхностей параллельны траектории движения и при движении катамарана не создают носовых расходящихся волн. Носовые расходящиеся волны, возникающие от внутренних поверхностей, достигая противоположного корпуса в кормовой сужающейся части, отражаются от него и передают энергию катамарану, т.е. сообщают дополнительный импульс его движению.

Идея достаточно проста, но есть сложность в расчете геометрических параметров корпусов и их взаимного расположения, поэтому желающих экспериментировать и строить катамаран такой конструкции прошу обращаться ко мне по адресу:

644123, г. Омск-123, ул. 70 лет Октября, д. 20, корп. 2, кв. 80. Сырчину Л.А.

Кинематика поршневых машин XXI века

Общезвестно, что роторно-поршневой двигатель немецкого изобретателя Ванкеля не оправдал надежд. Этого и следовало ожидать. Здесь сработал не здравый разум, а мощная реклама, развернутая прессой в пользу патента Ванкеля.

По словам газетчиков, двигатель Ванкеля должен был в ближайшее время вытеснить на транспортных машинах традиционные двигатели с линейным ходом поршней. Основной причиной для этого утверждения была ссылка на наличие в выпускаемых двигателях шатуна, который резко перебрасывает поршень в рабочей камере от одной стенки к другой, что приводит к снижению КПД и моторесурса машины в целом. При этом указывалось, что у двигателя Ванкеля нет этого недостатка, так как поршень не имеет линейного хода, а совершает планетарное движение в рабочей камере: вращается вокруг своей оси и одновременно движется по круговой орбите.

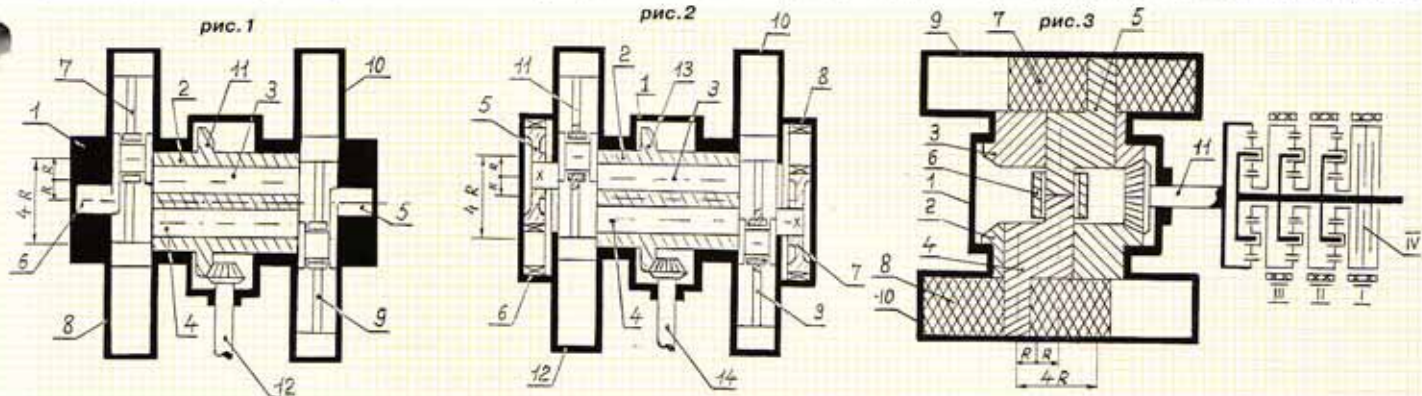
боты по созданию своих перспективных конструкций поршневых двигателей, существенно отличающихся от двигателя Ванкеля. В этих двигателях так же, как в нем, нет шатунов, но поршни совершают возвратно-поступательное движение в цилиндрах при помощи кривошипных валов, совершающих планетарное движение в корпусе. При этом поршни в цилиндрах расположены оппозитно и совершают встречное и расходящееся движение по закону синуса, то есть гармонично. По динамике вращения кривошипных валов двигатель мало чем отличается от газотурбинного.

На рис. 1 показан вариант конструкции по патенту РФ № 2100616. Устроен и работает двигатель следующим образом. В корпусе 1 находится ротор 2 с двумя симметрично расположенными отверстиями, в которых смонтированы два одинаковых вала 3 и 4. На концах этих валов имеются по две кривошипные шейки. Две шейки связыва-

■ Изобретено в России

по патенту РФ № 2093684. Он отличается от первого только тем, что коленвалы 3 и 4 имеют по одной кривошипной шейке, шарнирно связанной с поршневыми штоками или плунжерами 9 и 11. На конце каждого вала жестко закреплено зубчатое колесо (5 и 7), находящееся во внутреннем зацеплении с колесами 6 и 8. Прямолинейное движение поршней в цилиндрах 10 и 12 обеспечивается по закону центроидных пар, способом гипоциклоидного зацепления зубчатых колес с модулем 1:2.

На рис. 3 показан третий вариант конструкции по патенту РФ № 1771513. Этот вариант содержит не один, а два ротора в корпусе. Он отличается от показанного на рис. 1 тем, что вместо двух линейных пазов в корпусе 1 используются одна муфта поступательного движения 6. Эта муфта находится между двух роторов 2 и 3, смонтированных в корпусе 1. Она связывает шарнирно



Газетная шумиха докатилась и до нашей страны. Когда заместитель министра Н.Н.Смеляков отказался покупать лицензию у немцев, руководство ВАЗа создало в 1974 г. свое специальное конструкторское бюро по разработке роторно-поршневых двигателей. Результат работы этого СКБ был показан в 1982 г. на ВДНХ СССР, на автомобиле ВАЗ-21018 (демонстрировалась модель ВАЗ-311). Но в серийное производство этот двигатель так и не пошел. Одни объясняли это тем, что двигатель не имел технологической простоты, другие указывали на то, что он не обеспечивает высокой компрессии и надежности в работе.

В это же время в лаборатории технического творчества СГПУ-33 г. Ленинграда начались ра-

боты с поршневыми штоками или плунжерами 7 и 9, а другие две — шейки 5 и 6 смонтированы в линейных пазах корпуса 1 с торцевых сторон ротора 2. Ротор 2 снабжен зубчатым колесом 11 для снятия или подачи мощности при помощи вала 12.

При работе в режиме компрессора или насоса вал 12 вращает ротор 2 в корпусе 1. При этом все четыре кривошипные шейки совершают линейное движение с пересечением оси вращения ротора 2. Обусловлено это тем, что кривошипные шейки 5 и 6 находятся в линейных пазах корпуса 1 и имеют только одну степень подвижности; они выполняют функцию линейных направляющих для кривошипных шеек, связанных с поршневыми штоками 7 и 9.

На рис. 2 показан второй вариант конструкции

между собой шейки двух кривошипных валов 5 и 4. При вращении двух роторов 2 и 3 при помощи вала 11 она выполняет ту же функцию, что и линейные пазы в корпусе 1: обеспечивает прямолинейное движение поршней или плунжеров 7 и 8 в цилиндрах 9 и 10.

Двигатель показан здесь в блоке с четырехступенчатой планетарной коробкой передач, которая на выставке НТТМ была отмечена золотой медалью. Эта коробка передач имеет растянутое на ведомом валу водило, и для переключения передач требуется включение только одного фрикциона, что существенно упрощает систему автоматического управления.

А. Иванов

Семь лет под стакселями

(из опыта эксплуатации стаксельного тендера "Смак")



Мне уже приходилось рассказывать о крейсерском остроскулом швертботе "Смак", построенном силами членов Клуба юных моряков города Электросталь Московской обл. (см. № 157). На этом 9-метровом судне было опробовано необычное для наших краев вооружение, поэтому по просьбе редакции сообщаю свое мнение о нем. Возможно, кому-то будут полезны наши выводы, сделанные по результатам семи лет эксплуатации яхты, в том числе и в дальних плаваниях

Идея постройки для клуба очередной яхты, вооруженной не бермудской шхунной, а стаксельным тендером, родилась после ознакомления с литературой, где неоднократно упоминались преимущества стаксельного вооружения. Имелись в виду:

1. Избавление от вредного влияния мачты на тяговые качества паруса на острых курсах;
2. Отсутствие гика, благодаря чему нижняя шкаторина находится у палубы и корпус яхты играет роль аэродинамической шайбы, что снижает индуктивное сопротивление паруса;
3. Большее удлинение паруса (до 4) позволяет достичь увеличения его тяги;
4. Вооружение в целом более эффективно даже при меньшей площади

парусности и более надежно с точки зрения прочности системы;

5. Легко уменьшать площадь парусности, используя обычные закрутки стакселя на штагах.

Основной вывод ясен и четок. Семилетняя эксплуатация "Смака" подтвердила все выше названные преимущества стаксельного вооружения. Лавировочные качества самодельного "Смака" не хуже, чем у импортных яхт типа "Конрад-24". На курсах бакштаг и фордевинд "Смак" легко выходит на глиссирование. Повороты оверштаг он выполняет, как обычный швертбот, т.е. почти на пятке, а повороты через фордевинд и вовсе сложности не представляют: стакселя почти автоматически поочередно, начиная с ближнего к ветру и к мачте, пере-

ходят на другой борт, нужно только своевременно потравить шкоты. Ну а если даже шкоты вовремя не потравлены, то большой беды нет: мягкая нижняя шкаторина стакселя своим гудением и вибрацией от напора ветра напаломнит о необходимости это сделать.

Управление парусами на острых курсах одним человеком вполне возможно, если применяются шкотовые стопора. А вот при ходе в фордевинд, особенно в слабый ветер, когда стакселя необходимо нести "бабочкой", нужен как минимум еще один человек — для выноса шкотового угла паруса. В свежий ветер этого уже не требуется.

Особенностью стаксельного вооружения "Смака" является то, что галсовые углы второго и третьего стакселей могут

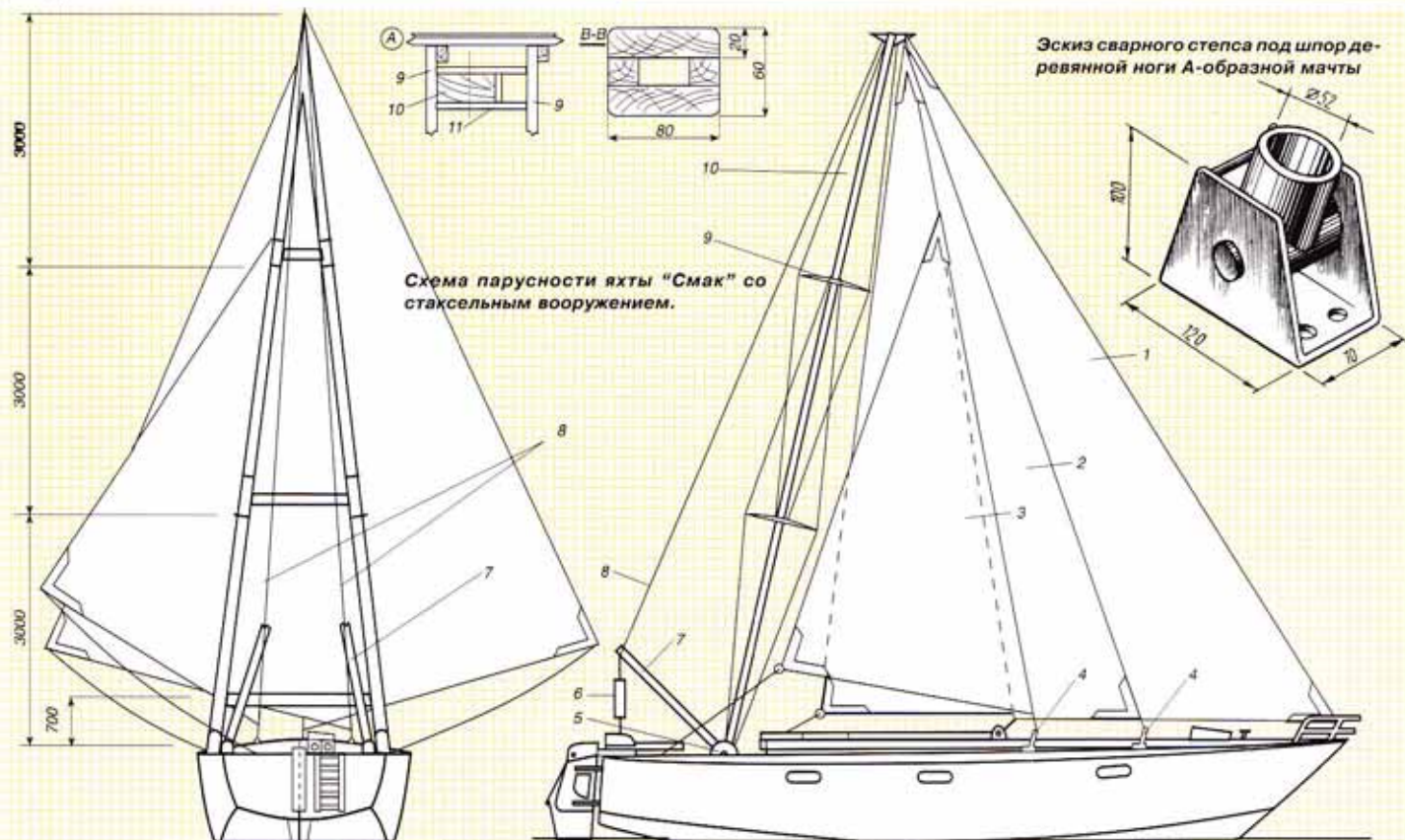


Схема парусности яхты "Смак" со стаксельным вооружением.

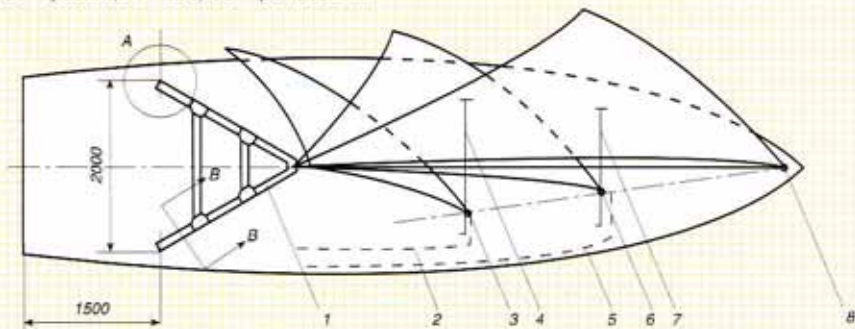
1 — стаксель № 1 (генуэзский) для легких ветров; 2 — стаксель № 2 (основной); 3 — стаксель № 3 (малый); 4 — шпрюйт; 5 — степс; 6 — талреп натяжения ахтерштага; 7 — распорка-старнкраспица; 8 — ахтерштаг; 9 — краспица $l = 500$; 10 — ромбованты

сдвигаться — на ветер или под ветер — при помощи галсов, ходовые концы которых выведены в кокпит. Для этого на палубе в местах крепления галсов натянуты поперечные шпрюиты, по которым и двигаются галсовые углы стакселей. При крутом бейдевинде галсы второго и третьего стакселей выдвигаются на ветер. Расстояние, на которое необходимо сдвинуть галс, определяется работой переднего стакселя: галс сдвигается до тех пор, пока передний стаксель, особенно его задняя шкаторина, перестанут полоскать. Третий стаксель сдвигают таким же образом по отношению ко второму.

Работа с галсами необходима и на полных курсах; это позволяет более полно использовать имеющуюся площадь парусов. Точка крепления первого (носового) стакселя, естественно, неподвижна.

Во время своих учебных плаваний на "Смаке" мы использовали в основном два стакселя — первый и третий. Этого вполне хватало для обеспечения хода в лавировку, не говоря уже о полных курсах. Подъем и второго стакселя — это как бы гоночный вариант вооружения, используемый при полном комплекте экипажа.

Теперь несколько слов об оригинальной мачте "Смака": она А-образная (двуногая) и установлена в кормовой части яхты на 1.5 м в нос от транца — и с наклоном вперед. Наклон применен для улучшения работы стакселей. Двуноготность позволила опереть шпоры мачты вблизи бортов (на шарнирах) и благодаря этому избавиться от пиллерсов, обязательных при обычном варианте, и вант



1 — А-образная мачта; 2 — проводка оттяжки галса (ПБ) стакселя № 3; 3 — положение галсового угла стакселя № 3; 4 — шпрюйт (поперечный погон) галса стакселя № 3; 5 — проводка оттяжки галса (ПБ) стакселя № 2; 6 — положение галсового угла стакселя № 2; 7 — шпрюйт (поперечный погон) галса стакселя № 2; 8 — точка крепления галса стакселя № 1; 9 — рамные (усиленные) шпангоуты; 10 — подпалубная подушка под степсом; 11 — местные ребра жесткости (доска 20 мм). Сварной степс ставится на вторую подушку поверх палубы

с вант-путенсами с их обязательной нагрузкой на растяжение бортов. Степс каждой ноги опирается на бимсы двух соседних рамных шпангоутов.

Сечение пустотелой деревянной (еловая доска) мачты 80×60 при минимальной толщине стенки 20 мм. По производственной необходимости (условия перевозки) каждая нога состоит из трех 3-метровых частей, которые соединяются между собой при помощи муфт из нержавеющей стали. Эти же муфты служат одновременно и опорой для краспиц, развернутых вдоль ДП.

При помощи этих краспиц и четырех контрштагов (получилось что-то вроде ромбовант) каждая нога получила достаточную продольную жесткость, что позволяет без опаски нести на мачте 40 м^2 парусов. В стоячий такелаж входят так-

же два ахтерштага и три штага — по одному на каждый стаксель. Угол наклона мачты регулируется натяжением талрепов на обоих ахтерштагах.

Для увеличения угла между мачтой и ахтерштагами мы применили две продольные распорки — старнкраспицы, пятками упирающиеся в степсы мачт. Эти же деревянные старнкраспицы облегчают подъем и заваливание мачты в нос.

Весь стоячий такелаж выполнен из 8-мм нержавеющей троса.

Поперечная жесткость мачты обеспечивается деревянными траверсами-поперечинами сечением 60×40 , жестко соединенными с ногами мачты.

Еще раз подчеркну: мы довольны стаксельным вооружением, рекомендуем яхтсменам применять его без опаски.

Б.Очередин
г.Электросталь (Моск.обл.)

«ВИХРЬ-30МА»

НОВЫЙ САМАРСКИЙ МОТОР



■ Знакомьтесь, новинка!

Акционерное общество
«Моторостроитель»
и Самарское
конструкторское
бюро
машиностроения
(СКБМ)

разработали новый подвесной мотор «Вихрь-30МА», который является следующим этапом развития лодочных моторов семейства «Вихрь». Проведены испытания опытных образцов мотора.

Новый «Вихрь» имеет двигатель, полностью аналогичный двигателю «Вихря-32» (см. «Кия» № 164, «Вихрь» сегодня и завтра). Основным отличием новой модели является изменение конструкции нижней части подвесного мотора. «Вихрь-30МА» имеет усиленную подвеску с измененными элементами фиксации положения мотора в откинутах состоянии. Двигатель крепится не на поддоне, а непосредственно на дейдвуде, что освобождает поддон и румпель от повышенных вибраций, которые проявляются на предыдущих модификациях «Вихря».

Выхлоп осуществляется через ступицу винта. Изменен редуктор. Теперь он имеет меньшую площадь поперечного сечения благодаря ликвидации разъема корпуса редуктора вдоль гребного вала. Это приводит к повышению общего пропульсивного КПД системы лодка-мотор и, соответственно, обеспечивает увеличение скорости движения лодки. Подобная конструкция редуктора сейчас применяется на зарубежных моторах. Использование такого корпуса привело к изменению соединения ведущей шестерни редуктора и ее вала. Шестерня крепится на вал конусной насадкой. Изменился и механизм переключения реверса.

Усовершенствована водяная помпа: повышена ее производительность.

Увеличена пропускная способность канала выхлопных газов в дейдвуде с целью снижения сопротивления выхлопу.

Для облегчения запуска в дейдвуде выполнено отверстие, компенсирующее сопротивление давления столба воды, заполняющей погруженную в воду часть выхлопного канала.

Двигатель закрывается более современным капотом.

Предполагается, что новый мотор будет выпускаться в морском варианте. Для этого предусмотрены цинковые закладные элементы, обеспечивающие протекторную защиту корпусных деталей от коррозии, и химико-гальваническая обработка внутренних поверхностей, соприкасающихся с водой.

Проведенные испытания мотора в стендовых условиях и на лодке показали следующие результаты: мощность — 23,5 кВт (32 л.с.), удельный расход топлива — 320 г/л.с.·час. Существенно снизился уровень вибрации на румпеле (65 дБ вместо 110-дБ на серийном «Вихре»).

Уменьшился уровень шума

Увеличилась скорость лодки при одинаковых условиях испытаний. Снизился путевой расход топлива.

На АО «Моторостроитель» ведется работа по выпуску в текущем году опытно-промышленной партии в 50 новых моторов «Вихрь-30МА». Параллельно ведется дооснащение серийного производства с тем, чтобы наладить в дальнейшем серийный выпуск этих моторов.

Мы будем признательны всем, кто будет эксплуатировать эти моторы, за замечания и пожелания относительно их усовершенствования. Ждем Ваших писем.

Объединение продолжает работу над усовершенствованием подвесных лодочных моторов семейства «Вихрь» и расширением их мощностного ряда. В частности, начались работы по проектированию лодочного мотора мощностью 37 кВт (50 л.с.).

Зам. главного конструктора **А. Ермаков**

По вопросам приобретения моторов «Вихрь» и запасных частей к ним обращайтесь:
443009, г.Самара, Заводское шоссе, 29.
Тел./факс: (8462) 27 2051, 29 3062.

ТАХОМЕТР-ТЕРМОМЕТР ФИРМЫ «ЛПС-Интер»

Комбинированный прибор для дистанционного контроля режимов работы подвесного мотора — надежный помощник, необходимый каждому судоводителю-любителю

Вряд ли найдется владелец моторного судна, который не стал бы с проблемой перегрева двигателя. Как правило, это обнаруживается после того, как температура двигателя значительно превысила допустимую, что часто приводит к серьезным поломкам. Иногда нетерпеливый судоводитель начинает движение моторной лодки с «холодным мотором». Зачастую, выжимая «ручку газа», мы торопимся вывести судно на глиссирование, не давая возможности двигателю набрать обороты, соответствующие вводимому углу опережения зажигания. Задумываемся ли мы о том, как такие режимы влияют на работу двигателя и его моторесурс?

Мы часто сетуем на недостаточную мощность нашего двигателя, хотя неправильно его установили и эксплуатируем. А проблема выбора гребного винта? Некоторые судоводители практически не пользуются «грузовым» винтом (с малым шагом), боясь того, что обороты двигателя превысят предельно допустимые по техническим характеристикам. Другие, наоборот, необдуманно используют «легкий» винт при мало нагруженном плавсредстве, тем самым снижая моторесурс и рискуя вывести двигатель из строя. И это далеко не полный перечень проблем, с которыми придется столкнуться судовладельцам и решать которые, не имея точных параметров работы двигателя, практически невозможно.

Комбинированный прибор ТТПМ предназначен для дистанционного контроля основных параметров подвесного мотора. Прибор позволяет измерять частоту вращения коленчатого вала и температуру двигателя.

Тепловой режим мотора контролируется как непосредственным измерением температуры, так и включением аварийной сигнализации при достижении температуры установленного значения. Контроль за работой подвесного мотора дает возможность обеспечить соблюдение правильного режима его эксплуатации, от которого зависит моторесурс. Своевременное предупреждение нарушения режимов позволит предотвратить выход из строя узлов мотора.

С помощью прибора можно подобрать оптимальный гребной винт, соответствующий типу моторной лодки и ее нагрузке, оценить эффективность регулировок мотора и гидродинамические качества судна. Прибор поможет правильно установить подвесной мотор на транце.

Прибор ТТПМ надежен и прост в эксплуатации, не требует автономного питания и рассчитан на длительный срок службы. Он снабжен рабочим чехлом, который приспособлен для закрепления прибора в удобном для водителя месте и дополнительно защищает прибор от механических повреждений. Разъемное соединение внешних цепей прибора, а также его конструкция позволяют легко снимать прибор при перерывах в эксплуатации.

Прибор подключается к генераторной катушке (катушке освещения) подвесного мотора.

Комбинированный прибор включает в себя: тахометр, измеритель температуры, устройство сравнения температур с выходом на индикатор аварийной сигнализации и общий дисплей с переключателем режимов индикации.

Тахометр содержит частотомер переменного напряжения генераторной катушки и устройство пересчета частоты ЭДС в частоту вращения коленчатого вала.

Измеритель температуры имеет выносной термодатчик, устанавливаемый в качестве шайбы на любую шпильку блока цилиндра или головки блока.

Устройство сравнения температур вызывает срабатывания аварийной сигнализации с ярким проблесковым индикатором при достижении температуры термодатчика установленного значения.

Рабочая температура различных участков мотора лежит в широком диапазоне значений и зависит от ряда факторов: типа двигателя, температуры воздуха и забортной воды, состояния системы охлаждения и т.п. Возможность изменения температуры включения аварийной сигнализации позволяет выбрать ее в зависимости от значения рабочей температуры, измеренной прибором ТТПМ в месте установки термодатчика на поверхности конкретного мотора.

Практика показала, что температуру включения аварийной сигнализации рекомендуется установить на 8-12°C выше рабочей. Такой контроль обеспечивает своевременное получение информации о начале нарушения теплового режима мотора.

Дисплей представляет собой цифровой ЖКИ. Переключатель режима индикации осуществляет выборочную индикацию на дисплее частоты вращения коленчатого вала, температуры мотора и выбранной температуры включения проблескового индикатора аварийной сигнализации.

Прибор ТТПМ прошел цикл испытаний с двигателем ПМ «Нептун-23» на стенде завода-изготовителя этих моторов — АОТ ММП им. В.В.Чернышева. Натурные долговременные и всесторонние испытания проводились на нескольких подвесных моторах «Нептун-23», «Вихрь-30» и «Вихрь-М». Все виды испытаний показали высокую эффективность и надежность прибора.

В последние годы все большим спросом пользуются подвесные моторы зарубежного производства. Как правило, эти двигатели не комплектуются приборами для измерения температуры. Стрелочные же тахометры, предлагаемые для ряда подобных двигателей, обладают погрешностью в несколько процентов и имеют достаточно высокую стоимость для приборов такого класса.

Фирмой «ЛПС-Интер» разработаны модификации комбинированного прибора ТТПМ, адаптированные к импортным ПМ «Меркюри», «Джонсон», «Эвинруд», «Хонда» и др.

Технические характеристики прибора ТТПМ

Пределы измерения частоты вращения, об/мин	500-7000
Максимальная погрешность измерений частоты	±(1 — 10%)
Пределы измерения температуры, °C	5 — 100
Максимальная погрешность измерения температуры, °C	1
Пределы изменения температуры включения аварийной сигнализации, °C	40-90
Питание: однофазное переменное напряжение от генераторной катушки (катушки освещения) мотора, В	14-40
Максимальный ток потребления (среднее значение), мА	25
Индикация:	жидк. крист. четырехразрядный дисплей
Габаритные размеры, мм	120x74x30
Масса прибора, г	150

Тахометр-термометр ТТПМ соответствует метрологическим нормам и требованиям, установленным в ТУ 4573-018-17523558-97 и зарегистрирован в Реестре Системы сертификации средств измерений под № 97060008. Прибор ТТПМ имеет Сертификат соответствия № 0000131.

По всем вопросам обращаться: 119146, Москва, Комсомольский просп., д.7/3, корп.1, оф.9. Тел.: (095) 246 3442, факс: (095) 956 6019.

Е.Точинский, М.Льянов г.Москва



Покупаем подержанный мотор

■ Служба доброго совета



Перед каждым водномоторником рано или поздно встает вопрос замены мотора. Для большинства покупка нового подвесника в нынешних условиях стала проблемой трудноразрешимой: недостижимо возросла стоимость, которая, к примеру, для "Вихря-30Э" в середине года была около 6 000 рублей. Поэтому для многих любителей возможность приобрести подержанный мотор — это последняя надежда не порвать с любимым увлечением. По просьбе читателей возвращаемся к теме, затронутой в №156

Стать не первым хозяином отечественного подвесника всегда риск и немалый. Однако, если к покупке серьезно подготовиться, риска в большой степени можно избежать. Существует достаточное количество прямых и косвенных признаков, по которым более или менее достоверно можно узнать "состояние" вашего избранника. Эти советы и наблюдения не претендуют на новизну; опытным водномоторникам они наверняка известны, а вот новичку или человеку, растерявшемуся перед такой покупкой, могут в трудную минуту помочь.

Каких марок моторов лучше избегать?

Прежде всего договоримся, что ограничим круг нашего выбора только подвесниками отечественного производства.

По существующим правилам, срок производства запасных частей к двигателям после снятия их с производства равен 10 годам. Поэтому, если вы не задумали организовать домашний музей старинной техники, такие моторы, как "Рига", "Чайка", "ЗиФ-5", "Кама", "Стрела", "Прибой", "Москва" лучше не приобретать. Найти к ним запчасти сегодня, если не иметь второго экземпляра как раз на эти цели, практически невозможно. Даже если они и не использовали весь свой моторесурс (а это, напомним, срок безотказной работы двигателя на всех режимах без ремонта, при сохранении эксплуатационных качеств), сохранить работоспособность двигателя в течение тридцати-сорока лет без специального ухода за ним трудно. Стареют и трескаются все резиновые детали и уплотнения; корродируют и изнашиваются подшипники и шестерни редуктора, детали цилиндра-поршневой группы; теряют намагниченность башмаки маховика.

Из относительно недавно сошедших с производства ПМ не очень доброй репутацией среди водномоторников пользуются моторы "Москва-12.5", "-25", "-30".

Где лучше покупать мотор?

Это один из главных вопросов, от решения которого может зависеть удача вашего выбора.

Наименьший риск — приобрести мотор у хорошего знакомого, например, соседа по стоянке. Большая часть жизни вашего будущего избранника проходит перед глазами. Вам известны наиболее слабые места этого мотора, его серьезные поломки, а главное — сам владелец, с его характером, привычками, а значит, и отношением к технике.

Как ни странно, но не только владелец приспособляется к своему мотору, но и подвесник привыкает к хозяину. Нередко, попав в новые руки, мотор начинает капризничать. Вам, наверняка, в таком случае захочется обратиться за советом к прежнему владельцу. Вот здесь и кроется отрицательная сторона этого варианта: для продавца это всегда — лишние хлопоты, да и материальная сторона — дело очень деликатное.

Вторым по предпочтению вариантом можно назвать покупку по объявлению. Всегда есть возможность личного контакта. Появляется надежда до покупки опробовать мотор с хозяином, более внимательно осмотреть двигатель, побеседовать с соседями по стоянке, получить в придачу необходимые запчасти.

Третьим, наиболее трудным с точки зрения удачного выбора, является обезличенная продажа, например, через комиссионный магазин. Как правило, к такому варианту продажи бывший владелец прибегает уже в том случае, когда испробованы первые два. В

магазине придется довольствоваться лишь внешним беглым осмотром, который не может вам гарантировать надежной работы; вернуть же двигатель в случае скрытого дефекта — возможность чисто теоретическая.

О чем хорошо узнать, договариваясь о встрече

Предположим, вы встретили объявление с интересным предложением или узнали о продаже нужного вам мотора от знакомого.

Договариваясь о встрече, постарайтесь узнать о наработке мотора, годе выпуска, типе лодки, на которой он был установлен, условиях эксплуатации; поинтересуйтесь о ведении записей по обслуживанию мотора. Конечно, спросите о цене.

Допытываться о возможных серьезных авариях, например, заклинивании двигателя, падении его в воду, сильных ударах о подводные препятствия, не советуем. Если продавец сочтет это нужным, он скажет сам. В противном случае вы ничего не добьетесь, а вот атмосферу доверия можете утратить.

Жизнь лодочного мотора, по сравнению с другими типами двигателей, относительно коротка; в среднем для отечественных подвесников она составляет 500 часов до ремонта. Ему приходится преодолевать сопротивление плотной среды и около 90% времени работать в так называемом тракторном режиме, т.е. в режиме длительной частоты вращения не приводит к существенному уменьшению мощности, а экономичность и моторесурс увеличиваются.

Все эти важные замечания вам необходимо сопоставить с итогами первой беседы и решить, стоит ли договариваться о встрече или лучше искать другой вариант.

У среднестатистического водномоторника подвесной мотор наработывает в среднем около 100 моточасов за навигацию. Таким образом, за пять лет такой эксплуатации (при условии отсутствия серьезных поломок и соблюдения требований инструкции) подвесник истощает свой моторесурс.

Условимся, что будем говорить в дальнейшем о мощном высокооборотном моторе самой популярной модели — "Вихре". Так что, если вы установили только год выпуска и факт более или менее активного использования мотора в течение всех навигаций, то 5-7 лет — это предельный возраст.

Если вас уверяют, что на моторе ходили "очень мало", то и в этом случае мотор старше 15-17 лет не имеет смысла смотреть из-за физического и морального старения.

Задача облегчается, если владелец может назвать относительно достоверную наработку в часах или, как любят говорить водномоторники, в "сожженных баках" (очень грубо: одного бака достаточно для двух часов работы "усредненной" модели "Вихря").

Как и живое существо, мотор имеет четыре возраста в своей жизни. Например, для того же "Вихря" раннее детство длится до

первых 10-15 ч работы, после которых разрешается снять ограничительную прокладку с карбюратора. В эти часы происходит грубая приработка всех подвижных соединений, из-за активного износа зазоры в них быстро увеличиваются. Мотор имеет повышенный расход топлива, о мощностных возможностях говорить рано, нагрузки для него запрещены.

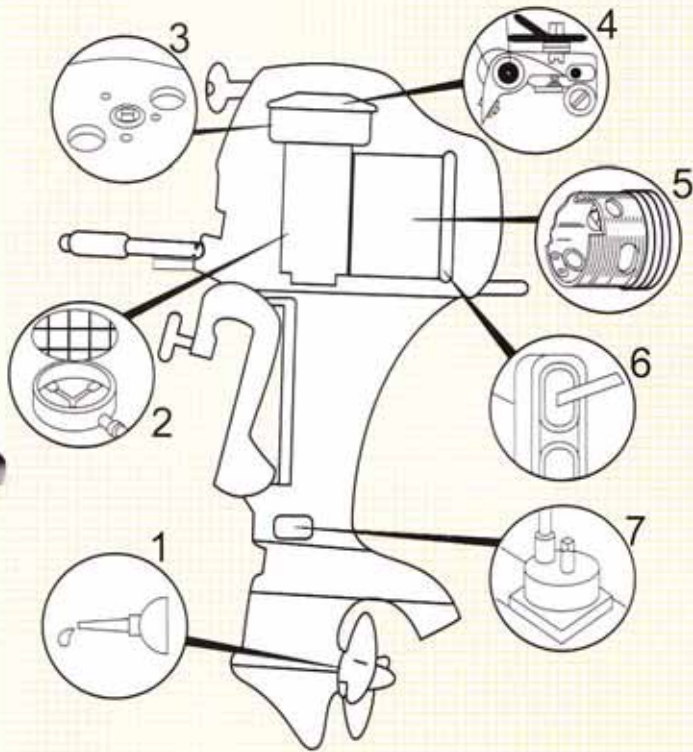
Период юности длится до 100-150 ч работы, когда практически заканчивается период обкатки и двигатель "мужает": естественный износ трущихся деталей резко замедляется, заметно возрастает мощность и снижается расход топлива.

Зрелый возраст длится до 500 ч и выше, в зависимости от того, как была проведена обкатка, в каких условиях эксплуатируется мотор, насколько тщательно проводятся все регламентные работы, а также какое масло используется. Кстати, как показывает опыт эксплуатации отечественных подвесников за рубежом, применение качественных моторных масел увеличивает моторесурс в два-три раза.

Этот период характеризуется относительной стабильностью всех характеристик мотора.

Однако с какого-то момента в работе двигателя начинают появляться сбои, посторонние шумы, стук, он теряет мощность, хуже запускается, требует все больше топлива. Происходит естественное старение, износ начинает резко возрастать; после превышения определенных пределов в допусках и посадках всех сопрягаемых деталей и узлов нормальные процессы в двигателе нарушаются. Необходим текущий ремонт с заменой или восстановлением изношенных деталей и узлов.

Выявление этих опасных пределов и станет вашей задачей при покупке мотора.



Узлы и детали мотора, на исправную работу и износ которых надо обратить внимание в первую очередь.

1 — отсутствие следов вытекания масла из редуктора, отсутствие воды в полости и отсутствие чрезмерного радиального люфта гребного вала; четкость включения передач и отсутствие посторонних шумов в работе редуктора; 2 — нормальная работа бензопомпы, зависящая в первую очередь от достаточного разрежения в картере; 3 — отсутствие чрезмерного осевого люфта коленвала; отсутствие биения и стуков маховика; отсутствие люфтов в посадке основания магнето; 4 — работоспособность прерывателей; отсутствие следов масла и опасного износа кулачка; 5 — отсутствие предельного износа и работоспособность цилиндро-поршневой группы; отсутствие посторонних шумов; 6 — отсутствие чрезмерного нагара в камере сгорания и следов прорыва выхлопных газов в картер; 7 — нормальная работа водяной помпы и всей системы охлаждения; отсутствие перегрева и нормальный температурный режим работы двигателя.

Приближение опасной черты может произойти и быстрее, чем двигатель выработает гарантированный моторесурс. Мотор быстрее стареет при длительной работе на режиме полной нагрузки с полностью открытой дроссельной заслонкой. Этот режим характеризуется высокой теплонапряженностью двигателя, влечет за собой интенсивный износ главных деталей и сокращение моторесурса.

Ни при каких обстоятельствах нельзя эксплуатировать мотор на полной мощности более 25-30 мин. Особенно это относится к "Вихрю", у которого на этом режиме часто залегают поршневые кольца, происходит перегрев двигателя со всеми вытекающими отсюда последствиями.

Поэтому, если вы узнали, что мотор использовался для многодневных семейных плаваний на тяжелой лодке (это всегда — длительные перегрузки плюс случайные заправки бензином и маслом), устанавливался на легкую (меньше 130 кг) глиссирующую лодку без замены штатного винта (неизбежно превышение максимально допустимой частоты вращения), участвовал в водно-моторных соревнованиях или использовался для буксировки воднолыжников (длительная перегрузка, причем, как правило, в жаркую погоду), то все это должно вас насторожить, а если наработка превышает 400-500 ч, и заставить отказаться от покупки.

Если вас все устраивает, в том числе и цена, договаривайтесь о встрече, лучше на стоянке. Не поленитесь взять с собой лодочный инструмент, стрелочный индикатор, набор щупов, штангенциркуль; очень выручит вас компрессометр.

На что следует смотреть в первую очередь?

Первое знакомство лучше начать с внешнего осмотра. Опрятный вид мотора, как показывает опыт, в определенной степени гарантирует и внимание к техническому состоянию двигателя.

Осмотрите поверхность литых деталей дейдвуда, редуктора, поддона. На них не должно быть трещин и глубоких вмятин, которые могут образовываться от сильных ударов, температурных деформаций, расширения воды при замерзании, например, в полости редуктора.

В месте подсоединения дейдвудной трубы к поддону не должно быть обильных подтеков масла. По гребному валу не должно вытекать трансмиссионное масло. Это говорит об ослаблении или износе уплотнительных соединений двигателя.

Пожелтевшая вздувшаяся краска на блоке цилиндров, глушителе, верхней части дейдвуда говорит о перегреве двигателя или даже происшедшем заклинивании поршней. Это одна из возможных и самых неприятных аварий, и вы в дальнейшем должны убедиться в отсутствии ее пагубных последствий. Цилиндро-поршневая группа двигателя от нее страдает в первую очередь.

При внешнем осмотре нужно также обратить внимание на плотность фланцевых разъемов картера и блока цилиндров, целостность прокладок и надежную затяжку всех крепежных болтов и гаек.

При запуске мотора и пробном выходе вы должны не только смотреть, но и внимательно слушать.

Исправный и отрегулированный двигатель запускается обычно со второго-третьего рывка (при частоте вращения 250-300 об/мин). Если двигатель запустился, сразу же проверьте наличие вытекающей воды из контрольного отверстия. Если вода не появляется до тех пор, пока водитель на короткое время не дает ход, чтобы обеспечить подачу воды в забортные отверстия системы охлаждения за счет динамического напора, то можно с определенной достоверностью отнести это к значительному износу водяной помпы.

Дезаксиальность крыльчатки составляет всего 1,1 мм, и при износе верхнего подшипника вала-шестерни, приближающемся к этой величине, подача воды прекращается или производительность помпы падает до опасного предела. В первую очередь это относится к моделям "Вихря", выпущенным до 1975 г., особенно к "Вихрям-М", в которых устанавливалась быстроизнашивающаяся медно-графитовая втулка. В редукторах новой конструкции она заменена более долговечным подшипником № 202.

Вода может не подаваться также из-за износа крыльчатки, при задирах опорной пластины под насос песком, сильном износе штифта, подсосе в систему охлаждения воздуха, засорении забортного пространства и каналов песком или грязью, наконец, из-за остаточных деформаций лопастей крыльчатки после долгого хранения мотора.

Мы умышленно останавливаемся на самой серьезной возможной причине. При покупке лучше предположить худший вариант.

Грубо говоря, все серьезные поломки и интенсивный износ двигателя, если исключить его работу без масла, происходят из-за длительной работы на обедненной смеси или из-за перегрева при отказе (перебоях) системы охлаждения.

Вытекание воды из контрольного отверстия — условие, для проверки работоспособности системы охлаждения необходимое, но, к сожалению, недостаточное: очень важно знать еще и температурный режим двигателя. В конструкции системы охлаждения термостат не предусмотрен. Исправный водяной насос обеспечивает согласованность между подачей воды, которая зависит от частоты вращения коленвала, и фактическим тепловыделением в двигателе. В силу разных причин производительность насоса и эффективность охлаждения могут меняться.

Переохлаждение двигателя не менее вредно, чем перегрев. Если температура охлаждающей воды ниже 80°, температура зеркала цилиндра оказывается ниже 100°. В этом случае на стенках цилиндра конденсируются водяные пары, в которых растворяются окислы азота и серы с образованием агрессивных кислот. Они разрушают масляную пленку, что приводит к повышенному, так называемому коррозионному износу цилиндро-поршневой группы.

Если температура охлаждающей воды выше 90°, температура поверхности гильзы может превышать предельно допустимые 180-200°. При чрезмерном нагреве масляная пленка также может разрушаться, при этом неизбежно пригорание колец, чрезмерное нагарообразование, появление задиров. Если вовремя это не заметить — звук работы мотора становится более глухим и несколько падают обороты, возможно заклинивание поршней, даже обрыв или изгиб шатуна. При "прихвате" поршня на зеркало цилиндра наваривается алюминий, а на боковые поверхности поршня вдавливаются твердые продукты износа. Ухудшается компрессия, снижается мощность двигателя, затрудняется его пуск.

Наиболее славился пригоранием и завальцовкой колец при перегреве двигателя "Вихрь-20"; он имел чугунные цилиндры, отличающиеся худшей теплопроводностью, по сравнению с блоком из алюминиевого сплава. При покупке этой модели мотора обязательно обратите на это внимание.

После прогрева двигателя температуру охлаждающей воды надежнее всего контролировать с помощью прибора, например, ДЛМ-1, конечно, если он установлен на мотолодке*. Труднее, если его нет. Многие любители определяют ее на ощупь, ошибочно принимая температуру вытекающей воды за температуру воды блока цилиндров. На самом деле она намного ниже, чем температура воды в рубашке цилиндров. Например, у "Ветерка-8" она равна приблизительно 45°, у "Нептун-23" — 40-50°, у "Вихрей" — в среднем 40-60°. Подозрение у вас должен вызвать вырывающийся вместе с водой из контрольного отверстия пар.

Некоторые владельцы "Вихрей" для контроля работы системы охлаждения в верхней части головки блока цилиндров сверлят отверстие диаметром 2.0-2.5 мм. Если на ходу струя воды бьет назад и вверх приблизительно на высоту 1.3-1.5 м, то все в порядке; помпа обеспечивает нужное давление — около 1.5 кг/см².

Не всегда в перегреве двигателя виновата неисправная система охлаждения. Предположим, вы убедились в ее нормальной работе, а признаки перегрева налицо. Поскольку он является одной из главных причин быстрого износа двигателя и снижения его моторесурса, то вам важно знать и других виновников "болезни".

Мотор перегревается при нормальной работе помпы и других систем, если имеется повышенное нагарообразование в камере сгорания: на головке блока цилиндров, днище поршня, поршневых кольцах (из-за чего терется их подвижность). Образовавшиеся наросты нагара ухудшают охлаждение стенок камеры, условия сгорания смеси и продувку, а также увеличивают степень сжатия. Могут возникать очаги, вызывающие самовоспламенение топлива — так называемое калильное зажигание. Нередко появляется детонация.

Причиной чрезмерного нагарообразования, как правило, является пренебрежение инструкцией, предписывающей не реже, чем через 100 ч работы, очищать двигатель от нагара. Если нагар нарастает быстрее, это значит, что владелец или эксплуатирует двигатель на чересчур богатой смеси, или готовит ее с излишним содержанием масла, или применяет нерекондованные сорта масла, имеющие большое количество трудносгораемых присадок.

К. Константинов (Окончание в следующем номере)

NORPOL DION — ЭПОКСИВИНИЛЭФИР

Соответствие продукта потребностям заказчика — деловой принцип **Reichhold**. В разработке наших продуктов марки **Norpol** мы всегда уделяем основное внимание их будущему применению и техническим требованиям. Мы работаем в тесном контакте с заказчиками на протяжении всего производственного процесса — от обеспечения соответствия продукта требованиям заказчика до технической поддержки при его использовании. Мы располагаем всеми возможностями для производства продуктов, дружественных к окружающей среде и обеспечивающих улучшение условий труда.

Подумайте об этом, когда будете выбирать себе поставщика винилэфирных смол! Качество ваших изделий в большой степени зависит от возможности и технической поддержки поставщика смол.



Образцы продукции на базе винилэфирных смол: 149-местный СПК и катер "Sonic"

Новый **NORPOL DION** позволяет нам предложить широкую гамму смол. Мы расположили наши предприятия вблизи предприятий основных заказчиков. Мы считаем, что нужно быть как можно ближе к заказчикам, чтобы модифицировать наши продукты, когда это необходимо для достижения оптимальных характеристик конечного материала. Наша способность адаптироваться позволяет идти в ногу с потребностями рынка. **NORPOL DION** будет способствовать дальнейшему укреплению вашего положения.



NORPOL DION — испытанная и проверенная во всех отношениях программа винилэфирных смол.

Винилэфирные смолы все шире применяются в самых разных областях. Эпоксивирилэфирные **NORPOL DION** представляют собой термоотверждающиеся смолы, разработанные для применения в производстве армированных волокнами композитов. Это идеальный продукт для применения в изделиях, к которым предъявляются повышенные требования, в особенности при работе в химически агрессивных средах, а также в композитах, применяемых в условиях высоких нагрузок. **NORPOL DION** обеспечивает почти те же прочностные характеристики, что и эпоксиды, но дешевле и много проще в применении.

Композиты, произведенные с применением **NORPOL DION**, обладают очень хорошей химической стойкостью, высокой удельной прочностью, хорошей усталостной прочностью и низким водопоглощением. Сочетание всех этих качеств дает **NORPOL DION** преимущества перед такими распространенными материалами, как сталь и алюминий. Хорошая пластичность обеспечивает широкую свободу при конструировании.

В течение многих лет стеклопластиковые трубопроводы, емкости, скрубберы и другие конструкции, сделанные с применением эпоксивирилэфирных смол, демонстрируют высокие и долговечные эксплуатационные характеристики. Композиты на основе винилэфирных смол хорошо проявили себя

также в производстве лопаток ветряных турбин, в авиационной и транспортной отраслях, а также в производстве корпусов судов, плавательных бассейнов и ванн "джакузи".



КАК ИЗГОТОВИТЬ МАТРИЦУ с применением материалов Norpol

консультирует В. Логинов, фирма **REICHHOLD**

Подготовка болвана:

Болван (пуансон — модель для формирования матрицы), как правило, изготавливается из дерева. Для получения матрицы с высокой чистотой поверхности нужно использовать в качестве поверхностного слоя филлер FI-175, который легко обрабатывается и шлифуется. Еще более высокую чистоту поверхности можно достичь, применяя затем филлер FI-167, имеющий особо мелкую структуру. Перед нанесением FI-167 болван должен быть выровнен и зашкурен с использованием наждачной бумаги № 600. Для финишного покрытия рекомендуется применять топкоут марки МТ темных цветов. Толщина покрытия с учетом доводки и полировки поверхности должна составлять не менее 0,6-0,8 мм.

Покрытие следует обработать, используя мокрую шкурку и постепенно снижая номер ее зерна от 400 до 1200. Начальный размер зерна зависит от исходной подготовки поверхности.

Для полировки рекомендуется использовать полировочные материалы Jotul: — для выведения рисок и шероховатостей — пасту M-50; — для окончательной полировки матриц — универсальное средство пасту R-10; — для достижения глянца высочайшего класса — полировочную воду R-40.

После достижения желаемого качества поверхности болван покрывается 4-6 слоями разделительного воска W-70. Рекомендуется наносить по 2 слоя в день с промежуточной сушкой между слоями не менее 6 часов.

Температура воздуха во время нанесения воска должна быть примерно 20°C. После нанесения заключительного слоя воска следует подождать еще одну ночь перед нанесением матричного гелькоута.

При нанесении матричного гелькоута:

1. Температура окружающей среды должна быть 20-23°C. Помните, что температура у пола всегда несколько ниже.

2. Болван перед нанесением матричного гелькоута нужно выдержать некоторое время при этой температуре.

3. Убедитесь в том, что помещение не запылено, а поверхность болвана чистая. Не применяйте компрессор для удаления пыли, используйте влажную фланель.

4. Перед применением гелькоута его необходимо выдержать в этом помещении как минимум неделю. Использование холодного гелькоута приведет к плохому отверждению и образованию пор.

5. Влажность воздуха должна быть в пределах 50-70%.
6. Убедитесь, что выбран правильный тип матричного гелькоута:
— NORPOL GM 9000 S (6014 S) — для нанесения методом напыления (spray);
— NORPOL GM 9000 H (6014 H) — для ручного нанесения;
— NORPOL GM — гелькоут умеренной пластичности с жесткой поверхностью и высокой теплостойкостью.

7. Во всех случаях особенно при применении старого гелькоута, проверьте срок его желатинизации. Для этого нужно смешать 100 г гелькоута с 1,5 % катализатора. Срок желатинизации должен быть при этом менее 30 мин. После открытия ведерка гелькоут необходимо тщательно перемешать, так как за время хранения жидкий гелькоут может расслоиться по фракциям; после использования нужно его тщательно закрыть во избежание испарения стирола.

8. В процессе нанесения гелькоута и на ранней стадии его отверждения вентиляция и образование иных воздушных потоков нежелательны ввиду возможности загрязнения декоративного слоя и нарушений равномерности процесса полимеризации. Обильная вентиляция необходима, когда процесс отверждения зашел достаточно далеко.

9. Необходимо контролировать правильную дозировку катализатора (1,3-1,8 %) и тщательность перемешивания.

10. Важно обратить внимание на количество разведенного гелькоута. После добавления катализатора должно пройти 10-15 мин., прежде чем начнется химическая реакция. К этому времени он должен быть нанесен на поверхность болвана. Для больших площадей рекомендуется делать несколько небольших замесов, во всяком случае не более 2 кг на одного оператора за один прием.

11. Перед началом работы убедитесь в том, что емкости, инструмент и кисти полностью очищены от растворителя.

Нанесение матричного гелькоута при помощи кисти:

1. Необходимо использовать широкую, мягкую кисть с длиной щетины 5-7 см.
2. Первый слой покрытия должен иметь толщину 0,4-0,6 мм, что проверяется с помощью калибра для измерения толщины мокрой пленки. Во избежание получения слишком толстой пленки и ухудшения качества покрытия, кистью гелькоут наносится, как правило, в 2 слоя. Гелькоут следует наносить как можно более равномерно. Для этого целесообразно работать вдвоем: один — наносит гелькоут кистью, другой — следит за равномерностью распределения его по поверхности и проверяет толщину пленки. Не следует работать одной кистью более 15 мин. без ее промывки. Рекомендуется в этом случае иметь две кисти.

Нанесение матричного гелькоута методом напыления:

Наиболее распространены чашечные пульверизаторы. Из опробованных лучше всего пульверизаторы фирмы BINRS со следующими комплектующими: чашка емкостью 2,3 л марки L88; пульверизатор-пистолет 18N с форсункой 68SS; воздушный кожух A68. Давление воздуха — 3,0 кгс/см²; давление в чашке — 3,5 кгс/см².

Производительность насоса позволяет распылять 400-500 г/мин.; катализатор добавляется в чашку. Напылять следует в 4 слоя, каждый толщиной 150-200 микрон с интервалами в 5-10 мин.

Кроме того разработан метод использования Аппликатора IPG 6000 с пистолетом 18N, форсункой 68SS, кожухом A68PB и воздушным шлангом, соединенным с пистолетом-пульверизатором для регулировки давления распыления. Давление насоса 1 кгс/см². Давление распыления 4 кгс/см² — регулируется винтом. Катализатор добавляется автоматически. Гелькоут наносится в 4 слоя по 150-200 мк с интервалом 5-10 мин.

Ламинирование — выклеивание матрицы

Для изготовления ламината матрицы можно использовать стекломат марок M510 и M512. Мат на эмульсионной связке M512 обеспечивает легкое освобождение от воздуха, но при этом дает белое ламинирование. Это не оказывает вредного воздействия на прочность ламината при условии, что его общая толщина состоит из слоев не толще 2 мм, и каждый слой был нанесен на полностью отвержденный предыдущий слой. Мат на порошковой основе не дает белой ламинации, но выход воздуха более затруднен.

1. Состав первого слоя: 1×450 г/м² стекломат; полиэфирная смола NORPOL 41-90; МЭК — 1%. Нанесите обильный слой смолы на гелькоут и положите 1 слой мата. Убедитесь, что поверхность мата равномерно пропиталась и не имеет пузырей. Тщательно прикатайте валиком и оставьте отвердевать до следующего дня.

2. Второй и последующие слои: 2×450 г/м² стекломат. Перед нанесением стекломата необходимо зачистить предыдущий слой отвержденного ламината. Во избежание образования внутренних напряжений и усадок не следует наносить более 2 слоев стекломата в день. Матричные ламинаты можно изготавливать также и с применением Аппликатора. При этом первый слой должен иметь толщину порядка 1 мм, а последующие — не более 2 мм каждый.

Уход за новой матрицей (перед запуском в работу)

Перед съемом с болвана матрица должна быть усилена. Для этого обычно приформовывают продольные и диагональные ребра жесткости. Оптимальным усилением является сварной трубчатый каркас (на колесах), приформованный к матрице.

После снятия с болвана матрица должна быть тщательно вымыта водой. Если болван был тщательно изготовлен и обработан, матрицу остается лишь покрыть воском, и можно начать на ней работу. При необходимости ее можно доработать при помощи шкурки, начиная с № 150 и кончая № 1200. Это позволит получить отличный глянец при дальнейшей полировке пастами M-50, R-10 и R-40.

Новую матрицу нужно как минимум за 4 раза покрыть воском. Для гарантии хорошего высыхания интервал между нанесением слоев должен быть не менее 6 часов и 24 часа должны пройти после нанесения последнего слоя.

При первых 3-5 съемах изделий рекомендуется пользоваться NORSLIP 9860, который после каждого формования следует смывать водой. После этого наносится еще слой воска и слой NORSLIP. После третьей формовки нанесение воска и NORSLIP производится лишь при необходимости.

Для нанесения и полировки воска на шероховатой или царапанной поверхности следует использовать мягкую сапожную щетку. На полированной поверхности следует применять мягкие фланелевые тряпки по следующей схеме: первая — для нанесения воска, вторая — для грубой полировки, третья — для располировки с заменой на свежую через 3-4 м².

При применении материалов NORPOL следует пользоваться только рекомендованной системой восков.

В углублениях царапанных матриц воск скапливается, образуя наплывы белого цвета. Такие места промываются толуолом или стиролом. Тряпку смачивайте малым количеством толуола и чаще меняйте. Поверхность после очистки необходимо смыть водой. Толуол и стирол являются токсичными жидкостями, поэтому необходима хорошая вентиляция.

Перед запуском матрицы в работу матричный гелькоут должен достичь твердости по Барколю не менее 35. Этой твердости при t=20°C он достигает после выдержки матрицы 2-3 недели с момента нанесения гелькоута на болван. Для ускорения процесса рекомендуется выдерживать матрицу при t=30-50°C в течение двух-трех дней; при этом желательно ее размещать на болване.

Всегда проверяйте твердость новой матрицы перед началом ее эксплуатации!



Эксклюзивный представитель компании **REICHHOLD**

в России — фирма «АЛЬТАИР»
Санкт-Петербург, Петровская коса, 7,
тел.: (812) 235 5095, 235 7067
Москва, тел.: (095) 527 7041, факс: (095) 522 2485

СТАРТ.
ФИНИШ.
ПОБЕДИТЕЛЬ



Карта пролива Солент, предназначенная для зрителей, отображает лишь основные условия гонок: здесь показаны около 75 навигационных знаков. Схема же "боевых действий", размещенная в гоночной инструкции, содержит их все 100

парусная неделя Кауса

Семь дней в Туманном Альбионе

Остров Уайт, расположенный на юге Англии, пожалуй, излишне представлять нашим постоянным читателям. Для англичан это то же самое, что для нас Кронштадт. В течение столетий о-в Уайт надежно прикрывал входы в Портсмут (главную базу флота метрополии) и Саутгемптон (крупнейший порт и судостроительный центр). Здешний Спитхейдский рейд служил и служит ареной важнейших морских церемониалов. (Сюда в июне 1953 г. на парад в честь коронации Королевы Елизаветы приходил крейсер "Свердлов"). Но это еще и сама история яхтинга. Именно здесь в далеком 1851 г. был дан старт знаменитой гонки вокруг острова Уайт, положившей начало Кубку Америки: американская шхуна "Америка" вчистую обыграла тогда 17 самых быстроходных английских яхт. Гонки в проливах Солент и Ла-Манш (по английски — Ченнэл), старейшие в Европе парусные центры в Саутгемптоне, Портсмуте, Каусе, богатейшие традиции проведения международных регат и морских фестивалей — все это принесло острову Уайт всемирную известность, а Каусу — городу, расположенному на его северном побережье — заслуженную славу одной из признанных столиц мирового парусного спорта. Начиная с 1826 г. здесь регулярно проводится многодневный парусный фестиваль, ныне известный как Неделя Кауса. В какой-то мере это аналог Кильской парусной недели, о которой не раз рассказывалось в "Кий" (см. например, №136). По числу вымпелов Кильская неделя выглядит даже представительнее, однако там гоняются в основном легкие яхты и швертботы не крупнее олимпийских "Солингов" и "Звездников". Теперь предлагаем рассказ о Cowes Week

Название английского городка Каус, который расположен на северном побережье легендарного острова Уайт, и о событиях, происходящих в котором, пойдет дальше речь, на русский язык переводится незатейливо — коровы. Туристам об этом напоминают многочисленные сувениры и соответствующие названию изображения: на футболках и кепках — всюду улыбающиеся коровьи морды и подписи типа "Totally mad", что означает "полностью сумасшедший", а также "слегка бешеный" или "начинаю терять рассудок" — по усмотрению покупателя. После шумевшей истории с бешеными английскими коровами эти надписи становятся

более чем двусмысленными. Впрочем, тема сумасшествия в дни проведения знаменитой Каусской парусной недели (Cowes week) становится актуальной и по другой причине. У тех, кто раньше никогда не видел этого зрелища, говоря современным языком, «крыша едет»: глаза разбегаются в попытке охватить взглядом не просто огромное, а невообразимое количество больших и маленьких посудин — яхт, лодок, катеров, стоящих на якорях, ошвартованных возле причалов и на бочках прямо на рейде, снующих туда-сюда. Голова идет кругом от всего этого изобилия и яркого разнообразия. В момент осознания грандиозности происходящего



Вид на Каус с рейда в устье реки Медина. На протяжении всего пятидневной догоняющей берегового бойзайм шлюзов старейшие изысканные парусные суда (Ковытacht Баденштадт)



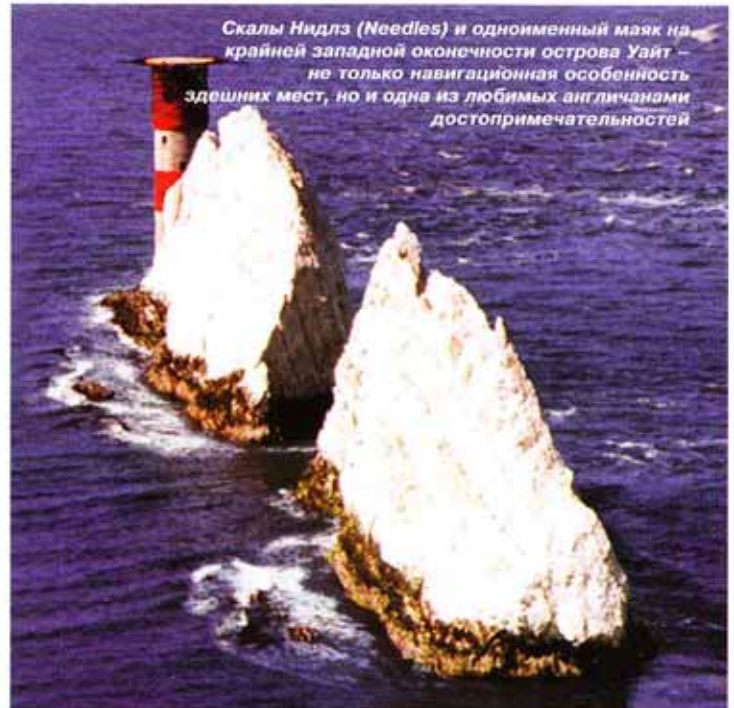
На гонимой дистанции все равны: 25-метровая российская "Макси" уступает дорогу небольшому шведскому, идущему прелым галсом

вокруг действия на лицах истинных ценителей морской романтики появляется глупая улыбка абсолютного блаженства.

Totally mad — так можно сказать практически о каждом, кто приехал побеждать или просто участвовать в гонках, сопровождать регату на своей яхте или наблюдать с берега, наслаждаясь невероятной, невозможной в другом месте и в другое время картиной, имя которой "Каус Уик".

При всей своей предсказуемости в хорошем смысле, при всем строгом следовании традициям, имеющим вековую историю (о становлении знаменитой английской регаты читайте в статье «Русские идут», "КиЯ" №160), при всей отлаженности процедур и ритуалов, практически каждый год Каусская неделя преподносит участникам, зрителям и почитателям что-нибудь новенькое и обладает, как говорится, изюминкой. К примеру, такой особенностью в 1996 году стало официальное участие в регате "Макси"-яхт, а также последнее, прощальное появление на "Каус Уик" королевской яхты "Британия". Соревнования 1997 года принесли еще больше сюрпризов: собрали интереснейший по составу флот участников и приглашенных гостей, прошли бок о бок с крайне привлекательным и для зрителей, и для прессы "Адмиральским кубком", и наконец, прославились необычными для Каусской недели погодными условиями.

Начнем с того, что вместо ушедшей со сцены британской истории королевской яхты и во временное отсутствие достойной ее замены, домом для Его Королевского Высочества Принца Филиппа герцога Эдинбургского (мужа Королевы) служила роскошная моторная яхта "Talitha G". Слово "роскошная" по отношению к этому 79-метровому 1400-тонному судну, построенному лет семьдесят назад, но недавно кардинально модернизированному (дизайн И. Банненберга), во всех английских печатных изданиях употреблялось не просто как определение, но как неотъемлемый элемент названия, такой же обязательный по протоко-

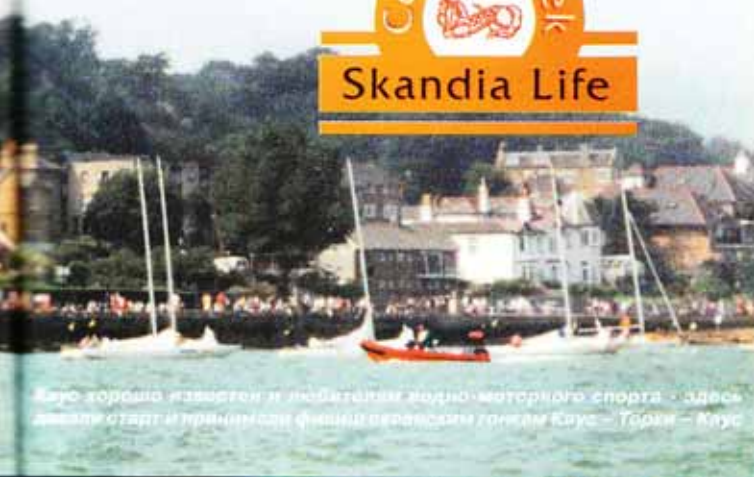


Скалы Нидлз (Needles) и одноименный маяк на крайней западной оконечности острова Уайт — не только навигационная особенность здешних мест, но и одна из любимых англичанами достопримечательностей

лу, как и само присутствие принца на подобном по масштабу и значимости мероприятии. Естественно, покой и безопасность высочайшей персоны были обеспечены с должной весомостью — в нескольких кабельтовых от "роскошной яхты" стальной громадой возвышался над водой корабль охраны "Манчестер" — эскадренный миноносец Ее Величества (а в Британии, как вы помните, вообще весь военноморской флот именуется флотом Ее Величества). Этот старенький эсминец приглядывал заодно и за стоявшей неподалеку норвежской королевской яхтой "Норвегия", на борту которой находились высокие особы королевских кровей из этой скандинавской страны.

Весь официоз, торжественность и праздничная помпа, с которыми обставляются появления коронованных особ на публике, являются не более чем данью уважения к английским традициям, бережно и любовно охраняемым всеми добропорядочными гражданами этой без преувеличения великой островной державы. В ежедневной жизни все происходит гораздо более прозаично, что называется, запросто. Тот же Принц Филипп в молодые годы активно занимался парусным спортом и не раз гонялся именно здесь — в проливе Солент во время предыдущих Каусских недель. Там же, в Каусе, и сейчас находится его яхта "Каус Лип" класса "Флайинг фифтин", которая благодаря известности своего рулевого считается самой популярной из всех более чем 3 600 яхт этого класса, разбросанных ныне по Соединенному Королевству. В 97-м году уже Принц Майкл "отметился" на регате, участвуя в гонках на небольшой яхте класса "Даринг". И вполне естественно, что в обязательных после таких соревнований пирушках принцы участвуют на равных с остальными яхтсменами. И пьют пиво, и веселятся, славя парусный спорт и море во всех его проявлениях, как это принято у многих и как было это всегда в Старой Доброй Англии.

Сегодня, когда отношение англичан к монархии уже не столь однозначно, их чувства, выражаемые в адрес собственно королевского семейства, носят по-прежнему исключительно теплый, дружеский характер. Во всяком случае, так было на этот раз в Каусе — в День рождения матери ныне правящей королевы: 4 августа ровеснице века стукнуло девяносто семь лет, что было отмечено утренним салютом из пушек с территории Королевской Парусной Эскадры, массовым гуляньем, весельем днем и, как водится, обильным возлиянием вечером. Впрочем, хватит о троне, поговорим о яхтах.



Всю хорошо известен и любителям водно-моторного спорта — здесь дважды старт и финиш океанских гонкам Каус — Тюрки — Крус

Бекен: "Мы снимаем Каус Уик, начиная с 1888 года..."



Многое повидали окрестные берега. Фотолетались происходившие здесь события сгруппировано и бережно создается династией Бекенов – фотохудожников из Кауса. Основу богатейшей коллекции фотографий заложили работавшие еще в прошлом веке Альфред Бекен и его сын Фрэнк. Сегодня эти традиции продолжают их внуки, владеющие торговой маркой "BEKEN of COWES" и одноименной фирмой: они имеют официальный статус морских фотографов Его Королевского Высочества герцога Эдинбургского.

Вот три снимка из их коллекции. На левом – победитель многих регат начала века английская яхта "Сюанна". На правом, сделанном 100 лет назад (27 июня 1897 г.) – первое в мире турбинное судно Ч. Парсона "Турбиния" с фантастической для тех лет скоростью 34 узла в нарушение порядка гонки, проходил вдоль строя кораблей британского флота на Спитхедском рейде (см. "ЖИЯ" № 77). Тот же Бекен из Кауса сфотографировал и выходящий из Саутемптона в свой первый и последний рейс "Титаник" (см. фото на стр. 69)

Яхт, как мы уже отметили, много, очень много. И это не преувеличение — в тридцати классах (против 29 в 1996 году и 27 в 95-м) выступали около 900 различных яхт. Для сравнения: популярная скандинавская регата "Готланд рунд" собирает около 200 вымпелов, и по всем меркам это считается высоким уровнем. Так что те, кто называет Каус парусной столицей мира, не так уж далеки от истины. Конечно, львиную долю флота, пришедшего сюда, составляют, как правило, английские яхты национальных классов. Но, поверьте, нет недостатка здесь и в иностранных лодках. Можно увидеть много заморских крупных яхт крейсерских классов, мореходности которых хватило, чтобы преодолеть расстояние в несколько сот морских миль и прийти до Англии из Голландии, Франции, Швеции и других стран. В Каусе практически весь парусный флот швартуется к бочкам на рейде — в устье реки Медина, за небольшим исключением тех, кому удается прорваться к причалам и без того переполненных марин, что здесь в эти дни не принято. Сами яхтсмены живут на берегу в гостиницах и коттеджах, существенно пополняя городскую казну, до лодок же можно легко добраться на водных такси, которые числом около полутора десятков беспрестанно курсируют между берегом и местами швартовки яхт, в дни регаты — бесплатно, в остальное время — за два фунта за рейс.

Наибольшим вниманием публики, фотографов и журналистов, конечно, пользуются самые большие яхты, и "Макси" — среди них. В 97-м году, как и за одно лето до этого, цвета Британского флага в классе "Макси" защищали две весьма заслуженные яхты — "Лонгобарда" и "Максима". "Лонгобарда" получила поддержку со стороны главного спонсора всей Каусской недели - фирмы "Skandia Life", и борт ее во время регаты украшала соответствующая реклама. К слову, повезло с финансированием не одной только "Лонгобарде". Другой спонсор регаты — производители виски "Glenfiddich" вписали свое имя в название целого класса яхт и даже выставили на гонки свою фирменную лодку. Наконец, наш соперник в классе Ericsson'80

"Живые скульптуры" на улицах Кауса очень популярны. Бросишь монетку – зашевелился, сменят позу и снова застынут в ожидании подати

швейцарская яхта "Астероид 992" успела связать себя финансовыми узами с виноделами из Австралии, которые участием в "Каус Уик" прокладывают дорогу на английский рынок. И вот после соответствующего сделке переименования уже не "Астероид", а "Якобс Крик" стремительно летела по дистанции, принося очки австралийской команде и славу красному и белому вину из той далекой и загадочной страны, где живут кенгуру.

В Каусе и наша яхта, ранее известная как "Рашн Тим", начала выступления под новым названием "Глобальная инициатива" («Global Initiative»), включившись в перспективный общероссийский проект участия нашей страны в международной юбилейной выставке в Лиссабоне.

Что же представляет из себя морская, гоночная составляющая парусной недели в Каусе? Прежде всего, соревнования проводятся внутри различных классов или групп яхт, среди которых такие известные международные классы, как "Мелжес 24" (в 97-м году — Glenfiddich Melges 24), "Флайинг Фифтин", "Дракон" и др. — всего, повторюсь, было 30 классов, в том числе "Макси", где выступали и мы. В течение календарной недели каждый день с воскресенья по субботу проводятся гонки: начиная где-то с половины одиннадцатого утра, с интервалом в пять минут даются старты по очереди всем классам, каждый из которых получает на эту гонку свою дистанцию. Ежедневно же происходит награждение победителей — в соответствии с регламентом на каждый день соревнований утверждены призы практически в каждом классе. Такой вот трофеев за все неделю набирается около двухсот! Кстати, в этом году установлен и новый рекорд — за восемь дней регаты с террасы Королевской Парусной Эскадры для участников каусской недели было дано 200 стартов! Поясним, что Королевская Парусная Эскадра — один из самых старых и известных яхт-клубов мира, расположенный в западной части Кауса на самом выходе из реки Медина в пролив. Можно сказать, что это главный из семи яхт-клубов (пять из них — королевские), специально объединяющихся для проведения Недели Кауса.

Тем, кто впервые участвует в "Каус Уик", наверняка кажется необычной процедура объявления дистанции. Существует заранее утвержденный инструкцией список из ста(!) навигационных знаков (буи, вежи, форты, маяки и т.д.), расположенных вокруг острова Уайт, а также описано несколько вариантов стартовой линии, базирующейся непосредственно перед территорией Королевской Парусной





Гость из Скандинавии, которому лучше уступить дорогу, не выясняя, у кого какой галс.



Идут годы, меняются поколения, но все так же звучат выстрелы стартовой пушки, по-прежнему взмывают вверх вымпелы на флагштоке Королевской Парусной Эскадры

Эскадры. Кроме классов существуют две группы, на которые разделены все яхты — «белая» и «черная». Всего за 15 минут до первого старта дня Гоночный комитет объявляет свое решение о расположении стартовой линии и направлении старта (на запад или на восток) для каждой из двух групп участников; далее, за 5(!) минут до старта, т.е. в момент, когда в стартовой зоне уже вовсю идет борьба за лучшую позицию, по УКВ-связи дважды объявляют дистанцию: набор и последовательность знаков, которые яхтам предстоит пройти определенным образом (оставить справа или слева, обогнуть тем или иным бортом и т.д.). Таким образом, заранее сделать тактический расклад на гонку просто невозможно.

К сложностям навигационным добавляются особенности местных приливов и отливов. Разница по высоте во время самой высокой и самой низкой воды составляет несколько метров. Это приводит к тому, что в проливе Солент (как, впрочем, и у всего английского побережья) практически постоянно действуют мощные приливно-отливные течения (скоростью до нескольких узлов), которые за сутки меняют направление несколько раз. Все это приходится учитывать, оценивая накануне возможные варианты предстоящей гонки, рассчитывая течения, а также использовать непосредственно во время борьбы на дистанции.

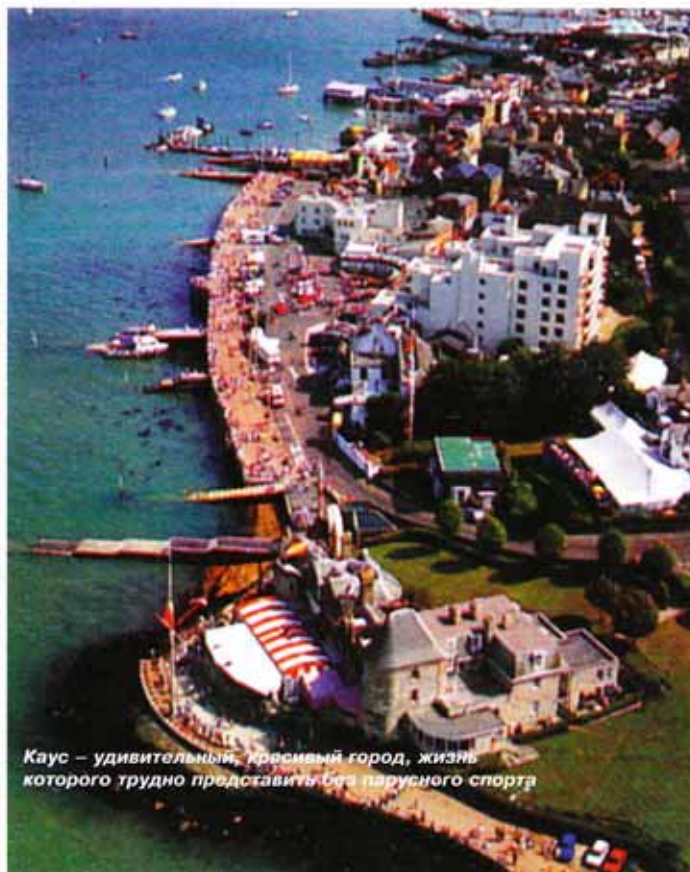
В нынешнем году и погода, по мнению самих англичан, была не характерной для Кауса в это время. Во-первых, частые ослабления ветра и даже штили не только затрудняли прохождение дистанции, но и снижали зрелищность борьбы, ну и во-вторых, хмурое небо и дождь никак не способствовали поднятию зрительского энтузиазма. О солнечной ветреной погоде приходилось только мечтать. Впрочем, на настроении самих яхтсменов это никак не отразилось.

Непривычная система стартов поначалу, в первые минуты гонки, внесла некоторую нервозность и сумятицу в наши действия. Согласитесь, трудно вести борьбу, когда есть хотя бы малейшее сомнение в том, что вы правильно понимаете дистанцию. Скоро это прошло, мы привыкли, правда, разок все-таки стали свидетелями ошибок соперников, да и сами однажды попались.

Не знаю, что такое лондонский туман, а вот каусский туман в ту неделю доводилось видеть неоднократно. Рыхлая пелена дождя, противными струйками стекающего с козырьков промокших кепок, не просто ухудшала настроение, но и служила причиной неуверенных действий рулевых и тактиков. Представьте, например, что по курсу стоят рядом два знака — один от другого на расстоянии меньше полукабельтова. После очередного контргалса мы и еще пара яхт начинаем «тянуть» на дальний буй, считая его поворотной точкой, а две другие «Макси» — «Никоретт» и «БИЛ» — «подваливают» на ближний. Мы, судя по последнему расхождению с соперниками, имеем неплохое положение и терять завоеванное преимущество не хотим, а стало быть — ошибаться

нельзя. Но за влажной пеленой трудно разобрать, какой из буюв действительно «наш»; к тому же стоят они не одни, а в окружении еще трех других буюв, да чуть поодаль темным пятном возвышается над водой старинный форт.

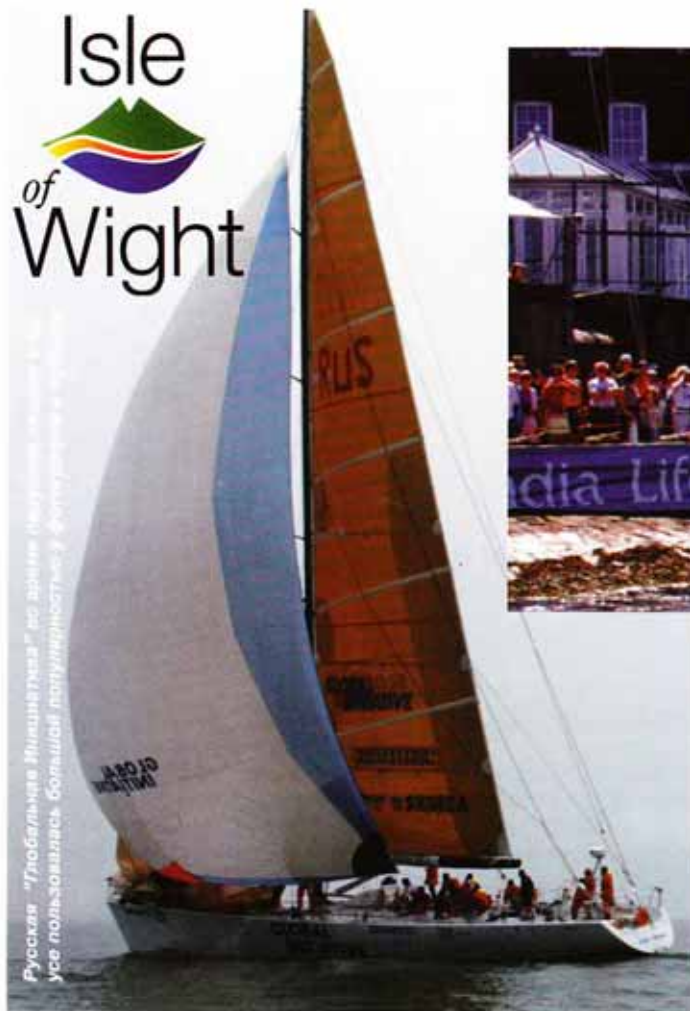
И вот мы начинаем оглядываться и следить за действиями соперников. Первой не выдерживает «Якобс Крик» и, поддавшись панике, начинает «падать» на шведов. Бородинов на всякий случай материт нашего навигатора, но тот убежден в собственной правоте и в подтверждение своих слов в который уже раз указывает на карту. Чувствуем, нервы у нашего шкипера на пределе. Идущая за нами немецкая «Макси», кажется, выбирает между двумя возможными вариантами и как-то нерешительно располагается между нами и остальными участниками. На всех яхтах уже давно на палубы извлечены бинокли, гонщики все глаза проглядели, вперившись взглядами в туман. В один момент все становится ясно. Бородинов опускает бинокль и отдает команду готовить к постановке на повороте очередной парус. «Идем верно,» — говорит он. И тут же мы видим, как начинают «контриться» наши соперники, при этом в наихудшем положении оказываются австралийцы на «Якобс Крик». Как выяснилось позже, «Никоретт» и «БИЛ» прямо со знака просто завязали между собой борьбу, отсекая и выдавливая друг друга. При этом им был совершенно безразличен весь остальной флот. Слава богу, нам хватило терпения и



Каус — удивительный, красивый город, жизнь которого трудно представить без парусного спорта

Isle
of
Wight

Русская "Глобал Инитиатив" во время гонок уже пользовалась большой популярностью фотографов и публики.



Набережная перед Королевской Парусной Эскадрой в часы гонок напоминает муравейник. Причем "муравьи" — не простые граждане, а часто заслужившие возможность находиться в этом святом для англичан месте люди; говоря попросту — V.I.P.

выдержки, чтобы не копировать их курс. В результате мы на какое-то время возглавили гонку. В другой раз в похожей ситуации мы, лидируя, действительно, ошиблись, выбрав неверное направление, и спохватились лишь после того, как преследователи дружно сменили курс, устремившись к другому, стоявшему чуть поодаль знаку.

Еще одна курьезная, в общем-то, ситуация, произошедшая с нами во время регаты, связана все с теми же "вредоносными" приливно-отливными течениями. Дело было в один из обычных, ничем не приметных дней, разве что погода стояла отменная — ясная и ветреная. Идя полным курсом, мы заканчивали гонку третьими, пропустив вперед "Никоретт" и "БИЛ". Реально оказать нам сопротивление могла лишь "Якобс Крик", шедшая в двух-трех корпусах позади, поэтому мы крутили "фордевинд" за "фордевиндом", контролируя действия австралийской команды, и вовсе не заботились о том, как проходят дистанцию уже недостижимые для нас шведы. За пару кабельтовых от финишной линии "БИЛ", а за ней и "Никоретт" срубили спинакеры и, круто приведясь, финишировали, едва вписавшись в створ возле северного знака. Увлечшись борьбой с "Якобс Крик", мы прозевали этот маневр лидеров и спохватились немного позже, чем было нужно. Сменив спинакер на стаксель, стали выкручивать на финиш, хотя было уже очевидно, что течением нас сносит ниже створа. Минута за минутой мы напряженно работали с парусами, пытаясь "накрутить" хоть немного высоты, отыграв у течения столь необходимые нам метры. Мы очень старались, но — тщетно. Подойдя к бую, ограничивающему финишную линию с моря, мы оказались всего на четверть корпуса ниже по течению, но при этом ветра было явно недостаточно для того, чтобы преодолеть отделяющие нас от финиша метры: "Глобал Инитиатив" замерла, развернувшись носом против течения.

В еще более тяжелом положении оказались наши преследователи, которые сообразили что к чему на минуту позже нас и, совершив все те же маневры, что и мы, встали в "очередь на финиш" за нами. Попытки решить проблему простым "уваливанием" не приносили ожидаемого результата — 24-тонную яхту тут же начинало сносить в сторону от знака и вниз по течению, стоять приходилось остро. Мы чувствовали себя глупо, многочисленные наблюдатели не скрывали своего веселья по поводу сложившейся ситуации. Легкие катера и яхты кружили вокруг нас густым роем, некоторые со смехом предлагали услуги по буксировке. Нам же было не до шуток, мы стояли в пяти метрах от створа и не могли финишировать. При этом мы еще и отчаянно сопротивлялись дальнейшему сносу — важно было все-таки сохранить "лидирующую" позицию. Противостояние яхтсменов "распоясавшейся стихии" продолжалось минут десять, пока случайный порыв ветра не создал необходимое усилие и медленно, как бы нехотя, потянул нашу яхту к финишу. Под бурные аплодисменты, выстрел береговой пушки и одобрительные крики болельщиков, мы обогнули буй и финишировали. Через некоторое время "отмаялись" и австрайльцы. Гонка завершилась.

Вообще, в Каусе, на регате мы нашли для себя много чудного, интересного, поучительного. В организации гонок, например. Казалось бы, такие соревнования, как Cowes Week, собирающие несколько тысяч участников и еще больше зевак, могут претендовать на то, чтобы ради их проведения власти на время сократили транспортный поток в проливе Солент. Какое там! Каждые 15 минут прямо в гущу парусного флота прокладывали себе дорогу скоростные паромы, связывающие остров Уайт с остальной Британией. Прохождение крупных транспортных судов и вовсе было заявлено в программе. Бывали моменты, когда уже вышедшим в море яхтам откладывали старт, объявляя по радию, что мол так и так, всем — остерегаться прохождения "большого нефтеналивного судна", гонка переносится на полчаса. Зайдет такое "большое судно" в бухту — обязательно поприветствует гудками расступившиеся перед ним яхты. Все вежливо, по-джентльменски, ведь мы — в Англии.

Семь дней гоночной борьбы пролетели незаметно, как одни сутки. Праздник закончился грандиозным, по местным меркам, фейерверком в пятницу 8 августа, а уже на следующий день с территории все той же Парусной Эскадры выстрелы пушек известили о старте одной из самых престижных океанских гонок, проводимых у берегов Британии — регаты "Fastnet Race" (см. "Кия" №164).

А. Петров

В статье использованы фотографии:

А. Петрова, А. Вильфа ("Спорт-Экспресс"), "Коммерсантъ"

ERICSSON



РУССКИЙ СТАРТ В «AROUND ALONE»

■ На океанских дистанциях

26 сентября 1998 г. из американского порта Чарльстон стартует очередная парусная кругосветная гонка одиночников, на старт которой в числе 35-ти гонщиков выйдут два известных российских яхтсмена — Федор Конохов (Находка) и Виктор Языков (Лазаревское — под Сочи). То, что Виктор и Федор давние друзья, им очень помогло в подготовке к гонке, да и переносить тяготы одиночного плавания каждому из них будет легче, зная, что где-то недалеко находится старый друг.

О каждом из этих яхтсменов можно рассказывать очень долго. Федор широко известен в нашей стране и за рубежом своими экстремальными путешествиями не только на яхтах. В свое время пресса и телевидение сообщали о походах Конохова на Северный и Южный полюсы Земли, о его уникальных восхождениях на высочайшие вершины всех континентов. Он первым из российских яхтсменов обошел вокруг земного шара на яхте «Караана» в 1990-1991 годах. Детали второй его парусной кругосветки хорошо известны только друзьям, которым Федор может рассказывать о своих приключениях без остановок. И хотя на сегодня Федор Конохов является единственным из российских яхтсменов, обошедшим на яхте вокруг света уже два раза, он пока еще никак не отмечен Всероссийской федерацией парусного спорта за свои выдающиеся достижения.

Виктор больше сторонник парусных регат. Свой опыт он накапливал на Дальнем Востоке в гонках и плаваниях по Японскому морю и Тихому океану. Сначала гонялся на олимпийских катамаранах «Торнадо», затем на крейсерских яхтах. На Дальнем Востоке он, кстати, и познакомился с Федором, когда они участвовали в нескольких совместных регатах. После возвращения на Черное море Виктор принимал участие в строительстве и подготовке к кругосветке первой советской океанской гоночной яхты «Фазиси» и участвовал на ней в первых двух этапах «Whitbread 1989-90». Затем он переключился на соревнования одиночек и в 1992 году принял участие в известной с 1960 года и самой популярной гонке яхтсменов-одиночек «OSTAR» через Атлантический океан на собственноручно построенной 9-метровой яхте «Лагуна», где занял четвертое место в своей группе (см. «Кия» №162). К следующей кругосветной гонке 1994-95 гг. Виктор строил 15-метровую яхту с оригинальным парусным вооружением «Аэро-риг», но не успел ее достроить вовремя. И только в этом году его мечта принять участие в кругосветке яхтсменов-одиночников осуществится. Вместе со своим американским другом и партнером Бобом Адамсом они строят в Сочи две совершенно одинаковые яхты, на которых собираются идти в гонку. Автору посчастливилось побывать на построенных Виктором яхтах и от каждой из них осталось впечатление очень хорошо и тщательно сделанной гоночной машины.

Что же представляет из себя гонка «Around Alone»? Многим известно ее прежнее название — «The BOC Challenge» — по имени первого спонсора гонки — фирмы British Oxygen Corporation. Эта гонка придумана самими яхтсменами открытого моря как развитие и усложнение ставших им уже привычными трансатлантических гонок «OSTAR». В 1998 году кругосветка экс-«BOC Challenge», а ныне «Around Alone», общей протяженностью около 27 тысяч миль, стартует в пятый раз. Промежуточные заходы — Кейптаун (ЮАР), Окленд (Новая Зеландия) и Пунта-дель-Эсте (Уругвай). Яхтсмены будут соревноваться на яхтах двух классов: длиной 40-50 футов (13-16 м) и 50-60 футов (16-19 м). На первое июля стартовые взносы внесли 35 спортсменов из 15 стран — рекордное количество участников этой регаты. Напомним, что в первых двух гонках побеждал французский яхтсмен Филипп Джинто, в последующих — также француз Кристоф Оген (в

промежутке между этими двумя гонками он еще победил в безостановочной кругосветке «Vendee Globe»). Кристофу Огену принадлежит и рекорд времени прохождения всей дистанции гонки — 121 день 17 часов 11 минут. Можно отметить, что в настоящее время французские яхтсмены-одиночники бесспорно являются сильнейшими в мире.



Боб Адамс (слева) и Виктор Языков отправятся в гонку на одинаковых яхтах, построенных в России

На каких яхтах пойдут наши яхтсмены?

Виктор Языков будет соревноваться в первой стартовой группе — максимальная длина его яхты близка к нижнему допустимому пределу — около 13 метров. Парусное вооружение на этот раз выбрано традиционным — бермудский шлюп. Построенная почти полностью из углеродистого пластика, яхта (она названа именем их совместного с Бобом Адамсом предприятия «Wind of Change» — «Ветер перемен») получилась очень легкой и имеет качающийся киль без ставших уже обычными для яхт такого типа водяных балластных цистерн. Качающийся киль обладает еще одним преимуществом — позволяет яхте быстрее возвращаться в исходное положение в случае опрокидывания. Это особенно актуально для современных суперлегких и широких океанских гоночных яхт. Пероруча закреплено на транце и доступно для осмотра в любой момент. Для повышения продольной устойчивости яхты на полных курсах и предотвращения попадания в бродячий плавниковый киль яхты сильно смещен в корму. Баланс сил на лавировочных курсах и уменьшение дрейфа будет обеспечиваться двумя наклонными выдвижными швертами, расположенными немного впереди мачты. Такая необычная гидродинамическая схема была использована в предыдущей гонке «Vendee Globe» одним из ее героев — англичанином Питом Госсом, и оказалась очень эффективной. С такой современной яхтой Виктор надеется побороться за лидерство в своей группе и финишировать с хорошим результатом.

Федор Конохов для участия в гонке избрал более привычную для него стратегию. С помощью московского Современного Гуманитарного Университета (яхта в гонке будет нести аналогичное название) Федор приобрел во Франции 60-футовую яхту, построенную для океанских гонок еще в 1990 году. Яхта эта достаточно крепкая,



Анатолий Большаков (слева) и Федор Конохов верят в успех российских яхтсменов

участвовала во многих океанских гонках и в предпоследней безостановочной кругосветке «Vendee Globe» под именем «Casino de Etretat» заняла пятое место. Конечно, яхту пришлось дооборудовать в соответствии с правилами гонки «Around Alone» и по настоянию Федора — усилить мачту и некоторые другие узлы. Федор поясняет, что не планирует быть в числе лидеров, так как у основных его соперников специально для этой гонки построены новые экстремальные, более легкие и быстроходные яхты, которые, особенно в условиях слабых ветров экваториальной зоны, могут легко уйти вперед. Как показал опыт предыдущих кругосветных гонок, ультрасовременные яхты действительно способны развивать очень высокие скорости, но часто сходят с дистанции из-за поломки, поэтому нельзя заранее сказать кто победит в итоге. «Главное для меня, — сказал Федор, — пройти все четыре этапа и принести флаг России на финиш гонки».

Очевидно, и это многократно подтверждено опытом предыдущих гонок, что, какая бы ни была хорошая яхта, решающим будет опыт яхтсмена — его выдержка, самообладание, умение правильно вести себя в экстремальных ситуациях. Я участвовал с обоими нашими гонщиками в одних регатах и хорошо знаком с каждым из них, поэтому могу заверить, что уж с этой-то стороны у них все в полном порядке. Федор, помимо яхтенной подготовки, вообще прошел «огонь, воду и медные трубы». Уже один его 80-суточный одиночный поход к Южному полюсу многого стоит. Виктор также имеет огромный яхтенный опыт. Я слышал отзывы о нем тех, кто ходил с ним на «Фазиси», читал в книге «Русская рулетка», что говорит о нем Слип Новак. Уверен, что с трудным делом — успешным участием в гонке «Around Alone» — Виктор и Федор справятся хорошо.

Хотелось бы дополнительно отметить, что в связи с предстоящей регатой в крупнейших мировых средствах массовой информации намечена обширная программа ее поддержки. Десятки телестанций и сотни корреспондентов со всего мира будут освещать эту гонку. На старты и финиши каждого этапа будут выходить тысячи катеров и яхт с болельщиками. Было бы очень хорошо, если бы среди них оказались и представители России. Штаб по реализации проекта «Федор Конохов — Around Alone» предлагает различные варианты участия россиян в этих мероприятиях. Рассматривается, в частности, вариант вылета «команды поддержки» в Чили или Аргентину с тем, чтобы на зафрахтованной яхте пройти рядом с нашими яхтсменами часть пути вокруг мыса Горн, поддержать морально и передать им дополнительный заряд бодрости.

Анатолий Большаков,
Технический руководитель проекта
«Федор Конохов — Around Alone»

ПЕРЕМНЫ В «КАДЕТСКОМ КОРПУСЕ»,

или Краткая история создания современных российских швертботов класса "С"

В последние годы большое внимание в специальных изданиях уделяется международному классу детских швертботов "Оптимист". Именно эти швертботы-одиночки сегодня наиболее популярны среди самых юных яхтсменов. Тем временем, нашим вниманием оказался незаслуженно обделен другой детский класс — двойка — "Кадет", служащий в некотором роде переходной ступенькой от детского — во взрослый олимпийский парусный спорт

В марте 1995 г. на Весеннем первенстве России в Анапе петербургской фирмой "Арт-Марин" была представлена лодка этого класса "Марк-3", выполненная яхтостроителями по новым правилам на самостоятельно изготовленной оснастке. Что же такое "Марк-3", чем этот швертбот отличается от "простого" "Кадета"? Международная ассоциация класса "Кадет" (ICCA) постоянно совершенствует правила постройки швертботов, стараясь не только повысить их спортивность, но и разумно усложнить управление ими, повышая тем самым значение класса именно как переходного. Есть ряд наглядных отличий, которые делают "Кадет" швертботом новой модели "Марк-3". Во-первых, помимо переднего и заднего баков плавучести в кокпите появились дополнительные боковые жесткие емкости. В результате лодка после опрокидывания практически перестала набирать воду в пространство под планширем; теперь вода полностью вытекает из кокпита при постановке на "ровный киль". Во-вторых, по новым правилам разрешено (это применялось за границей уже с 1994 г.) использовать большее, чем прежде, число дельных вещей, как то блоков, стопоров, и т.п. для настройки и управления парусами, а также применять водоотливные устройства. Благодаря этому "Кадет" стал лучше отвечать требованиям подготовки юных яхтсменов к выступлениям в технически более сложных (взрослых) классах.

Дальнейшая история развивалась следующим образом. В том же 1995 г. (ближе к осени) тогдашний президент Саратовской ассоциации класса "Кадет" Вадим Гаврилов, финансировавший из-

готовление оснастки и самых первых лодок "Марк-3", предложил выклить на том же болване еще пять корпусов. Оснастка и лодки, строившиеся на ней, в то время еще не были обмерены и зарегистрированы должным образом. В декабре 95-го петербургские энтузиасты класса Андрей Бахарев и Константин Чурмасов пригласили в Россию Главного мерителя ICCA г-на Яна Ренса (Бельгия) для обмера и регистрации оснастки. Визит состоялся. Г-н Ренс обмерил головной образец, убедился в том, что лодка удовлетворяет Правилам класса, и присвоил оснастке имя Russian Mould №1. Он рассказал о том, что Ассоциация заказала английской фирме "Rondar" разработку нового дизайна "Кадета" и показал уже готовые эскизные предложения и фото головного образца "Марк-4". Принципиальное отличие новой модификации от предыдущей третьей состояло в отказе от заднего бака плавучести, в результате чего кокпит получился существенно просторнее и длиннее. Теперь эта 3,2-метровая лодка сильно напоминает более крупную взрослую двойку-"семидесятку"; кокпит стал удобнее для работы экипажа. Ян Ренс предложил связаться с "Rondar" на предмет закупки болвана для производства "Марк-4", мотивируя это тем, что англичане сами не заинтересованы в строительстве новых лодок, предпочитая заниматься "чистой" разработкой и дизайном (Как теперь видно, это не совсем соответствует действительности — англичане таки строят корпуса).

С января 1998 г. стало целесообразно строить лодки только модификации "М-4"; другим отказывают в регистрации, к соревнованиям они не допускаются.



На чемпионате мира 1997 года в г. Торбей (Англия) в большом количестве были представлены дорогие краснодеревые "Кадеты" модели "Марк-3"

Руководитель компании "Rondar" г-н Пол Янг не возражал против продажи и предварительная сделка состоялась. Питерских корабелов финансово поддержал предприниматель и энтузиаст парусного спорта из Саратова Александр Баев. В мае 1996 г. Бахарев

шивании первой лодки весы показали 46 кг — недопустимо мало! Оглядели корпус повнимательнее и обнаружили, что лодка кормой опиралась на кильблоки, которые не полностью вытащили из-под днища. Удалили кильблоки — вес 54.100. Вторая лодка —

54.100, третья — 55.300. Разброс — в принципе допустимый, но и тут оказалось, что истинный вес и третьей лодки составляет те же 54.100 (!) — на этот раз в спинакерном мешке забыли пакет с инструментами. Англичане от такой точности и стабильности даже приуныли.

Следующее испытание — тест на плавучесть — проводилось в несколько этапов. Первый этап — кокпит полностью заливают водой, причем экипаж сидит в лодке в течение 10 минут, затем (второй этап) лодку закрепляют поочередно на один и на другой борт и держат в таком положении по 5 минут, при этом матрос, сидя в кокпите, притапливает корпус, а рулевой придерживает лодку на боку, держа ее за мачту. После этого лодка вытаскивается на берег, открываются пробки баков и определяется суммарный вес воды, попавшей в отсеки плавучести через крепления блоков, скоб и т.д. Воды не должно быть больше 3 л. Обычно внутрь корпуса набирается около 1-1.5 л жидкости. Так вот: с трех лодок "М-4" из России набрали всего один стакан!

В самих соревнованиях ребята выступили крайне неудачно — сказало полное отсутствие опыта участия в международных регатах, а плохое знание правил едва не привело к тому, что команда была снята с соревнований.

И вместе с тем, например, экипаж Алексея Тарасова (Сочи) в отдельных, лучших своих гонках уверенно шел в лидерах — в ходе борьбы занимая в одном случае 2-ю, в другом — 4-ю позиции, но окончательный результат: 4-й и 13-й приходы соответственно. К лодкам никаких претензий не было.

Насыщенный событиями и переживаниями сезон завершился в сентябре в Анапе, где проходило Осеннее первенство России. Там же состоялось собрание представителей российских регионов, на котором было принято решение о регистрации новой Ассоциации класса "Кадет" (саратовская межрегиональная ассоциация класса к тому моменту практически прекратила свою деятельность). Исполнение решения возложили на Андрея Бахарева, который, получив полномочия исполнительного директора, в ноябре 1997 г. зарегистрировал в Министерстве юстиции Санкт-Петербургскую детскую общественную организацию "Парусная ассоциация класса "Кадет". После заключения соответствующего договора с Федерацией парусного спорта России эта ассоциация получила статус национальной и с марта 1998 г. началась ее активная деятельность. Совместно с представителем Федерации парусного спорта России Владимиром Николаевичем Назаровым разработана программа деятельности на 1998 г., оплачены все взносы в Международную ассоциацию класса и в национальную Федерацию.

Планы на год. Найдены средства для участия в Чемпионате мира 98 (Голландия, 2-13 августа, Hellevoetsluis). Поедет команда из пяти экипажей (2 — Сочи, 1 — Воронеж, 2 — Липецк). К чемпионату будут изготовлены еще 1-2 лодки "М-4". Планируется сбор в Зеленогорске — накануне ЧМ. Планируется подготовка к ЧМ-99 в январе в Австралии, где пройдут и чемпионаты в олимпийских классах яхт.

П. А.

Фотоматериалы предоставлены А.Бахаревым



и Чурмасов смогли вылететь в Англию, где и оформили покупку оснастки.

В конце лета того же года болван новой секции палубы был доставлен в Россию, и с осени началась работа по его подгонке к уже имеющейся оснастке для формования корпуса. На это ушла вся зима. Занималась доводкой бригада одного из самых опытных модельщиков Петербурга — Виктора Михайловича Сокола.



Первая российская лодка проекта "Марк-4" была впервые успешно опробована на Весеннем первенстве России 1997 года в Анапе

К марту 1997 г. первый "Кадет" модификации "Марк-4" был готов и прошел испытания на очередном Весеннем первенстве России в Анапе. Швертбот понравился, обозначились какие-то заказы, но финансовое состояние команд было настолько плачевным, что реальных покупок никто не сделал. Сегодня полностью оснащенная лодка отечественного производства с лучшими в мире парусами "Sobstad" (Аргентина), которыми комплектовались лодки-победители последних шести Чемпионатов мира, оборудованная дельными вещами фирмы "Harken" и рангоутом "Holt-Allen" (Англия), стоит 4.100 USD. Аналогичная английская лодка стоит около 8.000 USD. К Чемпионату мира 97 было построено еще два швербота — для команд из Липецка и Сочи. И поехали пять российских экипажей в город Торбей, что на юго-западе Англии, где до самого старта Чемпионата пришлось заниматься дооборудованием лодок.

Курьезный случай приключился на обмере. Минимально разрешенный вес корпуса без рангоута и парусов — 54 кг. При взве-

Говорят, что в тот день (было это в 1851 году), когда нью-йоркская шхуна "Америка" оставила далеко позади весь яхтенный флот Британии в гонке вокруг острова Уайт, королева Виктория с кислым видом спросила: "И кто же из наших был хотя бы вторым?". Однако отрыв на финише был столь велик, что самому сообразительному из придворных пришлось дать такой ответ: "Ваше величество, второго просто не было..."

Примерно такой же диалог вполне мог состояться полтора столетия спустя, когда измученные, но очень довольные собой новозеландцы Роб Хэмилл и Фил Стаббс пересекли на двухместной гребной лодке "Kiwi Challenge" наскоро сооруженную финишную линию у острова Барбадос: они опередили занявших в гонке второе место французов на целую неделю! Роб и Фил, стартовав на Тенерифе 15 сентября 1997 г., пересекли Атлантику (в направлении с востока на запад) столь быстро, что застали своим появлением организаторов этой международной гонки врасплох. Им удалось (правда, пока по непроверенным данным) на 16 дней сократить прежний рекорд, установленный еще в XIX веке Гарбо и Самуэльсеном (55 дней).

Очевидно, что победа новозеландцев в этом уникальном соревновании на веслах на 3000-мильной трассе стала результатом не "соперничества высоких технологий", как это имеет сейчас место во многих видах спорта, а лишь самоотверженности и упорства спортсменов. Их "Kiwi Challenge" с бортовым номером "25" представляла собой не серийный монотип, предложенный Чеем Блитом (см. "Кия" № 158), а построенную своими силами такую же по устройству и размерениям (23-футовую), но немного странно-



го вида деревянную лодку, и построена была на средства, с большим трудом собранные Хэмиллом и Стаббсом. Хэмилл вынужден был бросить работу и заложить дом, чтобы осуществить эту свою мечту. Немалую помощь в подготовке и снаряжении лодки оказали некоторые новозеландские фирмы, например — оклендская "LEP International", чье название и стало красоваться на самом видном месте лодки — на кормовой "жилой" надстройке.

"Если Пегги Буше удастся задуманное и уже начатое плавание, она станет первой в мире женщиной, которая в одиночку на веслах пересекла океан", — это сказал знаменитый француз Жерар д'Абовиль о своей 24-летней соотечественнице. Он сам руководил ее подготовкой и уверен в успехе. Стартовав с Канар, Пегги планирует финишировать по ту сторону океана на Малых Антилах

По сообщениям нашей прессы, удалось благополучно пересечь на веслах Тихий океан супругам Кетлин и Кертису Салвиллам. 15000 — километровый путь от берегов Перу до Кэрнса на северо-восточном побережье Австралии они проделали на гребной лодке

На веслах через океан



Роб Хэмилл и Фил Стаббс приближаются к финишу трансатлантической гребной гонки 1997 года; после финиша рекордсмены охотно позируют на воде и на суше

В проектировании непотопляемой самовосстанавливающейся лодки им помогал известный яхтенный конструктор Стив Мартен из Окленда (он возглавлял команду создателей яхт, выигравших в свое время "Кубок Америки" и кругосветную гонку "Уитбред").

При выборе конструкционного материала были отвергнуты технологические новинки последних лет, главным критерием выбора стала возможность обеспечить высочайшее качество и малый вес при работе своими силами. Лодка построена из лучшей "морской" фанеры и необычна тем, что имеет

граненные обводы с тщательной проклейкой угловых соединений по пазам "мокрым угольником". В основу всего проекта Мартен заложил идею жесточайшей экономии веса. С этой точки зрения были проверены абсолютно все детали, вплоть до рыболовной лески (весом 120 г). Все, что не было совершенно необходимым, безжалостно вычеркивалось из списков экипировки. В результате такого подхода на линии старта "Kiwi Challenge" имела осадку на целых 5 см меньше, чем остальные лодки-конкуренты, выклеенные из пластика.

Во время перехода — никакой броской формы одежды. Весь путь через Атлантику Хэмилл и Стаббс проделали обнаженными по пояс, сидя на банках, подбитых овчиной, чтобы облегчить боль от мозолей. Взяв старт, гребцы ни разу не останавливались и насколько позволяла погода очень точно выдерживали курс и график перехода. Они взяли за основу самый жесткий режим работы — сменяли друг друга на веслах каждые четыре часа круглосуточно. Иными словами, в любой момент времени один из них греб. Даже порядок смены "вахт" был тщательно отретпетирован: когда один после отдыха начинал грести, второй еще несколько секунд весла не бросал. Благодаря тому, что несколько гребков они делали вместе, ни на мгновение не нарушался ритм гребли. Таким образом, "Kiwi Challenge" ни разу не потеряла темп, новозеландцы прошли всю дистанцию "на одном дыхании".

А. Альбов

по материалам "New Zealand Marine Excellence", "MAREX", Окленд

(на Мартинике или Доминике). График ее плавания не столь напряжен, а "бытовые условия" на 8-метровой лодке гораздо лучше, чем у мужчин, вступивших в борьбу за рекорд. Три или четыре месяца займет ее 3250-мильный путь — не важно, главное — дойти, при этом условии звание "первая в мире" Пегги обеспечено!

традиционных для подобных плаваний размерений и конструкции. Каждые 6 часов они сменяли друг друга на веслах, стараясь не допускать перерыва в движении.

Начиная с 1984 г. наши капитаны "Ассолей" во главе с известнейшим яхтсменом Поволжья Николаем Александровичем Арефьевым стали принимать регулярное участие в крупнейшей регате "Кубок Нижней Волги". Два года позже яхт-клуб "Мечта" (г.Саратов) учреждает и начинает ежегодно проводить двухдневную гонку "Кубок Ассолей". Кроме того, во всех крейсерских гонках городского и областного масштабов яхты этого типа являются уже неизменными участниками.

Но, как известно, аппетит приходит во время еды. И вот, летом 1996 г. упомянутый яхт-клуб "Мечта" совместно с саратовским ООО ПТО "Гей" учреждают и проводят для яхт "Ассолей" беспрецедентную суточную гонку "24 часа под парусом". Сроки ее проведения стабильны: ежегодно в третьи субботу и воскресенье июля. Круговая дистанция, приближенная к олимпийскому треугольнику, расположена на акватории р.Волга в районе набережной Саратова и городского пляжа и особенно хорошо видна с автомобильного моста. Такой маршрут благоприятствует привлечению максимального числа зрителей. Для них ведется и постоянный репортаж о ходе гонки (в дневное время суток).

Это — настоящий суточный марафон спортивной борьбы, где каждый экипаж, состоящий из двух или трех человек, все 24 часа, не взирая на погодные условия, работает на одну цель — поддержание максимальной скорости яхты. Поскольку однотипные яхты имеют близкие скоростные качества, победителями заслуженно становятся наиболее грамотные и работоспособные экипажи.

В 1997 г. 19-20 июля состоялась вторая гонка "24 часа под парусом". От пяти городских яхт-клубов в ней приняли участие девять экипажей. Семь из них — неоднократные победители и призеры "Кубка Нижней Волги". Это: "Дельта", рулевой В.Горшков; "Фиеста", рул. О.Макаров; "Вала", рул. С.Ковяков (все из я/к "Мечта"); "Бекас", рул. И.Морозов и "Этюд", рул. В.Гарин (я/к "Салют"); "Феня", рул. Н.Бородуля (я/к "Орбита") и "Мистраль", рул. А.Камендровский (я/к "Парус").

Свежий ветер практически постоянного направления — от северо-востока — помог первым пяти дружно финишировавшим яхтам пройти за 24 часа 19 кругов с общей длиной дистанции в 146 миль и средней скоростью 6,1 мили/час. Для "Ассолей" это впечатляющий результат.



Гонка «Ассолей»

■ Нам сообщают

Первая отечественная серийная стеклопластиковая мини-яхта — "Ассолей", по мнению конструкторов и изготовителей, предназначалась для "прогулок и туризма". Тем не менее, большинство ее владельцев и на этом скромном суденышке почувствовали себя настоящими яхтсменами, способными выходить на парусные гонки. Неистощимая изобретательность и жажда спортивной борьбы многих "ассолистов" в конце концов вывела эти яхты на трассы парусных соревнований. И саратовские яхтсмены были одними из первых среди них

А победителями в гонке с учетом индивидуальных гоночных баллов стали экипажи: В.Горшков и В.Елисеев, "Дельта" — 1-е место; О.Макаров и В.Сакулина (семейный экипаж), "Фиеста" — 2-е место; И.Морозов, И.Куликов и Б.Куликов, "Бекас" — 3-е место.

Через два часа после финиша прямо на берегу я/к "Сокол" состоялась церемония награждения. Призы победителям вручил директор ООО ПТО "Гей" — активный поклонник и меценат парусного спорта, строитель круизных яхт Александр Сергеевич Баев. Всем участникам гонки были вручены памятные дипломы от я/к "Мечта" и ценные подарки от командора речного я/к Александра Дмитриевича Лядова. Оргкомитет гонки поблагодарил всех участников и судейский коми-

тет во главе с Галиной Петровной Сарайкиной (я/к "Юнга") за доброжелательную спортивную атмосферу и четкое судейство.

Еще одно парусное соревнование в Саратове получило прописку и становится традиционным. И особенно приятно, что участвовать в нем могут яхты далеко не "виндхаммерского" класса. Важно, чтобы ходили на них яхтсмены, любящие стихию парусных гонок.

18-19 июля 1998 г. состоялась 3-я гонка "24 часа под парусом". Оргкомитет приглашает всех желающих принять участие в будущих гонках — со своими "Ассолями" или без них (в составе местных экипажей). Адрес оргкомитета: 410028, г.Саратов, ул.Рабочая, 4, кв.52, Макарову Олегу Евгеньевичу. Тел. (8452) 44-38-28.

О.Макаров, г. Саратов

Встреча в Геленджике

В конце октября — начале ноября 1997 г. в Геленджике проходили 7-я Геленджикская регата и Зимнее Первенство России. Из нашего города в этих соревнованиях приняла участие ДСПК "Рауту" из 55 яхт-клуба ЛенВМБ. Тренера и руководителя команды — Сергея Семенова — мы и попросили рассказать, как проходили эти соревнования.

Мы первый раз были в Геленджике. Кроме настоящих приглашений главного организатора Юрия Игнатьевича Дегтярева и положительных отзывов "старожила" Геленджикских регат Оксаны Вырупаевой из Екатеринбурга, была еще одна причина завершить сезон 1997 года именно в Геленджике. Хотелось проверить в деле новых молодых ребят, пришедших в команду. И надо сказать, мы не только не жалеем, что приехали сюда, но и планируем сделать участие в этом "дубле" постоянным.

Акватория идеально подходит для проверки новичков в боевых условиях. Закрытая бухта позволяет в конце сезона выпустить ребят в море, на серьезные гонки, и посмотреть, стоит их везти или нет весной в Анапу, где условия гораздо жестче. Кстати, похожие задачи решали и другие команды. Например, на "Кадетках" можно было ви-

деть бывших "оптимистчиков" — Мусихина Сергея и Белибу Александра. Хотелось бы отметить заботу организаторов о регате и о приехавших. Самые частые их вопросы: "Какие проблемы? Чем помочь?" Приятно радовал армейский порядок и готовность помочь солдат, проходящих службу в яхт-клубе (яхт-клуб ЦСК ВВС).

Слабый и средний ветер делал борьбу на дистанции весьма интересной. Сильный ветер (более 20 м/с) тоже был и даже согнул флашток в яхт-клубе. Но произошло это именно в тот день, когда ребята уже закончилась, а следующая начиналась только завтра. Несколько гонок прошли при сильно неустойчивом, переменном ветре, который тасовал гонщиков по дистанции, как карты в колоде. Лавировки превращал в бакштаги, а фордевинды в галфвинды. Но... на финише все было на своих местах.

Участие в регате, конечно, не было массовым (особенно после 100 "оптимистов" на предыдущей регате в Анапе). Но присутствие 2-3 сборников и 5-6 сильных ребят делало борьбу в классах "Оптимист" и "Кадет" достаточно интересной.

Остроту гонкам Геленджикской регаты придавало "заблуждение" команды Анапы в классе "Оптимист". Перепутав эти соревнования с командными гонками, Анатолий Сергеевич Карачев,

тренер команды, поставил своим ребятам задачу любым способом занять весь пьедестал. И если 1 и 2 места двух Павлов из Анапы — Карачева и Дронова — сомнений ни у кого не вызывали, то претендующий (с помощью одноклубников) на 3 место Собка Иван имел сильную конкуренцию со стороны Попикова Алексея (из Нижнего Новгорода) и Шереметьева Михаила (из Санкт-Петербурга).

Столкнувшись с командной борьбой, наши ребята не дрогнули и дали "аналчанам" достойный отпор. Кроме того, восстановлению справедливости в соблюдении правил соревнований способствовала и судейская коллегия. А после приезда на Зимнее первенство еще одного "сборника" — Парфиненко Антона — Карачеву с Дроновым уже было не до "воспитания" своей будущей смены, им хватало разборок между собой.

Не менее интересная борьба шла и в других классах. Например, на "Кадетках" бывшие "оптимистчики" из Екатеринбурга и Буденовска до последних гонок (в каждой регате) боролись за призовые места, между собой и с опытными "кадетчиками" из Анапы и Новоуральска.

Кстати, вся борьба на дистанции была видна "как на ладони" с крыши "солярия" береговой вахты.

■ Нам сообщают

Водно-моторные праздники в Петербурге



Победитель Петербургского этапа "Формулы-1" американец Скотт Джилман

Противостояние звезд

Пятая встреча пилотов "Формулы-1" в Петербурге 23-24 мая представляла собой второй этап нынешнего чемпионата мира. Она обещала быть исключительно острой и действительно стала именно такой. В отличие от гонок 1997 года, погода на этот раз не позволила пилотам показывать рекордные скорости, но по накалу страстей, драматизму происходящих событий, по количеству сошедших с трассы (9 из 18 участников) и по числу остановок гонки надолго запомнится и участникам, и зрителям (не очень-то многочисленным из-за непогоды).

Напомним, что сводную таблицу итогов прошлого чемпионата возглавляли: 1 — американец Скотт Джилман (142 очка; 5 побед); 2 — финн Пертти Леппала (108 очков; ни одного Гран-При, но и ни одного прихода хуже 4-го); 3 — итальянец Гвидо Капеллини (97 очков; 2 победы и 3 нуля). Несложно было предположить, да ни один из названной тройки призеров этого и не скрывал, что в 1998 г. бороться между собой за чемпионский титул они будут "не на жизнь, а на смерть".

Американец — 39-летний банковский служащий, с детских лет занимавшийся мотогонками и только с 1986 г. — водномоторник, успев трижды быть чемпионом США, выступая на судах американских классов (кстати сказать, более мощных: на таких же скутерах там разрешены моторы с объемом цилиндров не 2000 см³, а 2500 см³). То, что он стал чемпионом мира в "F-1", многие объяснили довольно просто: американец имел "тюнингový" "Меркюри" исключительно высокого класса, прошедший тонкую ручную

доводку — настройку, выполненную на американской же фирме "Андерсон". Мощность такого "Меркюри" уже не идет ни в какое сравнение с мощностью серийного спортивного мотора той же кубатуры. Точные цифры неизвестны, но по оценке наших специалистов она находится на уровне около 450 л.с. Для сравнения напомним, что всего пару лет назад немецкий гонщик и высококлассный механик Майкл Вернер, возглавляющий фирму по форсировке "Меркюри" для "F-1", выступал на моторе, замеренная на стенде мощность которого составляла 386 л.с.

На первой же встрече в лагере участников в Петербурге мы задали вопрос Скотту: "Ваше преимущество в прошлом году во многом определялось более современным мотором. Произошли ли какие-либо изменения за год?"

Ответ был таким: "Теперь все шесть-семь претендентов на победу выступают на таких же моторах, доведенных в США. Это делает гонки более спортивными, стремительными. Гонщики идут более плотно. Больше роль мастерства, борьба становится более интересной".

Теперь самое время сказать, что, начав свой четвертый сезон в классе "F-1", Скотт Джилман на первом этапе (9-10 мая, Сардиния) был только третьим, хотя и лидировал до 37 круга из 40. Он был наказан за фальстарт (на 1 круг) и поэтому должен был непременно больше чем на круг опередить неистового Капеллини и в разгар этой схватки неудачно сбросил газ на повороте — мотор на какие-то секунды заглох, лодка № 1 (американской фирмы "Сиболд"), не вовремя сбавила ход...

Итальянец Гвидо Капеллини. Надо полагать, уже четырехкратного чемпиона мира представлять не надо. Общеизвестны его бойцовский характер, великолепное мастерство гонщика-профессионала, помноженное на опыт и знания кораблестроителя, возглавляющего фирму ДАК (на лодках которой выступали 12 гонщиков из 24 заявленных). Он

* Спонсорами соревнований традиционно выступили компании "NESTE" и "Chesterfield"

наш репортаж



Еще совсем недавно такое показалось бы фантастикой. В нашей стране — в Санкт-Петербурге — регулярно проводятся водно-моторные соревнования в "старших", наиболее мощных и самых высокоскоростных классах гоночных судов, которые до последних лет мы не видели и в глаза! Причем все это встречи в ранге этапов чемпионата мира! И больше того: в одной из них, как и в прошлом году, разыгрывается Гран-При Европы!

Руководство УИМ не скрывает, что в этом — признание города на Неве в качестве одного из ведущих водно-моторных центров мира. И сезон текущего 98-го года наглядно подтверждает такую высокую оценку. Если в предыдущую спортивную навигацию Петербург был ареной встречи лучших пилотов только в двух классах — 1-й класс "оффшор" и "Формула-1", то на этот раз программа соревнований сезона была расширена сразу тремя классами: "Формула-3", аквабайки Про и F-500. При этом — новыми классами, которые до того опять-таки нам были практически неизвестны, и встречами уровня не ниже чемпионатов континента.

Скептики сомневались открыто, утверждая, что такое в нынешних тяжелых условиях нереально. Однако за исключением августовской встречи — четвертого этапа чемпионата Европы в F-500 (до нее еще время не дошло — пишется это в июле!) все петербургские этапы уже состоялись и прошли на высоком — по оценке и деятелей УИМ, и участников гонок, уровне организации.

Если нарекания и были, то касались они погоды: очень холодная вода, ветер и дождь в дни майской встречи "формульных" классов, когда за час до начала гонки обычно решительный промоутер класса F-1 маркиз ди Сан Жермано еще колебался — давать ли старт (и даже в шутку предположил, что Нева вот-вот "может замерзнуть"), а на продрогших спасателей жалко было смотреть...

И сотни тысяч горожан и гостей Петербурга так или иначе приобщились к невиданному ранее большому спорту, увидели великолепное зрелище. И как при этом не припомнить, что в давно минувшие годы, когда водно-моторный спорт был у нас гораздо более популярен, чем сейчас, ленинградцы соревно-

ваний в этом виде спорта практически никогда не видели. Гонялись наши мастера где-то у сада Дзержинского (ныне — сад Лопухиной), — на Большую Неву их категорически не выпускали. А уж старт на пляже Петропавловки вообще посчитали бы вызовом передовому общественному строю! Кстати сказать, ветераны могут припомнить, что такое однажды предлагалось: 25 лет назад — при подготовке маршрутной гонки по программе соревнований на призы "КиЯ". "Не может быть и речи, — ответили городские власти. — Стартуйте у себя на Малой Невке и скажите спасибо, что разрешен выход на Неву у "Авроры" и следование по судовому ходу вверх!" Интересно, что произошло бы с организаторами, если бы они попросили при этом еще и развести Дворцовый мост?

Сегодня же сам вице-губернатор Валерий Малышев заявляет, что вода Большой Невы "должна бурлить под винтами гоночных катеров". А один из брифингов для зарубежных водно-моторников был проведен на борту "Авроры".

Словом, в Петербурге — "водно-моторная революция"!



Губернатор Петербурга Владимир Яковлев пробует себя в роли пилота "Формулы-1"

Пятая встреча на Большой Неве



полон решимости взять реванш за "поражение" в прошлом сезоне. На первом этапе это ему удалось, и в Петербурге он появился настроенным только на победу.

Финн Пертти Леппала тоже хорошо известен нашим болельщикам. Дважды он был серебряным призером чемпионата мира и серьезно претендует на чемпионский титул. Это тоже упорный боец, отличающийся жесткой манерой борьбы и отточенным мастерством прохождения поворотов: недаром он считается лучшим учеником Капеллини. Чего ему не хватает, так это везения. Сезон 98-го года он начал неудачно — на первом этапе был наказан за фальстарт, как и Джилман, и занял лишь 4-е место. В Петербурге он, будучи любимцем здешней публики, появился настроенным очень решительно и без обиняков заявил, что приехал за Гран-При Европы и никакие капризы погоды не помешают его победе...



Эти три гонщика считались несомненными фаворитами и к их трем скутерам было приковано основное внимание. В первоначальном списке участников было 24 гонщика, фактически смогли стартовать 19 пилотов (против 20 на первом этапе) из 10 стран мира. Наиболее представительной была флотилия Италии — 6 пилотов во главе с четырехжды чемпионом мира Капеллини и чемпионом мира 1992 г. — менеджером команды Фабрицио Бокка.

Поскольку за Англию выступал 41-летний ас Джонатан Джонс — чемпион мира 1991 г. (признанный сильнейшим в мире и в те годы, когда УИМ такие чемпионаты не проводил), можно сказать, что мы видели



Последствия столкновения у знака № 2



на Неве лучших из лучших за последние десять лет. Это хорошо характеризует состав участников!

Как признали и Джилман, и Капеллини, особый интерес вызывал дебют в их классе двукратного чемпиона мира в "Формуле-3" — 48-летнего венгра, уроженца водно-моторной столицы этой страны Дунайвароша — Рудольфа Михальдинца. В 1998 г. он участвует в обоих чемпионатах мира. На первом этапе он был 9-ым в квалификационном заезде, а в основной гонке сошел с трассы на 19 круге, однако появление еще одного опытного соперника, несомненно, придавало остроты противостоянию "трех звезд", которые хорошо "присмотрелись" друг к другу и не очень-то приветствуют неожиданности. Сенсацией было то, что в соперничество скутеров производства "ДАК", "Сиболд" и "Буржесс" вошла лодка, построенная в Венгрии малоизвестной фирмой "Хунгасас". Читатели "Кия" помнят, что, рассказывая о московском этапе "Формулы-1" (№ 163), Сергей Жиров-старший заявил (правда, мимоходом), что и "русскую лодку F-1 пока мы могли бы сделать". Это не были пустые слова. Дело в том, что скутера для выступлений Михальдинца и в F-3, и в F-1 проектировал и строил опытный российский гонщик Александр Щербинин. Да, бывший петербуржец сейчас работает в Венгрии. Странное название фирмы составлено из сокращенного названия страны и первых букв фамилии и имен — его и жены Веры. Разве одно это не доказывает, что мы "могли бы"? Впрочем, вы обратили внимание на слово "пока"?

Во всяком случае на сегодня оба российских участника гонок вынужены выступать на лодках иностранной постройки. 40-летний Андрей Берницын занимается водно-моторным спортом 25 лет, из них 4 года — в "Формуле-1". Однако только в этом году, за три дня до старта первого этапа на Сардинии, он впервые получил "собственный" скутер. Он добился заметного успеха — впервые получил зачет, заняв 10-е место из 20 возможных. Однако совсем неслучайно в заголовке статьи о нем в "Спорт-экспрессе" вынесены горькие слова гонщика: "На моей деревянной лодке лучше держаться от соперников подальше!" Скутер "Буржесс" устаревшей деревянной конструкции на каждом круге проигрывал фаворитам как минимум 8 секунд! Шансов завоевать место на пьедестале почета в "Формуле-1" по-прежнему нет, вот почему Андрей планирует параллельно начать выступление в "младшем" классе "F-500"...

35-летний москвич Виктор Кунич, дебютировавший в "F-1" только в прошлом году, не в лучшем положении: у него арендованный скутер "ДАК" и выступать он сможет лишь в двух российских этапах.

Теперь несколько слов о самой гонке, состоявшейся вечером 24 мая на трассе с протяженностью круга 1.25 статутной мили (2011.62 м) и тремя левыми поворотами. Первые 15 кругов прошли без всяких неожиданностей. С самого старта лидировал выигравший накануне "поул позишн" Капеллини, и упорному финну, отстававшему всего на 10-13

секунд, никак не удавалось обойти итальянца. С небольшим отрывом мчались за ними Джилман и Джонс. Около 100 тысяч зрителей, стойчески выносивших холодный ветер, уже имели все основания предположить, что так и пройдут остающиеся 40 кругов, когда началась полоса неожиданностей: первым выбыл из числа лидеров Джонатан Джонс — его двигатель вышел из строя (пробило прокладку). На 23-ем круге неожиданно потерял скорость скутер № 18 прославленного Капеллини, естественно теперь возглавили гонку Леппала и Джилман. Неизвестно, чем закончилось бы их единоборство, если бы на 39-м круге в очередной острой схватке при огибании поворотного буйа № 2 финн не навалил на этот двухметрового диаметра красный буй и судьи не остановили бы гонку. Сразу после повторного старта произошел опасный инцидент, по счастью, закончившийся для гонщиков благополучно, чего нельзя сказать о трех скутерах: после навала друг на друга у поворотного знака сошли с трассы англичанин Энди Эллиот, аргентинец Карлос Майдана и швед Горан Карлоф. Скутер англичанина совершил при этом, как выразился один из журналистов, головокружительный кульбит (и нуждается в серьезном ремонте). Лодка аргентинца, которую таранил швед Томас Эрикссон, пострадала не меньше — пробит корпус, но если бы удар пришелся на полметра левее, пришлось бы говорить о тяжелой травме самого Майданы. Нудался в ремонте и скутер Карлофа...

Скутер А. Берницына, по неизвестной причине оказавшийся без гребного винта и вала



При обсуждении этого эпизода после гонки Энди отметил, что хотя судьи строго следовали "букве закона", во многом авария была вызвана их действиями: "Когда судьи дали отмашку к возобновлению гонки, четыре скутера очень кучно, слишком плотно выстроились вблизи очередного буйа и входили в поворот одновременно, думаю — стоило бы давать повторный старт после того как мы обойдем буй..."

После очередной остановки гонки скутер Леппала под № 10 снова опередил Джилмана на несколько секунд и первым закончил 56 кругов. Счастливым финн, уже совершивший со своей командой победный круг почета вдоль гранитных трибун, был совершенно обескуражен, когда судьи объявили, что он дисквалифицирован "за сбитый буй". Пришедший фактически вторым Скотт Джилман неожиданно для всех оказался победителем и обладателем Гран-При континента.

Пройдя дистанцию (113 км со 168 поворотами) всего за 47 минут 33 секунды, американец на 14 секунд опередил занявшего 2-е место самого молодого участника чемпионата — 23-летнего итальянского студента уроженца Милана Франческо Кантандо. Он, однако, не новичок в водно-моторном спорте: дебютировал в гонках в 15 лет, в "Формуле-1" — третий сезон. В настоящее время он солдат — проходит срочную службу (и на пресс-конференции сообщил, что обрадованное командование разрешило ему отметить свой первый большой успех "по русскому обычаю").

Третьим стал 36-летний француз — дилер из Ла-Рошели Филипп Десертан, выигравший целых 2 круга у Михальдинца, не попавшего на пьедестал победителей.

Надо отдать должное достойному поведению Скотта Джилмана. На пресс-конференции, по традиции состоявшейся сразу после того, как трое счастливых призеров кончили поливать друг друга шампанским, он прямо заявил, что настоящим победителем гонки считает не себя, а Пертти Леппала, и оказался первым не совсем справедливо. Однако правила есть правила! Джилман отметил, что Петербург — очень счастливый для него город, он второй год подряд выигрывает петербургский этап, и холод не мог помешать ему, поскольку он живет в горах Колорадо...

Большим успехом надо считать то, что 7-е место среди 8 пилотов, получивших зачет, занял наш Виктор Кунич. На сегодня его 4 очка — наивысший результат, показанный российскими гонщиками в этом классе. А вот Андрею Берницыну на родной воде не повезло: к 1 очку за 10-е место на итальянском этапе ничего добавить он не смог. На 26-м круге его скутер под № 23 потерял ход — остался без гребного винта. Произошло то же, что и с моторами у Капеллини и еще у одного из гонщиков. Не были обломаны лопасти, как это происходит при ударе о какой-нибудь плавающий предмет, а винт вылетел и ушел на дно вместе с гребным валом. Вероятнее всего, это следствие все продолжающейся форсировки двигателей: нагрузки на лопасти работающего винта возросли настолько, что уже не хватает прочности всего узла в целом...

Уже покидая лагерь, беседуем с некоторыми из наиболее стойких зрителей, выдержавших испытание непогодой. Спрашиваем, понравившись ли гонки? Не приятнее ли смотреть их по телевизору?

Отвечают: Нет! Любой вид спорта лучше смотреть "живую". Но тут же и отмечают, что даже более или менее зная правила, самостоятельно следить за происходящим очень сложно. Зрелищности соревнования очень мешают остановки гонки. Непонятно, как организуются повторные старты. Неясно, для чего проводятся квалификационные заезды, какова их связь с "поул позишн" и основной гонкой. Не помешал бы видный со всех берегов указатель начатого лидером круга. И буквально все из собеседников отмечают, что ни в одном виде спорта не бывает, чтобы победитель уже прошел круг почета с флагом своей страны и только после этого узнал, что "начисто дисквалифицирован" и не заработал ни очка...

А на вопрос: придете ли болеть на гонки 1999 года?, не раздумывая, отвечают: Конечно, придем!

В завершение упомянем, что следующий, третий этап чемпионата мира, проходивший 6-7 июня в Шалоне (Франция), выиграл Гвидо Капеллини. Джонатан Джонс пришел вторым. Скотт Джилман на первом же круге (из 61-го!) столкнулся с Массимо Руджиеро и не смог прибавить ни одного к имевшимся ранее 32 очкам. Пертти Леппала, выиграв "поул позишн", в основной гонке с самого начала уступил лидерство итальянцу, а на 25-м круге у него начались досадные неполадки с мотором. Финн сумел завести заглушивший "Меркюри", но финишировал только 7-ым.

Четвертый этап в Тампере 12-13 июня внес в противостояние основных претендентов новую нотку. На этот раз и Капеллини, выигравший "поул позишн", и Леппала выбыли из игры: один — на 13-м круге, другой на 36-м. Джилман и Джонс стали призерами и набрали наибольшее число очков — 47 и 42, но Гран-При Финляндии достался шведу Горану Карлофу, опередившему американца на 2 минуты 12 секунд. Это первая победа шведского гонщика в "Формуле-1"! Берницын не стартовал, Кунич не участвовал.

Напоминаем дальнейший календарь чемпионата мира 1998 года:

Этап 5	Кампионе (Италия),	27-28 июня;
Этап 6	Корфу (Греция),	11-12 июля;
Этап 7	Стреза (Италия),	25-26 июля;
Этап 8	Дунайварош (Венгрия),	8-9 августа;
Этап 9	Москва (Россия),	22-23 августа;
Этап 10	Грац (Австрия),	5-6 сентября;
Этап 11	Ксиамэн (Китай),	31 октября — 1 ноября;
Этап 12	Абу-Даби (ОАЭ),	3-4 декабря

Вряд ли они все состоятся, но — не будем торопить события.

Н.К.

Фото К.Константинова, А.Лавровского, И.Смоляникова

Формула будущего



Многих знатоков водно-моторного спорта крайне удивил первый вице-президент УИМ, в прошлом известный гонщик — Анжело Вассена. Выступая на пресс-конференции, предшествующей открытию гонок "Формулы-1" и "Формулы-3", он во всеуслышание заявил, что эти соревнования, проходящие в ранге чемпионатов мира, — не главное, и что для него важнее гонки еще в одном — детском — "формульном" классе, на эмблеме которого изображена маленькая латинская буква "F". И сам Вассена, и все присутствовавшие подчеркивали своевременность такого обращения к пропаганде водно-моторного спорта среди тех, кто достигнет совершеннолетия в следующем веке.

Губернатор Петербурга Владимир Яковлев выразил надежду, что это будет действенным средством укрепить здоровье и мужество самых юных жителей морской столицы России.

Президент водно-моторной Федерации России Петр Богданов уверен, что именно массовое привлечение детей способно дать новый импульс этому замечательному техническому виду спорта, очень важному и в прикладном отношении. "Старые кадры гонщиков постепенно уходят, — сказал он, — им нужно готовить смену".

На вопрос — не опасно ли выпускать на воду ребятшек 11-12 лет, ответил президент петербургской Федерации водно-моторного спорта и яхтенного туризма Александр Беляевский: "В Германии подобные соревнования проводятся уже много лет и к ним допускают детей еще моложе. Наша задача и состоит в том, чтобы научить ребят, никогда не занимавшихся водно-моторным спортом, но желающих попробовать себя в роли гонщика, безопасному владению техникой на воде. Все участники прошли тесты по плаванию. Все выступают в шлемах и спасжилетах на надежных надувных лодках. На каждой находится инструктор, в руках которого кнопка отключения двигателя. Я уж не говорю о дежурстве врача и водолазов..."

Идея проведения "Формулы будущего" принадлежит Петербургской спортивно-технической ассоциации. Популяризации этой очень своевременной инициативы во многом способствовало телевидение, подробно показавшее встречи петербургских школьников с ведущими водномоторниками, включая Капеллини, Ишутину и Берницына, и отцами города.

Как же проводились первые соревнования в новом "формульном классе"? Участники состязались в двух возрастных категориях (11-12 и 13-14 лет), выступая попарно на двух параллельных слаломных трассах. Техника предоставлялась организаторами и у всех была одинакова. Это надувнушки с жестким пластиковым днищем, выпускаемые серийно петербургской фирмой "Мнев и Ко", снабженные 8-сильными подвесными моторами той же фирмы "Меркюри", которая поставляет моторы для "Формулы-1". Скорость лодки с юным спортсменом и взрослым инструктором — в пределах 22-25 км/ч. Сравнивается время прохождения трассы.

Четыре дня в саду Лопухиной проходили предварительные соревнования, в которых с огромным удовольствием приняли участие 110 школьников 16 команд. А 24 мая у стен Петропавловской крепости в присутствии руководителей города, деятелей УИМ и большой группы болельщиков, включая родителей, выяснили отношения 16 сильнейших. По 4 юных гонщика в каждой возрастной категории вышли в полуфинал, а по два победителя встретились в финальной гонке.

Чемпионами стали: в младшей категории — Алексей Егоренков из 469-й школы Выборгского района (его лучший результат 1.11 мин.), в старшей — Марат Казбеков из 586-й школы Василеостровского района. Вторые места заняли Вячеслав Пинчук и Сергей Чванов, третий — Роман Гертопан и Константин Федоренко. В общекомандном зачете победили: 1 — команда "Надежда" (469 школа), 2 — "Орел" (601 школа), 3 — Морской клуб "Юнга".

Борьба была бескомпромиссной и представляла необычное яркое и динамичное зрелище, которое очень понравилось всем присутствовавшим. И Анжело Вассена, и промоутер "Формулы-1" маркиз Николо ди Сан Жермано отметили неожиданно высокий для начинающих уровень управления моторной лодкой и выразили наилучшие пожелания участникам и организаторам гонок. Руководители УИМ обещали всячески поддерживать развитие детских классов. В частности, речь идет о выпуске 1,5-сильных моторчиков, под которыми скорость порядка 10 км/ч будет по силам 9-10-летним ребяткам даже без участия инструктора на лодке. Это будет что-то аналогичное "Оптимисту" в парусном спорте...

Директор проекта "Формула будущего" Надежда Пылаева назвала прошедшие гонки в первую очередь очень удачным ознакомительным мероприятием, позволившем детям попробовать свои силы в самом настоящем спорте, узнать, что это такое. О чисто спортивном значении таких соревнований говорить рано, надо сделать все возможное, чтобы расширить их масштабы и охват всех желающих, особенно из числа детей, оставшихся на лето в городе...

Организаторы соревнований благодарят за помощь компании: НИИТМ, "Мнев и Ко", издание "Мальчик и Девочка"





Наверное, ни для кого уже не секрет, что судьба соревнований скутеров "Формулы-3" в последние годы складывается непросто, будущее класса неясно. "Формула-3" находится в тени своей "старшей сестры" — "первой формулы", которая невольно и создает основную проблему

Сравнение, действительно, в пользу скутеров "Формулы-1". Они крупнее и примерно вдвое мощнее, развивают более высокую максимальную скорость (среднекруговая: 180 км/ч против 140); их гонки зрелищнее, а значит — привлекательнее для спонсоров. Основная, наиболее весомая часть спонсорского пирога достается именно им. Остатков едва ли достаточно, чтобы прокормить целый класс. Как результат — существенно меньше, по сравнению с "Формулой-1", число этапов в чемпионате мира (в 1997 г. их было всего 5, в 1998 г. запланировано 7 этапов), скромная организация соревнований и частая смена промоутеров, тщетно пытающихся переломить невыразительное существование.

А ведь "Формула-3" — не "бросовый" класс, не падчерица водно-моторного спорта. По организации, регламенту, дистанции и многим другим параметрам гонки "Формулы-3" практически идентичны состязаниям "Формулы-1", хотя и проводятся на скутерах, объем двигателей которых не может превышать 850 куб.см (против 2.000 куб.см — в "Ф-1"). Как правило, спортсмены выступают со специально подготовленными корпорацией OMC подвесными "Звинрудами" или "Джонсонами".

По гидроаэродинамической компоновке скутера-катамараны обоих классов практически идентичны, тем не менее, гоночные характеристики "Формулы-3" представляют достаточно высокий интерес и для спортсменов, и для зрителей, а сама техника несколько доступнее, чем в "старшем" классе. Важно и то, что гонки в "3-ем" классе можно справедливо рассматривать как ближайшую к "Формуле-1" ступень в лестнице на пути к вершинам спортивного мастерства. Думаю, с удовольствием вспоминают свои успешные выступления в этом классе ныне известные пилоты "Формулы-1" итальянцы Фабрицио Бокка и Франко Лейди, англичанин Энди Эллиот и венгр Рудольф Михальдинец. Рудольф, кстати, в сезоне-98 участвует и в гонках "Формулы-3", и в чемпионате мира по "Формуле-1". Благо этапы двух чемпионатов нынче совпадают. В этом совпадении нет ничего загадочного, дело в том, что промоутер чемпионата мира по "Формуле-1" маркиз Николо ди Сан Жермано после недолгих раздумий и переговоров с "UIM" решил взять под свое "крыло" и проведение гонок скутеров "Формулы-3". Такое объединение этапов, организационных и финансовых усилий по идее должно поддержать оказавшийся в нелегком положении класс. Первый в этом году опыт совместного проведения гонок выпал на Петербург, где 23 и 24 мая пилоты "первой формулы" разыграли Гран-При Европы, а участники соревнований по "Формуле-3" провели Гран-При России — первый этап чемпионата мира-98.

Ожидалось, что 23 мая в гонках на Неве примут участие сразу двое россиян — пилоты "Формулы-3" Сергей Хрущев из Екатеринбурга и его московский тезка Сергей Жиров-младший — представитель хорошо известной в нашем водно-моторном мире династии Жировых.

Напомним, что Сергей Жиров, которого тренирует его отец — Сергей Васильевич, участвует в соревнованиях по "Формуле-3" с 1996 г. Тогда его лучшим результатом стало 8 место на одном из этапов чемпионата мира. После пропущенного сезона 97-го года Сергей планировал участвовать в нынешнем чемпионате. Скутер для него изготовлен Жировыми самостоятельно, при этом за основу взята капсула, уцелевшая после аварии одной из лодок "Burgess".

К сожалению, Сергей Сергеевич приехать не смог, Жиров — отец наблюдал за соревнованиями с берега, а цвета российского флага на дистанции защищал один только уральский спортсмен. К слову, Сергей Хрущев — не просто спортсмен, но и президент федерации водно-моторного спорта Свердловской области. Пожалуй, во многом благодаря усилиям федерации водно-моторный спорт на Урале и популярен, и пользуется поддержкой местных властей. Жаль, что у Сергея, который только с 1995 года начал постепенно входить в новый для него класс, не хватило опыта участия в больших международных гонках скутеров "Формулы-3" (Сергей дебютировал в Югославии на одном из этапов ЧМ-96, уже на следующий год он провел 4 гонки из 6 и занял итоговое 9 место). Хрущев не смог составить конкуренцию лидерам, хотя и показал хорошее, уверенное прохождение трассы.

На невоской воде стартовали двенадцать гонщиков из шести европейских стран — Великобритании, Венгрии, Италии, Франции, Голландии и России. Не ошибусь, если скажу, что самые большие свои ожидания и специалисты, и посвященная публика связывали с выступлением прославленного венгерского гонщика Рудольфа Михальдинца. Рудольф начал сезон в ранге двукратного чемпиона мира (1994 и 1996 годы), причем в 96-м он выиграл абсолютно все этапы чемпионата. Сезон нынешний — видимо последний в его спортивной биографии гонщика "Формулы-3". Михальдинец полностью переходит в "Формулу-1".

В Петербурге ему сопутствовала удача. Лидируя на протяжении всех сорока кругов, Рудольф Михальдинец уверенно выиграл у следовавшей по пятам сильнейшей английской пары спортсменов Стива Хилла и Кена Мак Крори. В их борьбу мог вмешаться и самый молодой участник соревнований — двадцатилетний студент из Милана Симонэ Томмази. Итальянец уверенно шел четвертым после первых десяти кругов, когда в его двигателе обнаружились неполадки, и уже через минуту Симонэ чуть не плача закатывал тележку со своим скутером под тент в лагере на берегу. Томмази лишь год назад пересел на скутер "Формулы-3", до этого успешно выступая в других классах. Его появление в "формуле" было отчасти случайным — старшие партнеры по команде не доверяли ему место пилота до той поры, пока не заболел один из ключевых гонщиков. Симонэ буквально упрямил "стариков" посадить его на скутер "Формулы-3" и очень хорошо показал себя на трех последних этапах Чемпионата-97. Его успехи и прогресс были столь очевидными, что перед стартом нынешнего чемпионата уже никто не со-

мневался в том, что парень может и должен гоняться именно в этом классе. Передав скутер в распоряжение Томмази, его, в то же время, не смогли обеспечить новым мотором. "Я говорил им, что мне нужен новый мотор, что я могу показать хороший результат, но двигатель уже никуда не годится. Я говорил им... а они снова мне не поверили..." — повторял с горечью молодой пилот, осматривая прогоревший поршень.

Кстати, итальянец выступал на лодке, спроектированной и изготовленной нашим соотечественником Александром Щербининым, который в те прохладные майские дни также присутствовал в лагере участников на пляже Петропавловской крепости. Вот уже несколько лет Александр живет и работает в Венгрии. Приятным откровением стала не просто полная конкурентоспособность "щербининских" скутеров, но и их очевидная популярность на западе. Кроме Михальдинца и Симонз Томмази еще два венгерских гонщика предпочли их "Буржессу".

Мы с большим интересом поговорили с Александром о его взглядах на развитие класса в ближайшее время.

На вопросы редакции отвечает Александр Щербинин:

Александр, в чем особенность вашей работы, чем ваши лодки отличаются от тех же "Буржесс"?

— Трудно сказать, что именно отличает мои скутеры от лодок других производителей. Теория одинакова для всех корпусов, важна их доводка, детали. Как это происходит? Например, я просто сижу на берегу и смотрю, как лодка идет. Пилот, находящийся в скутере, описывает свои ощущения, комментирует. То, что мне в лодке не нравится, я убираю. Как конкретно происходит процесс доводки? Я просто изменяю что-то по мелочам. Но именно эти, незаметные на первый взгляд мелочи влияют на среднюю круговую и даже максимальную скорость, обеспечивают преимущество скутера на дистанции. Кроме того, при работе над доводкой новой лодки необходимо иметь в наличии весь технический комплекс, ведь, например, без хорошего мотора трудно оценивать достоинства и недостатки корпуса. Михальдинец долгое время предвзято относился к моим скутерам, безоговорочно предпочитая "Буржесс". Только после того, как мы приобрели современные моторы, стало ясно, что во многом мои лодки выигрывают такое сравнение. А когда молодые и менее опытные гонщики на этих лодках стали показывать результаты, которых он сам добился, выступая на "Буржесс", Михальдинец, наконец, оттаял, поверил мне. Очень важно, чтобы гонщик почувствовал лодку. Я ему (Рудольфу) сказал как-то: "Если ты поймешь лодку — все будет хорошо, а не поймешь — бесполезно что-либо с ней делать". Он все понял и сразу, как только ее получил в 1996 году, стал чемпионом мира.

Как будет развиваться "Формула-3", в каком направлении?

— Я знаю, что и как буду менять, работая над новой лодкой. Правда, это уже будет лодка не для Михальдинца — Руди отрезанный ломоть для "Формулы-3". Большие надежды я возлагаю на молодых ребят. Оба венгерских спортсмена по классу примерно одинаковы, оба — задиристые, амбициозные. Очень интересный и перспективный гонщик — парень из Италии. У него вообще моя самая первая лодка из этой серии.

Кстати, одной из проблем, возникающих при работе за границей, является некоторое недоверие к выходцам из России. Например, пока Михальдинец мне не доверился в полной мере,



Кен Мак Крори дает интервью журналу "КАТЕРА и ЯХТЫ"

было очень трудно доводить лодку. Конструктор и гонщик должны доверять и понимать друг друга. Я сижу на берегу и не знаю, что творится у него в кабине, что он чувствует, ведь лично я сам никогда не гонялся в этом классе.

Можете ли вы сравнить свое производство и, например, аналогичное производство у Капеллини?

— Капеллини начинал изготовление гоночных скутеров как конструктор и одновременно — как испытатель. Он нарабатывал хорошую лодку, которая показала высокий результат. Причем, сам же Капеллини и показал этот результат — вариант очень хороший для создания скутера. А сейчас Гвидо, как мне кажется, все поставил "на поток". "ДАК" сегодня — чисто коммерческая лодка, какой в свое время была "Буржесс". У меня лично нет средств для того, чтобы создавать оснастку, рассчитанную на изготовление большой серии лодок. Я делаю лодку персонально под каждого гонщика, с учетом всех его требований. В обычной практике даже габариты пилота — часто становятся для него проблемой, если он приобретает уже готовый скутер. У меня это исключено. Гонщик приезжает ко мне, я его усаживаю, фиксирую удобное положение ног, рук, определяю позицию руля. Они (Буржесс, Капеллини) так не работают. Они считают, что их лодки и без этого покупают — значит все О.К.

Двухкратный чемпион мира Рудольф Михальдинец (слева) и победитель прошлогоднего чемпионата Стив Хилл: кто победит в этом году?



Скутер принесший победу Хиллу в Чемпионате 1997 г.

Скутер Яна Эндрюса с логотипом компании "Nautic Steels", владельцем которой является отец гонщика



Сейчас многие гонщики используют "доведенные" в США двигатели. Вы сами занимаетесь такими доводками?

— Нет, сам я моторами не занимаюсь. Кое-что помогаю делать с винтами, ведь винты на моих лодках отличаются от прочих. Объяснить, как и что я делаю с ними, мне тяжело. Я не занимаюсь теоретическими расчетами, я все сразу делаю на "живом" винте; и часто так бывает, что спроектированный винт "не плавает", а сделанный — "плавает". Можно спроектировать винт так, чтобы немного не ошибиться, но все равно затем нужно его корректировать и доводить индивидуально — этим я и занимаюсь. Когда мы поставили на мою лодку обычный винт с другого скутера, она не поехала, после доводки все наладилось. Практически, комплект винтов, который мы подобрали в 1996 году, не изменился, а вы видели, с каким преимуществом финишировал Михальдинец. Хотя, например, Буржесс понастроил за это время много новых лодок.

Каково ваше мнение о расстановке сил?

— В "Формуле-1" сейчас лидируют итальянцы, хотя раньше были сильны англичане. "Формула-3" — это чисто английский класс, и когда из "Формулы-3" уйдет Михальдинец, английские гонщики смогут год — два жить спокойно. Но не дольше, ведь молодые ребята из Италии, Венгрии, да и других стран уже дышат им в затылок.

Да, действительно, английскую команду "Формулы-3" не назовешь молодой — почти всем гонщикам уже около 40 лет. При этом у них за плечами хорошие традиции, богатый опыт и они, возможно, не мень-

ше, чем молодые гонщики, хотя побеждать. Эти серьезные английские парни работают с высочайшей самоотдачей, и не это ли причина того, что практически все они — холосты. Единственный "женатик" — лидер команды, 38-летний Стив Хилл, отец двоих детей и человек непростой судьбы. До 1993 года Стив и не помышлял о гонках. В 1992 году на гоночной трассе в Абу-Даби погиб его отец, знаменитый Джон Хилл, чемпион мира 90-го года в водно-моторной "Формуле-1". После смерти Хилла-старшего за штурвал скутера сел его сын. Правда, начал Стив с "Формулы-4", а уже в 1994 году попробовал себя в "Формуле-3" и — неудачно. Хилл провалил сезон, его преследовали поломки почти на каждом этапе. Наконец, в 1997 году фортуна улыбнулась ему, и гонщик выиграл чемпионат мира. В нынешнем сезоне Стив Хилл также борется за лидерство, соперничая с Михальдинцем и своим товарищем по команде — Кеном Мак Крори, бронзовым призером прошлогоднего чемпионата.

Мак Крори считается одним из лучших английских гонщиков, являясь к тому же еще и "фирменным" пилотом компании "Castrol". В "Формуле-3" он выступает с 1989 года, бывал и 2-м и 3-м, но не выигрывал ни разу. Нам показалось интересным узнать его мнение о событиях, происходящих в "Формуле-3" вообще и в английской команде в частности. Начав с дежурных комплиментов организаторам соревнований в Петербурге и восхищения красотами города, Мак Крори перешел к вопросу о совместном проведении гонок двух "формульных классов".

Рассказывает Кен Мак Крори:

— Сейчас созданы идеальные условия для перехода пилотов "Формулы-3" в более высокий класс, ведь оба они включены в единую схему проведения обоих чемпионатов мира, четыре этапа пройдут совместно. Мы наблюдаем за соревнованиями "первой формулы", изучаем какие-то маленькие хитрости, отдельные нюансы. Николо ди Сан Жермано, как мне кажется, рад тому, что у него есть возможность посмотреть в деле и гонщиков "Формулы-1", и тех, кто со временем придет им на смену. Я думаю, совместные соревнования двух классов добавят им зрелищности и делают более привлекательными для зрителей. Но я не хотел бы постоянно находиться в тени "первой формулы", так как в конечном итоге это может привести к потере индивидуальности класса, его вырождению. Поддержка весьма важна, но также не-

Всадники над Невой

Не успел утихнуть гул прошедших "формульных" чемпионатов, а на Неве вновь водно-моторная премьера: 11-12 июля состоялся этап чемпионата континента в незнакомом нам классе "Аквабайк Про". Сильнейшие профессионалы планеты разыгрывали "Гран-При России" даже не в одном, а сразу в трех классах аквабайков: 1200 см³, 785 см³ и во фристайле.

...Гидроцикл, рожденный как пляжное развлечение и возмужавший и превратившийся в разновидность водно-моторного спорта, по-прежнему влечет к знойному песку и бронзовым красавицам. Поэтому лагерь этих ярких снарядов, выплеснувшихся на пляж Петропавловской крепости, сразу пришелся по душе его обитателям, которых собралось больше, чем на самом модном пляже сочинского побережья.



наш репортаж



обходимо, чтобы во время соревнований нас воспринимали именно как полноценных участников события, чтобы "Формула-3" сохраняла свое лицо, свой колорит.

В этом году наша команда выставляет довольно большое число участников, но здесь нас не так много — только 4 гонщика. Это связано прежде всего с дороговизной перелета и доставки лодок. Большинство наших гонщиков не имеют хорошей спонсорской поддержки. Я думаю, что в следующем году в соревнованиях сможет участвовать до 20 английских лодок. Сейчас идут переговоры о привлечении новых спонсоров, что, вероятно, позволит где-то к концу сезона выпустить на "большую воду" еще несколько спортсменов. О будущем английской команды могу сказать следующее: через год, когда Михальдинец уйдет в "Формулу-1", у англичан появятся дополнительные шансы на победу. Хотел бы я сказать, что именно мне удастся стать лидером, но ситуация пока не дает возможности этого сделать — очень уж хорош сегодня Стив Хилл. Я надеюсь выиграть у него на следующем этапе. Итальянцы, конечно, молодцы. Они хорошо едут и очень молоды, но, объективно, у английской команды потенциал выше, лодок больше, пилотов больше.

Думаю, что статус-кво в производственной базе и распределении рынка у изготовителей лодок и моторов установлен. Ни "Меркюри", ни какие-либо другие фирмы не станут влезать в дела нашего класса в ближайшее время. Что касается моторов, которые мы сейчас используем, последние модификации произошли в 1998 году, они имеют большую мощность, чем прежде. Новшества коснулись в первую очередь "внутренностей", заменены поршни. Моторы выглядят сегодня более мощными и более надежными, что является положительным моментом; уменьшилась вероятность неконтролируемого отрыва от воды. Что же касается будущих изменений — они будут зависеть от денег. Деньги, которые необходимо заплатить за новые конструкторские разработки, испытания и отладку. Лично мне нравится мой мотор, буду повышать свое спортивное мастерство.

Сама гонка на Большой Неве прошла на удивление спокойно. Практически, содержание ее свелось к удержанию позиций, которые гонщики захватили в первые минуты после старта. Британская пара Хилл — Мак Крори выясняла между собой, кто из них быстрее и более достоин места за спиной у Михальдинца. В этом споре победил Хилл. Причем, ближе к заключительному кругу (а их, в отличие от "Формулы-1"

всего 40) Стив все-таки ушел в отрыв и предельно сократил отставание от Михальдинца; но венгерский гонщик свою победу не упустил — разрыв по времени между первыми двумя лодками на финише составил всего 3 секунды, тогда как Мак Крори проиграл Михальдинцу почти 45 секунд. При этом лучшая скорость круга у Рудольфа — 118 км/час (на пол-позиции венгр показал скорость 154.57 км/час, и это — лучший результат), а у Хилла те же показатели составили 116 и 147.78 км/час соответственно. Кроме сошедшего с дистанции на 19 круге Симонэ Томмази "пострадавших" больше не было. Так и поднялись на пьедестал почета гражданин Венгрии и два английских джентльмена. Вероятнее всего, между этими гонщиками и развернется основная борьба на шести остальных этапах чемпионата.

Можно было ожидать, что для многих тысяч зрителей, собравшихся на невских набережных в тот день, гонки "Формула-3" не станут основным зрелищем, а будут восприняты как некое "разогревающее" выступление накануне основного шоу. Однако опасения эти были напрасны — публика с благодарностью и видимым энтузиазмом наблюдала за развитием событий в состязаниях скутеров этого, как считается, менее зрелищного класса. Думаю, зрительского удовольствия было получено немало, а идентичность правил, дистанции и регламента соревнований в обеих "формулах" позволили горожанам хоть немного судить о ходе гонки и ее итогах.

После Петербурга гонки принимал у себя французский Шалон (6-7 июня), а вслед за ним греческая Левкада (20-21 июня). Во Франции победу вновь праздновал Михальдинец, Хилл занял второе место, англичанин Джейм Сталларт — третье, Мак Крори — четвертое. Третий этап ознаменовался поломками у лидера венгерской команды, который на этот раз не смог финишировать. В результате первым был Стив Хилл, а его товарищи Кен Мак Крори, Джейм Сталларт и Ян Эндрюс расположились сразу за ним.

A. П.

До конца чемпионата гонщикам осталось пройти четыре этапа:

Дунайварош, (Венгрия)	—	8-9 августа;
Алмере, (Голландия)	—	29-30 августа;
Кампионе, (Швейцария)	—	5-6 сентября;
Белград, (Югославия)	—	26-27 сентября (решение о гонке будет принято отдельно)



— **А ниже ватерлинии?**

— Здесь допускаются некоторые усовершенствования. Например, разрешено устанавливать на стандартный корпус наделки — спонсоны, уменьшающие боковой снос (дрейф) на поворотах.

— **Что можно делать со стандартным водометом?**

— Допускается менять заборную решетку и ротор. На моем гидроцикле стандартная профилированная решетка. А вот ротор мы ставим свой.

— **Как подбирается ротор для различного типа трассы?**

— Если нужна высокая скорость, быстрота, когда трасса составлена из достаточно длинных участков, мы ставим винт, рассчитанный именно на высокую скорость. Есть целый набор винтов с разным шагом, но все они имеют по пять лопастей и одинаковый диаметр.

— **Как регулируется поджатие струи?**

— Мы используем стандартные сопла, которые установлены на заводской модели. Все работает хорошо.

— **Какие возможности существуют для форсировки двигателя?**

— Можно работать с цилиндрами. Например, мы оставили стандартные заводские цилиндры, но кое-что изменили внутри. Дисковые золотники на впуске, клапаны R.A.V.E. на выпускных окнах цилиндра — они меняют сечение окон в зависимости от оборотов, улучшая приемистость на всех режимах. Конечно, настроенный выхлоп.

— **Какое топливо используется?**

— Стандартный высокооктановый бензин. Часто, переезжая с места на место, мы сталкиваемся с тем, что качественное топливо недоступно. Мой механик кое-что переделал в двигателе; теперь двигатель отлично работает даже на не самых лучших сортах бензина.

— **Применяется раздельная система смазки или используется**

Настоящего спортивного аквабайка у нас практически никто раньше не видел. Зрители наперебой обсуждали достоинства неведомых снарядов, которые на прямых участках круговой дистанции то мгновенно разогнались до скорости свыше 100 км/ч, то на крутых поворотах ставили по-воднольжному почти отвесную "стенку". Разговоры о настоящем мужском спорте стихли сами собой, когда после победы в самой мощной и зрелищной классе 1200 см³ к берегу подошла изящная девушка. За кормой ее аквабайка в финальной гонке на "Гран-При России" остались два с половиной десятка "настоящих" мужчин. Французенка Карин Патюрель финишировала первой накануне в состоявшейся на

гонке "Гран-При Малага", перенесенной сюда из-за непогоды с предыдущего испанского этапа. Правда, выступая в этом соревновании вне зачета (официальную победу одержал пришедший вторым итальянец Лоренцо Бенaglia), она заработала первую позицию на старте "Гран-При России". Праздновала она победу и в апреле на открытом чемпионате Америки, проходившем в Гаване. Словом, — профессиональный пилот, фирменный гонщик "Sea-Doo", — очаровательная девушка, Карин сразу же завоевала симпатии зрителей и привлекла внимание журналистов. Еще перед началом соревнований она дала интервью для журнала "КиЯ", представив свой гоночный класс:

— **Чем отличаются гоночные аппараты от серийных?**

— Скажу сразу, все корпуса — стандартные, заводские. Мы вносим некоторые изменения в механизмы, но что касается корпусов — все они практически одинаковы. И моя лодка ничем не отличается от прочих.





Карин Патюрель перед стартом и на трассе

готовая бензино-масляная смесь?

— Мы подаем топливо, смешанное с маслом. Содержание масла в такой смеси — 4 %.

— Получаете ли вы какое-либо преимущество на дистанции как женщина?

— В гонке нет никакой разницы между мужчинами и женщинами. Дорогу мне никто не уступает. Все равны. Тем более, что у всех на головах шлемы, на скорости особо не разберешь — где мужчина, а где женщина.

— А вес имеет какое-нибудь значение?

— Да, конечно! Я легче большинства гонщиков и уже поэтому моя лодка идет быстрее. Я думаю, это преимущество. Я женщина, я много тренируюсь. 11 месяцев в году я живу в Аризоне, и у меня уже довольно богатый опыт (ведь я гонюсь уже 8 лет)! Да, при прочих равных — меньший вес представляет преимущество.

— В чем состоит искусство гонщика, как вы ведете скутер по дистанции?

— Если можно сказать коротко, то в момент старта я переношу весь свой вес вперед, чтобы лодка в момент резкого ускорения шла ровно, а не прыжками. Затем, когда разгонюсь, я переношу вес назад, и только когда ровно иду по дистанции — переношу весь вес в середину. В гонке я не люблю играть углом откидки, мне проще осуществлять баланс небольшим переносом моего веса вперед и назад относительно миделя.

— Несколько слов о вашей спортивной карьере.

— Впервые я села на гидроцикл просто из любопытства, когда в 1990 году по выходным отдыхала вместе с друзьями на побережье. Вскоре мне предложили поучаствовать в гонке. Я попробовала — получилось; впервые участвовала в мужских соревнованиях в 1993 году и сразу одержала победу. Потом участвовала только в женских соревнованиях в Америке. И вот опять вернулась в мужские гонки.

— Вы управляете гидроциклом фирмы "Бомбардье". Судя по аквабайкам остальных участников, большинство гонщиков теперь тоже предпочитают гидроциклы этой фирмы. Почему?

— Меня многое связывает с компанией "Бомбардье", которая сегодня является моим самым крупным спонсором. Вчера в Москве я встречалась с ее представителями в России — Владиславом Третьяком. "Sea Doo" — лучшие гидроциклы в мире. Показательно, что вплоть до нынешних гонок на Кубе многие использовали гидроциклы компаний "Ямаха" и "Кавасаки". После того, как я выиграла Кубу, практически все пересели на "Sea Doo".

— По нашим данным, сегодня "Бомбардье" испытывает с продажей "Sea Doo" определенные сложности, так ли это?

— Проблем с реализацией нет. Просто к концу прошлого года обозначилось некоторое перепроизводство — выпустили большое количество гидроциклов сверх обычного. Сейчас их продают со склада, поэтому производство и простаивает. Реализация же не сократилась. Думаю, в России сегодня продукция компании "Бомбардье" составляет 65 % продаж гидроциклов, 25 % приходится на гидроциклы компаний "Ямаха" и "Кавасаки", 10 % — на остальную продукцию. В США "Бомбардье" также занимает около 60 % рынка.

— Что вы можете сказать об организации этапа в Петербурге?

— Все организовано очень хорошо. И для спортсменов, и для зрителей, которых здесь очень много. Дистанция, выставленная в самом центре города, — прекрасна. Есть и чисто скоростные участки, и участки, на которых можно показать техническое мастерство. Мне кажется, это великолепное место для проведения водно-моторных соревнований вообще. Мы — первые номера в аквабайке — постараемся представить наш класс с наилучшей стороны, чтобы всем доставить удовольствие, заинтересовать. Это наша главная задача здесь — презентовать аквабайк как вид спорта, и если мы с ней справимся — я буду очень рада!

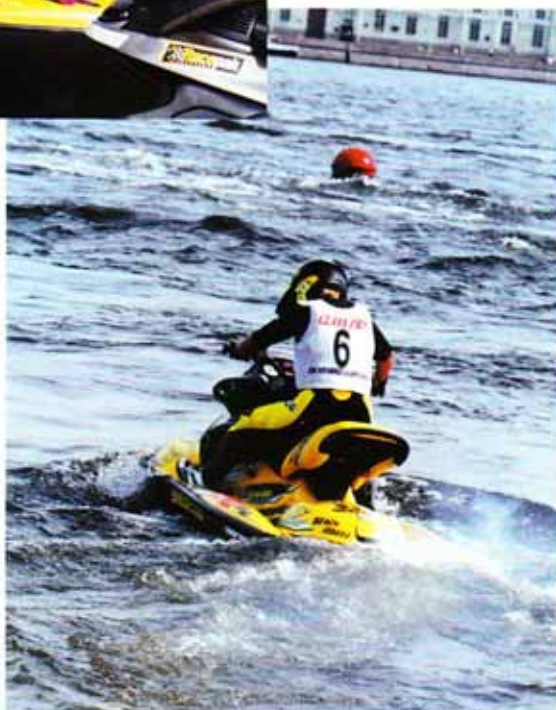
В целом аквабайк как вид спорта на фоне элитарной "Формулы" или

избранного "Оффшора" заметно отличается своей демократичностью и молодостью участников даже чемпионатов высшего ранга. Средний возраст гонщиков 25-28 лет. Это молодые люди спортивного склада характера и атлетического телосложения. Они открыты миру и впечатлениям. Многие, например, несмотря на занятость, полностью освоили предложенную культурную программу, посетив фонтаны Петродворца и Эрмитаж, а та же Карин накануне гонки успела посетить... ну сколько ночных клубов! Ими движет азарт молодости и жажда скорости. Большинство гонщиков начинало спортивную карьеру в мотокроссе, где добились больших успехов. Те, кому надоело "глотать пыль", пересели со стальных коней на водные снаряды. Ведь гонки аквабайков — это, по сути, мотокросс на воде. Очень похожи и тактика гонки, и сама трасса; даже ее максимальная приближенность к зрительским трибунам, поскольку глубины достаточно по шиколотку. В среднем восемь левых (вокруг красных буйев) и четыре правых (вокруг белых) поворота на трассе длиной чуть более 2 км проходятся, например в старшем классе 1200 см³, меньше чем за 2 минуты! Общее назначаемое количество кругов обычно составляет 16-18 и выбирается с таким условием, чтобы на гонку хватило стандартного запаса топлива в 42 литра. Поэтому гонка быстротечна, очень зрелищна и понятна рядовому болельщику.

Старт дается с хода, когда следующие за судейским катером гонщики выстраиваются в одну линию. Из-за выбитого волной из "седла" гонщика соревнование не останавливается, но судейское судно обозначает место падения желтым флагом. Вновь оседлавший свой аквабайк всадник может продолжать гонку. Конечно, если это не серьезная авария или опасное столкновение.

Как и в других соревнованиях, УИМ накануне основных гонок проводит квалификационные заезды. Все пилоты должны иметь международную лицензию, ведь количество участников в заезде доходит до 25 человек! Как раз столько принимало участие в старшем классе 1200 см³ на "Гран-При России". Исключения из общего правила допуска участников делаются очень редко, с учетом всех обстоятельств. Именно такое исключение было сделано для российского новичка Алексея Синицына. Он впервые принимал участие в соревнованиях высочайшего уровня, но в остальном Алексея новичком назвать нельзя: 37-летний петербуржец с 12 лет занимается мотокроссом, здесь он многократный чемпион СССР, победитель международных соревнований, мастер спорта международного класса. Принимал участие уже и в гонках на снегоходах, аквабайком занимается три года. Мог ли он рассчитывать на высокое место? "Нет, рассчитывать не приходится, — сказал Алексей, — мощность моего двигателя 85 л.с., в то время как у моих соперников — 150. Поэтому, если приду не последним, будет очень хорошо". И он сдержал слово: выступая в классе 785 см³, среди 12 участников занял восьмое место и даже получил 5 зачетных очков за петербургский этап, успев завершить 15 полных кругов на момент победного финиша в этом классе финна Юха Лаукканена. Он прошел на круг больше.

Здесь надо пояснить, что в нынешнем году УИМ запланировал провести три крупнейших международных соревнования — чемпионаты Америки (уже прошел на Кубе), Европы и мира (место еще не определено, но известно, что претендует г.Сочи; октябрь—ноябрь 1998). Из них только европейский чемпионат многоэтапный, состоящий из пяти встреч в Малаге, Испания (24.05.98), Санкт-Петербурге (12.07.98), Берлине, Германия (30.08.98), Женеве, Швейцария (5.09.98) и Галлиполи,





Италия (27.09.98). Все чемпионаты открытые, и в них могут принять участие любые гонщики, независимо от принадлежности к тому или иному континенту. В связи с тем, что на подобные соревнования приезжает большое количество пилотов, побеждают, действительно, сильнейшие. К примеру, в Санкт-Петербург приехали спортсмены из девяти стран, и кроме европейских: Франции, Германии, Швейцарии, Испании, Финляндии, Венгрии, Италии (наибольшее количество спортсменов), представляли также команды из Мексики и ОАЭ. Все это способствует развитию нового вида спорта, привлекает спонсорский интерес.

Вообще история проведения чемпионатов мира и Европы по аквабайку под эгидой УИМ насчитывает 4 года, а в семью Международного союза водно-моторного спорта аквабайк вошел с 1992 года. Быстрый рост популярности спортивного аквабайка, особенно в последние два года, связывают с активной работой генерального промоутера в этом виде спорта Мауро Равенна. Он имеет богатый опыт в продюсировании спортивных событий, организовывал даже профессиональные бои боксера Касуса Клея, на протяжении восьми лет являлся генеральным промоутером чемпионата мира в классе катеров "Оффшор класс 1".

Хотя денежные призы невелики, например, за первые места гонщики получают 1.300 \$, а во фристайле даже меньше — 700 \$, главные финансовые награды поступают от спонсоров и достигают у лидеров нескольких десятков тысяч долларов. Ведь на рынок гидроциклов очень сильно влияет проведение соревнований высшего спортивного ранга.

Для примера скажем, что выступления той же французской гонщицы Карин Патюрель спонсируют 23 фирмы. Стоимость же даже "накаченного" аквабайка составляет около 20 тыс. \$.

У нас в России чемпионаты страны по аквабайку еще не проводилось. Но проблема, что называется, назрела. Приехавший на чемпионат из Москвы наш известный гонщик Сергей Жиров внимательно изучал опыт его проведения, чтобы использовать в предстоящем открытом первенстве Москвы по аквабайку. Сергей высоко оценивает перспективу развития этого нового для нас вида водно-моторного спорта и даже считает, что он может прийти на смену умирающим классам спортивных мотолодок. Проблема, как всегда, в деньгах. Хотя парк гидроциклов быстро растет, но у спортсменов на руках такой дорогостоящей техники нет. А сам по себе гидроцикл сейчас у нас проходит "дикий" этап развития, вызывая у многих негативное к нему отношение. Насколько быстро удастся повернуть его развитие в цивилизованное русло, настолько успешно сложится его дальнейшая спортивная судьба.

...В Петербург приехали практически все первые номера мира и Европы. Зрители с нетерпением ожидали выступления чемпиона мира прошлого года в классе 1200 см³ испанца Давида Селлеса, который на этот раз решил выступить сразу в двух классах. К сожалению, во время свободной тренировки он столкнулся с итальянским гонщиком Фабио Аннитони, который был госпитализирован. Давид повредил голеностоп и в полную силу уже выступать не мог. Сил у него хватило, чтобы закончить финальную гонку в классе 785 см³ лишь седьмым. Как мы уже упомянули раньше, неожиданно сильно в этом классе выступил финн Юха Лаукканен. А второе и третье места заняли итальянцы Джузеппе Казерола — серебряный призер чемпионата мира 1997 года и Диего Бертоли, прошлогодний чемпион Европы и бронзовый призер мира.

Вслед за блистательной победой Карин Патюрель в классе 1200 см³ серебро получил итальянец Лоренцо Камплани, дважды завоевывавший серебро на чемпионатах мира. Он выступал с высокой температурой и не надеялся составить конкуренцию знаменитой французке.

Марко Шелл демонстрирует одну из фигур фристайла



Днище типичного аквабайка для фристайла



На вопрос, не обидно ли проигрывать женщине, ответил: "Если бы мы изначально были в равных условиях, я бы еще поборолся. И вообще, Карин — не женщина!" Бронза досталась французскому гонщику Дидье Наварро, который накануне стал серебряным призером в гонках "Гран-При Малага". Любопытно, что он некоторое время, параллельно с аквабайком, участвовал в соревнованиях по "Оффшору" и был даже дважды чемпионом мира.

Как только завершились гонки на скорость, журналисты попросили поделиться впечатлениями вице-президента УИМ Анжело Вассена:

— Считаю, что трасса не только соответствует мировому стандарту, но и является одной из лучших в мире. Это связано с тем, что практически отсутствуют крутые повороты. В связи с этим гонщикам удается показать большую скорость. Все спортсмены остались довольны. Как результатами, так и самой трассой, а также атмосферой вокруг соревнований.

...Если уж спортивный аквабайк для нас был вновь, то фристайл вообще был открытием. Каждому спортсмену для исполнения программы дается всего 3 минуты. За это время удается исполнить, если нет волн, 10-12 фигур. Это и перевороты, и подныривание под движущийся аппарат спереди, и возвращение на него с кормы, и нырок вместе с аквабайком целиком под воду, и другие фантастические трюки. Выступления оценивают трое арбитров по 10-балльной системе. Спортсмены используют "стоячие" снаряды с поднимающейся рулевой колонкой.

Участие принимали только три спортсмена, все трое из Германии. На предыдущем этапе в Испании было несколько участников из Италии, но уровень подготовки немецких спортсменов был настолько высок, что шансов на победу у соперников не осталось. Бесспорным лидером был Марк Сикерлинг — неоднократный чемпион мира, Европы, а после открытого чемпионата на Кубе и Америки — он был недосягаем для соперников и в Петербурге, победив с общей суммой в 162 очка. Вторым был Ауф Дер Хайде Йорг (110 очков), третьим — Марко Шелл (92 очка).

«Дух Норвегии» завоевывает «Гран-При России»



Бьери Гьелстен перед финальным заездом

Как и год назад, 5 июля Петербург вновь встречал катера "Оффшор класса I": в Северной столице состоялся второй этап чемпионата мира, на котором разыгрывался "Гран-При России".

Прошедший год для "королевского класса" был ознаменован, в первую очередь, организационными переменами. На очередные три года — 1998-2000 гг. — появился новый промоутер — Offshore Sport Promotion (OSP) из Норвегии. Прежний промоутер — Motosport Challenge International (MCI) в лице своего директора Массимо Киодо, передавая права на проведение чемпионатов мира, сказал: "Мы гордимся тем, что благодаря Местному оргкомитету Санкт-Петербурга (МОК) и поддержке города нами впервые был проведен российский этап чемпионата и что начатое нами дело теперь будет продолжено недавно созданной в Санкт-Петербурге Спортивно-технической Ассамблеей".

А С.М.Карпинский — председатель правления МОК-97, генеральный директор "Астра Холдинг", вручая призы победителям конкурса на лучшее освещение в прессе этих соревнований, добавил: "Надеемся, что нам удалось стать родоначальниками доброй спортивной традиции и что Санкт-Петербург не один год и в будущем будет принимать Offshore Class I — этот красивый и мужественный вид водно-моторного спорта".

Мы намеренно начали свой репортаж с организационных преобразований, так как ни один из классов УИМ так не зависит от успешного продвижения, как этот. Два-три года назад, когда из-за финансовых трудностей не удавалось собрать достойного количества участников, его судьба вообще находилась под вопросом.

¹ От себя скромно добавим, что диплом 1 степени и японский диктофон были вручены журналистам "КиЯ".

Интересно вспомнить, что в самый первый год проведения чемпионата мира в классе 1 "Оффшор" он сразу привлек огромную флотилию — более 30 катеров. Подавляющее большинство из них составляли катамараны "Skater", построенные по американскому проекту Европе. На протяжении двух следующих сезонов эти катамараны неизменно одерживали верх, и даже наиболее консервативные итальянцы перешли на двухкорпусные катера. Только известный норвежский гонщик и судовладелец Андреас Угланд и его механик Ян Хиллестад оставались преданными монокорпусной идее.

Из-за промышленного спада, охватившего Европу и, в частности Италию, оказавшую наиболее деятельную поддержку в проведении чемпионатов мира, гончая флотилия в последние годы постепенно сокращалась. Другой и немаловажной причиной этого сокращения числа участников стало появление на "арене" мощной команды "Victory Team" из ОАЭ, которую содержало богатейшее семейство Мактумов. Победы трех великолепных катеров этой команды ознаменовали начало новой эры подлинного "профессионализма". Мактумы ничего не делали наполовину. Экипажи их команды ни в чем не нуждались, катера содержались в идеальном состоянии. Соперники вынуждены были либо войти в элитный клуб, либо искать счастья где-то в ином месте. В результате, к 1997 году число участвующих в чемпионате мира катеров сократилось до десяти, но и заметно возросли их качественные характеристики — "бедным" гонщикам здесь уже не было места!

Два итальянца — текстильный магнат Эдуардо Полли и его товарищ по команде (бывший гонщик Ferrari F1) Ламберто Леони — прошли весь путь трансформации этого "любительского" в прошлом вида спорта в по-настоящему современный и многомиллионный по охвату зрительской аудитории спорт, где каждый катер стоит свыше миллиона долларов.

Норвежский промышленник Кьелл Рокке вложил огромную сумму в постройку своего нового катамарана "Спирит оф Норвеи" (корпус итальянской фирмы "Tecsa" с бензиновым двигателем от "Lamborghini") лишь для того, чтобы убедиться: деньги — еще не гарантия успеха там,



наш репортаж



Катер "Бильбоа" спускается на воду



где главное — надежность. То же самое можно сказать о другом норвежце — Бьерне Гьелстене, который, как и Кьелл, выложил изрядную долю своего состояния, чтобы приобрести наилучшую технику, но весь прошлый сезон его преследовали одна поломка за другой.

Еще раз убедиться в том, что выигрывает счастливое сочетание надежности, мастерства и удачи, заставил своих соперников дуэт Лайта Фараона и Джона Томлинсона, завоевавших титул чемпионов мира 1997 года на серебристом катере "Джолли Мотор" (см. "Кия" № 164).

Команда "Victory Team", ранее делавшая ставку на двигатели Stirling VS и выигрывавшая чемпионаты три года, в 1997 году отдала предпочтение "Ламборджини" и получила — целый букет проблем с моторами. К тому же, и все основные соперники к этому времени переняли у них принцип высшего профессионализма, так что первые места уже перестали доставаться им "автоматически".

В прошлом сезоне лучшие скорости участников оказались очень близкими к средней скорости победителей — 140 статутных миль в час. При таком выравнивании уровня техники все явственнее чувствовалась необходимость в спонсоре (не менее профессиональном, чем сами команды), который обеспечил бы возможность отрыва от претендентов.

Итак, в начале 1998 года "бразды правления" взяла в свои руки норвежская компания "OSP", и ей удалось поднять значимость этого вида спорта, теперь уже составляющего по-настоящему серьезную конкуренцию автогонкам. Ее владелиц Бьерн Гьелстен вместе с англичанином Стивом Куртисом сами оспаривают титул чемпионов мира, а исполнительный директор Ян Хиллестад по праву считается лучшим в мире механиком. Они сумели сделать то, что не удалось их предшественникам — и несколько увеличить число участников (в Петербурге их участвовало 11, а на следующем этапе — в Арендале — уже 13), и обеспечить мощную трансляцию чемпионата по телеканалам всего мира. Для этой цели привлечены лучшие силы компании BBC TV. Например, Кейт Маккензи, обладатель высших профессиональных наград, снимавший на 36 камер Зимние Олимпийские игры и гонки автомобильной Формулы 1. Они считают, что слишком долго состязания на самых мощных в мире гоночных судах отводилось плохое расписание и плохие часы на телевидении. Все это предстоит в корме изменить, доведя самый зрелищный из водных видов спорта до широкой публики, которой он достоин.

"Мы надеемся, — сказал Ян Хиллестад, — что новый взгляд на "королевский" спорт и свежий подход к съемкам принесут результат, что и

требуется при переходе таких высокотехнологичных соревнований, как "Оффшор класс 1" в XXI век".

Нынешний чемпионат стартовал не очень удачно, точнее — первый этап в Таранто (Южная Италия) из-за неготовности местных организаторов оказался сорванным; фактически открытие чемпионата мира состоялось на неделю позже — 14 июня в городе Бари. Из-за сложных погодных условий у многих экипажей произошли поломки, а катамаран "Цезарь Марин" Кера Торна и Маттео Николини пострадал так серьезно, что англо-итальянский экипаж с отчаянием признался, что восстановить его к началу следующего этапа в Петербурге будет просто невозможно. Новый катер К.Хариба из команды "Виктори Тим" также мог быть готов только к началу третьего этапа в Арендале. Там же должен был быть представлен и новый катамаран "Фиат Угланд" А.Угланда и Я.Хиллестада. Таким образом, в Петербурге мы могли видеть, как уже сказали, 11 катеров, причем один из трех "Виктори" был "старой" постройки. В "Оффшоре", как в авиации, лодка старше пяти лет уже считается старой.

Делая прогнозы на петербургский этап и в целом на сезон, специалисты отмечали, что у всех семи команд примерно равные шансы на чемпионский титул. Экипаж норвежского катамарана "Спирит оф Норвеи" ("Дух Норвегии") доказал свое мастерство в финальном "Гран-При" прошлого года. Команда провела серьезное тестирование двигателей зимой, и специалисты фирмы "Ламборджини" уверенно заявили, что устранили все проблемы, из-за которых гонщики потеряли ряд побед в прошлом сезоне.

Кстати, на петербургский этап прибыл один из руководителей фирмы "Ламборджини" г-н Е.Альзатти, чтобы лично разбираться все проблемы, которые могли бы возникнуть с двигателями во время гонок. Такое внимание объясняется усиливающейся конкуренцией со стороны дизелестроительных фирм.

Например, команда "Бильбоа" на катамаране фирмы "Аурантиум" бензиновые двигатели от "Ламборджини" заменила на дизели "Ситек". Скорость катамарана возросла. Уже три этапа подряд в гонках на "лоупозишн" Эдуардо Полли и Лайт Фараон занимают первые места, показывая очень высокую скорость. Забегая вперед, скажем, что в Арендале их результат составил 246,78 км/ч. Но на трассе главной морской гонки их преследуют неудачи: они сходят с дистанции. Главная проблема — выход из строя трехступенчатой коробки передач, которая, видимо, не прошла достаточную обкатку. Здесь надо пояснить, что коробка передач — наиболее уязвимый агрегат всего двигательного комплекса. Второй пилот — он же механик или "throttlemann" (тrottлэмэн) — должен обладать богатым опытом и тончайшей интуицией. Он, контролируя скорость и посадку катера, одной рукой работает сдвоенными рычагами управления впрыском топлива (в зависимости от условий гонки), а другой рукой — коробками передач. При каждом переключении зажигание автоматически отключается. Возможно бы-



Экипаж "Джолли Мотор" занимает место



строе переключение на максимальную передачу без поэтапного ускорения катамарана с одной скорости на другую. При попадании катамарана на гребень волны механик должен успеть сбросить газ, чтобы при оголении гребных винтов не увеличивались обороты двигателей и они не пошли "вразнос"; а как только корма вновь войдет в воду, он должен плавно увеличить подачу топлива. Если все это делать слишком быстро, может "полететь" коробка передач, испытывающая колоссальные ударные нагрузки.

Все более заметное предпочтение в выборе двигателя отдается дизелям фирм "Изотта Франчини", "Баудон", "Детройт" и "Ситек" еще по одной немаловажной причине. Команды вынуждены использовать на карбюраторных моторах "зеленый" бензин, поскольку из-за изменений в правилах авиационный бензин выведен из употребления: заправляться надо обычным коммерческим бензином с заправочных колонок. Это, конечно, плохо отражается на мощности высокооборотных (7800 об/мин) бензиновых "Ламборджини V12S".

Как же складывалась борьба на трассах? Как и в прошлом году, дистанция на "поул-позишн" была проложена на Большой Неве в центре города — от Троицкого моста до моста Лейтенанта Шмидта. Так что на время заездов был разведен расположенный между ними Дворцовый мост. Под поднятыми крыльями этого моста пилоты проносились с наивысшей скоростью — километровая дистанция как раз проходила под ним и заканчивалась напротив Медного всадника, вблизи которого живописно раскинулся лагерь участников.

Отличие от прошлогодних правил состояло в том, что на этот раз дистанцию надо было проходить не вверх по течению, а вниз: предполагалось, что благодаря этому смогут быть перекрыты рекордные скорости прошлого года.

Однако все сложилось по-другому. Во-первых, из 11 катеров на старт вышло только пять. Накануне, во время тренировочного выхода в Финский залив, многие экипажи столкнулись с различного рода поломками: работа двигателей на пределе и крутая волна выводили лодки из строя, а катер "Настро Аззулло" под № 12, сбившись с фарватера, наскочил на камни и на нем был вырван левый привод винта (гонщики не пострадали, но катеру потребовался серьезный ремонт).

Прошлогодний чемпион также не вышел на старт (как нам сообщил менеджер команды, из-за внутренних "политических" разногласий). Кстати, на этом катере только что были установлены новые бензиновые двигатели той же фирмы "Ламборджини". Конечно, все это снизило зрелищность состязания.

Главными соперниками в гонке на Неве стали "Спирит оф Норвей" и "Бильбоа". Победил "Бильбоа" с лучшим результатом (в двух попытках), равным 233,56 км/ч. Эта скорость оказалась несколько ниже прошлогоднего "невского" рекорда (237,28 км/ч), поставленного норвежцами. Гонщики объясняют это недостаточной длиной участка разгона. А норвежская команда, накануне весь день готовившая свое победное

оружие — новый руль, просчиталась. Бьерн Гьелстен, давая короткое интервью после гонки на "поул-позишн", сказал: "С новым рулем лодка вела себя на трассе очень неустойчиво. На наш взгляд, в погоне за всемерным снижением сопротивления руля — основной выступающей части корпуса — мы сделали его слишком тонким, теперь мы планируем завтра же поменять его". Здесь надо пояснить, что руль на катере "оффшор" — это не только механизм управления поворотом, но и активное средство стабилизации катамарана в поперечном направлении — от возмущающего воздействия винтов. Имея вентилируемый профиль, подобрать его — большое искусство.

Результат норвежцев — 227,47 км/ч. Лучшим из команды "Victory" был синий катамаран под № 4 с результатом 217,44 км/ч, занявший третье место. А их товарищи по команде на "Victory" № 7 из-за поломки коробки передач вообще сошли с трассы. Последнее время гонщиков из Эмиратов преследуют неудачи, теперь они делают ставку на два новых катера, которые появятся в этом году на следующих этапах.

Австралийский катер "Ривьера" также не смог закончить гонку, так как двигатель на нем загорелся. Его владелец Билл Барри-Каттер возглавляет крупнейшую в Австралии верфь для постройки прогулочных судов с таким же названием. Он использовал накопленный опыт постройки композитных судов, чтобы создать свой гоночный катамаран, оснащенный дизелями от "Детройта". Дебютировал катер в прошлом году в Норвегии под управлением самого Барри-Каттера и механика Кейта Хансона.

Зрителей на Неве собралось на 50 тысяч больше, чем в прошлом году, и все они с нетерпением ждали следующего дня, на который была назначена основная гонка в Финском заливе. Гонщикам на треугольной дистанции между Петродворцом, Кронштадтом и Гаванью предстояло за 11 кругов преодолеть 240 км.

С утра над заливом задул сильный северо-западный ветер, поползли низкие тучи. Среди полутораметровых волн забелели барашки. Дважды главный организатор и знаменитый в прошлом гонщик Ян Хиллестад откладывал старт, но все же старт был дан, и девять катеров начали гонку, которую потом окрестили "русской рулеткой". Из-за большой и крутой волны она была очень сложной и тяжелой для пилотов. То и дело катера, несущиеся по такой волне на скорости около 200 км/ч, оказывались на грани переворота. Телекамеры, установленные внутри некоторых катеров и на вертолетах сопровождения (которые, кстати сказать, еле успевали за морскими болидами), хорошо показывали содрогавшиеся от ударов головы пилотов, неимоверные усилия, с которыми они пытались удержать катера от переворотов.

Захвативший со старта лидерство Эдуардо Полли на "Бильбоа" после третьего круга неожиданно задымил и сошел с дистанции. Дальнейшую борьбу за лидерство продолжали норвежцы на "Спирит оф Норвей" и итальянцы М.Липпи и Л.Леони на "Джолли". Это был драматический поединок двух равных соперников. Итальянский экипаж то опережал норвежцев, то на короткое мгновение отставал от них, но на самом последнем круге путем невероятных усилий бело-красный норвежский катамаран сумел оказаться впереди серебристого "Джолли". Результат победителей — 163,45 км/ч, они затратили на всю дистанцию 1 час 22 минуты 19 секунд, закончив последний круг на 36 секунд раньше итальянцев.

Уже после награждения Бьерн Гьелстен сказал: "Сегодня была фантастическая гонка на прекрасной трассе. Я счастлив, что выиграл и благодарен за прекрасный мотор фирме "Ламборджини". Также хочу поблагодарить соперников — команду "Джолли Мотор", они сегодня заставили нас поволноваться!".

Третьими были Саед Аль Тейер и Феликс Сераллес на "Victory" № 5, их результат — 158,32 км/ч. "Можно сказать, что это была гонка на выживание: уж слишком большой была волна", — сказали они.

Зачет получили всего шесть экипажей.

Все пилоты отметили, что в этом году организация гонок была даже лучше, чем в прошлом, и на 100 % соответствует мировому уровню организации таких соревнований.

На Неве впервые можно было видеть катер "Ривьер"



К.К.

Фото автора

АКСЕЛЬ

МАРИН

рыболовные и спортивные катера, моторные яхты более 47 видов, всех размерений, в наличии и на заказ, от \$ 16 000

официальный дилер «BAYLINER»



КАЧЕСТВО ПРЕВЫШЕ ВСЕГО! МОДЕЛИ 1998 ГОДА!



ВПЕРВЫЕ В РОССИИ

Санкт-Петербург. Шкиперский проток, 21. Тел./факс: (812) 325 3867, факс: (812) 356 0438

ФОРДЕВИНД

РЕГАТА



Снова о «ТИТАНИКЕ»

Мы попросили прокомментировать современное состояние вопроса инженера-кораблестроителя Юрия Саруханова, профессионально занимающегося вопросами теории корабля (читатели помнят, вероятно, его статью "Остойчивость судов — больших и малых" в

"Кия" № 113). В течение многих лет он исследовал обстоятельства гибели "Титаника" и высказал ряд подкрепленных расчетами оригинальных и очень интересных суждений. Заинтересовавшимся темой рекомендуем его работу "Был ли "Титаник" обречен?", опубликованную в журн. "Судостроение" № 7 за 1992 г., а также главу "Гибель "Титаника" в книге С.И.Белкина "Голубая лента Атлантики" (4-е изд., 1990) и книги — У.Лорда "Последняя ночь "Титаника" и только что вышедшую в Минске "Титаник" М.Губачека.

Полагаем, что краткое рассмотрение любой аварийной ситуации, даже если речь идет о гигантском лайнере, будет полезно и судоводителям маломерного флота. Ведь в принципе, независимо от величины судна, всегда возникают одни и те же основные вопросы. Была ли авария неизбежна? Все ли было сделано для спасения судна? Можно ли было избежать гибели людей? Во всех случаях, независимо от оценки фильма, надо сказать его создателям спасибо: они заставили моряков всего мира снова и снова обсуждать эти три вопроса.

Вопрос: Юрий Гургенович, каково ваше основное впечатление от фильма?

Ответ: Если честно, у меня нет желания говорить о картине. Фильм претендует на достоверность, и очень многие верят, что все было именно так. В реальности же этого нет. Вот пример. В фильме капитан Смит, придав лицу соответствующее выражение, глубоко-мысленно произносит: "Слишком большой корабль со слишком маленьким рулем". Реальный Смит говорил другое: "Я просто не могу представить себе какое-нибудь бедствие, которое могло бы вызвать потопление этого судна". Никаких претензий к создателям фильма у меня не было бы, если бы они назвали картину как-то иначе. Но они поставили в титры название погибшего корабля, и фильм стал очередной спекуляцией на трагедии. Это безнравственно, когда из гибели полутора тысяч человек хотят извлечь прибыль.

Как я понимаю, вы обратились ко мне по той причине, что я анализировал это кораблекрушение. Давайте же говорить не о фильме, а о самой катастрофе.

О гибели "Титаника" за прошедшие годы сложилось устойчивое мнение: мол, трагедия произошла из-за того, что объявленный непотопляемым лайнер на самом деле оказался потопляемым, а имевшиеся на его борту спасательные шлюпки не смогли вместить всех людей. Это не так. Начну с неожиданного, может быть, утверждения: все находившиеся на пароходе люди могли быть спасены.

В свой первый и последний рейс "Титаник" вышел, имея на борту 885 человек экипажа и 1316 пассажиров, в числе которых было 338 женщин и 107 детей. Для спасания людей на нем было установлено 14 вельботов на 65 чел. каждый, 2 дежурных



"Описание бывших аварий, критический разбор их причин, широкое и правдивое о них оповещение могут способствовать предотвращению аварий или, по крайней мере, устранению повторения аварий, уже бывших ранее".

Академик А.Н.Крылов

В связи с 85-летием гибели гигантского лайнера "Титаник", а также в связи с выходом и награждением множеством "Оскаров" одноименного фильма трагические события памятной ночи на 15 апреля 1912 года вновь оказались в центре всеобщего внимания. Не будем обсуждать художественные достоинства картины. Подчеркнем другое. Банальная и, на наш взгляд, не очень правдоподобная история с любовным треугольником и пролажей драгоценного камня наложена на несоизмеримо более серьезный сюжет — рассказ о катастрофе с гибелью полутора тысяч человек. При этом беспримечный по размаху постановки фильм о "Титанике" принципиально отличается от подавляющего большинства других "фильмов-катастроф" как разновидности чисто постановочных "кассовых" лент, родившейся в США в начале 70-х. На этот раз обстоятельства не придуманной, а совершенно реальной катастрофы воссоздаются настолько детально и убедительно, с привлечением даже дорогостоящих съемок подлинных останков судна, покоящихся на глубине 4100 м, что художественный фильм начинает восприниматься как документальный, а положенная в его основу версия кинематографистов — как окончательная и единственно возможная. А ведь среди специалистов — моряков и корабелов — единогласия по поводу причин и ряда обстоятельств катастрофы не было и нет. До сих пор споры не утихают, возникают новые правдоподобные версии, называются новые имена виновников. Естественно, что и вышедший уже 12-й по счету фильм, в сюжете которого играет роль гибель "Титаника", специалисты приняли по-разному.



катора (те же шлюпки, но с транцевой кормой) на 40 чел. и 4 складные шлюпки на 47 чел., а суммарная их вместимость составляла 1178 человек. Однако, пришедшая в район катастрофы "Карпатия" сняла со шлюпок всего лишь 712 чел., включая одного умершего от переохлаждения уже на ее борту, да еще несколько трупов. То есть, из-за того, что шлюпки спускались недоукомплектованными, особенно — первые, когда люди еще не чувствовали опасности, людей село в шлюпки меньше, чем они могли вместить. Это — главное упущение. Складные шлюпки предварительно следовало собрать; а так как готовить их к спуску начали не сразу, две из них собрать и спустить не успели; они всплыли уже после того, как пароход ушел под воду, одна — полузатопленной, другая — перевернутой. Из тех, кто сумел ими воспользоваться, спаслась лишь часть людей — те, кто выдержал купание в ледяной воде, а затем не очнувшись, находясь несколько часов в мокрой одежде.

Из остальных 18 шлюпок, несмотря на приказание далеко не отходить, только три оказались поблизости от плававших в воде людей, когда "Титаник" утонул; они подняли из воды всего 13 человек. В общем, можно констатировать, что спасшиеся люди спасти других желания не проявили — возобладали эгоизм. Это второе.

Вопрос: А что же вы имели в виду, утверждая, что всех людей можно было спасти? Ведь приведенные вами цифры показывают, что даже при условии полного заполнения шлюпок для всех места на них не хватало бы...

Ответ: Дело в том, что объявленная вместимость шлюпок отнюдь не предел, каждая способна вместить гораздо большее число людей. На имевшихся шлюпках могли разместиться все, кто был на пароходе!

Определяя число посадочных мест, исходят из наиболее тяжелых условий — возможности продолжительного плавания на волнении, необходимости обеспечить благоприятные условия для гребли и пр. Вместимость шлюпок рассчитывается на размеры и вес взрослого мужчины, а почти четверть находившихся на "Титанике" людей составляли женщины и дети. Поэтому на тот же вельбот можно было посадить не 65, а вдвое больше — 130 человек. Разумеется, части людей пришлось бы стоять, но высота надводного борта (0,54 м), как и остойчивость перегруженной шлюпки, удовлетворяли действующим нормам, то есть важнейшие условия безопасности соблюдались. Короче говоря, в конкретных условиях, когда волн не было, когда для оказания помощи в район катастрофы уже шли суда и продержаться на шлюпках предстояло всего несколько часов, увеличить вместимость было допустимо и необходимо. А неудобство от скопления большого числа людей на ограниченном пространстве ради общего спасения, без сомнения, можно было вытерпеть. Реальность такого предложения по существу была доказана в ту же ночь: на одной из складных шлюпок, отходившей от судна последней, вместо регламентированных 47 разместились 60 мужчин и одна женщина.

Именно на неэффективность использования имевшихся спасательных средств следовало обратить внимание при расследовании катастрофы. Еще следовало проанализировать, как была организована эвакуация людей. Представим, что на лайнере было достаточное количество шлюпок. Повлияло бы это на итог? Да команда не успела спустить на воду даже те, что имелись! И неудивительно: шлюпочных учений на лайнере еще не проводили, тем не менее его выпустили в рейс. Расследуя катастрофу, этот момент предпочли обойти стороной.

Вопрос: Это очень важное обстоятельство. До сих пор иногда пишут, что владельцы "Титаника" в погоне за экономией нарушили правила и установили на нем заведомо недостаточное количество шлюпок. Однако на самом деле требования иметь спасательные средства с числом мест, равным числу людей на борту, тогда не было. И вы правильно отметили, что если бы на "Титанике" число шлюпок было в 2,5 раза больше, это ничего не изменило бы. Немногочисленная и плохо подготовленная палубная команда с каждой спущенной шлюпкой уменьшалась — в шлюпку надо было сажать двух матросов плюс рулевого. Как выяснилось на суде, последние шлюпки спускать уже было некому, а если бы их было не 20, а 43 (как стало на "Олимпике" после переоборудования)? Кстати сказать, когда производился следственный эксперимент, шестеро (!) хорошо подготовленных матросов в идеальных условиях смогли спустить шлюпку только за 18 минут... Беда была не столько в недостаточном числе и вместимости шлюпок, сколько в полной неподготовленности к решению самой задачи спасения. Грандиозные размеры судна уже сами по себе казались гарантией полной безопасности. Никому и в голову не приходило, что спасательные шлюпки придется использовать по прямому назначению...

Ответ: Надо еще сказать, что шлюпки были не единственной возможностью спасти людей. Лайнер тонул, находясь в окружении айсбергов и ледяных полей. Учитывая тихую погоду, что мешало

подойти к одному из них и высадить людей на лед? Ведь, по крайней мере, в течение полутора часов "Титаник" мог идти своим ходом. И, наконец, самое главное. Спасательные шлюпки — уже крайняя мера, последнее средство спасения людей, когда судно обречено. Если же судно обладает достаточным запасом живучести и экипаж не исчерпал всех возможностей борьбы за его существование, оставлять его попросту неразумно: история мореплавания знает много случаев, когда люди, покинувшие судно, гибли, а оно, вопреки их ожиданиям, оставалось на плаву. Когда люди активно борются за живучесть судна, шансов спасти его и себя намного больше: надо лишь иметь представление об имеющихся в их распоряжении средствах и, выбрав оптимальный способ, грамотно его реализовать.

Вопрос: Что ж, давайте поговорим о непотопляемости. В принципе, непотопляемых судов как не было, так и нет по сей день. "Титаник" был спроектирован точно так же, как и все другие лайнеры тех лет, и получил соответствующее Свидетельство. Судно полностью удовлетворяло действовавшим тогда нормативным требованиям, в том числе, гласившему, что судно, способное оставаться на плаву при затоплении любых двух смежных отсеков, признается непотопляемым. А в создавшейся ситуации, как мы знаем, вода поступала в четыре отсека сразу...

Ответ: Тем не менее "Титаник", обладавший более чем полуторным относительным запасом живучести, обречен не был. Если бы люди помогли ему в противостоянии океану, он мог с честью выдержать выпавшее испытание.

Вливающаяся вода топила носовую оконечность судна, поэтому нужно было создать момент, противодействующий моменту, дифференцирующему судно на нос, и достаточный по величине, чтобы палуба "Е", до которой были доведены водонепроницаемые переборки, не погрузилась в воду. Это предотвратило бы переливание воды по этой палубе из носовых отсеков в смежный и следующие за ним. С этой целью следовало затопить кормовые отсеки. Как показывают расчеты, контрзатопление было самой реальной возможностью спасти судно, так как запас живучести обеспечивал непотопляемость судна при залипании и пяти носовых, и трех кормовых отсеков. В случившейся ситуации, когда затоплялись второй, третий, четвертый и пятый носовые отсеки, достаточно было заполнить водой лишь два последних кормовых отсека; а частичное заполнение водой еще и 14-го отсека обеспечивало и полное устранение дифферента — пароход становился на ровный киль!

Вопрос: Судовые средства позволяли это осуществить?

Ответ: При проектировании судна возможность контрзатопления не была предусмотрена. Тут требовалось проявить смекалку. В принципе, предпочтение следовало отдать заполнению кормовых отсеков с помощью противопожарной системы, что позволяло залить их до верха переборок. Заполнять эти отсеки следовало поочередно: сначала ахтерпик, а затем смежный с ним 15-й отсек. Чем раньше приступили бы к закачиванию воды, тем выше была бы вероятность спасения судна, так как по мере заполнения кормовых отсеков снижалось возрастание дифферента на нос, а, значит, снижалась скорость затопления поврежденных отсеков и становилась реальной стабилизация, когда прекращается дальнейшее поступление заборной воды.

Лайнер также можно было спасти, затопив кормовые отсеки самоналивом заборной воды. Правда, в этом случае пришлось бы затоплять уже не два, а четыре отсека, а в 13-м отсеке помещались электрогенераторы и его затопление привело бы к тому, что судно лишилось света. Зато оно оставалось бы на плаву!

Вопрос: Но, может быть, идея контрзатопления была в те годы неизвестной?

Ответ: Эту идею выдвинул, еще будучи мичманом, С.О.Макаров. Его статья об этом была опубликована в "Морском сборнике" за 1875 год. После того как в 1883 году при сходных с "Титаником" обстоятельствах погиб броненосец "Виктория" — флагман английской средиземноморской эскадры, он на опытах с моделью доказал, что гибель броненосца можно было предотвратить контрзатоплением кормовых отсеков, его приглашали в Лондон прочесть о том лекцию, об этом написали английские технические журналы. И капитан "Титаника" Смит, и строивший лайнер опытный инженер-кораблестроитель Эндриус должны были бы знать об идее контрзатопления. Нелепая гибель "Виктории" (флагман был протаранен другим кораблем эскадры), когда утонуло более половины команды, была национальной трагедией и широко обсуждалась в морских кругах. Но... вопросам живучести при проектировании судна должного внимания не уделяли. Это неслучайно: одной из причин был консерватизм англичан. Вот пример. Академик А.Н.Крылов еще в 1903 году разработал таблицы непотопляемости, а в английском флоте стали ими пользоваться лишь после 1926 года!

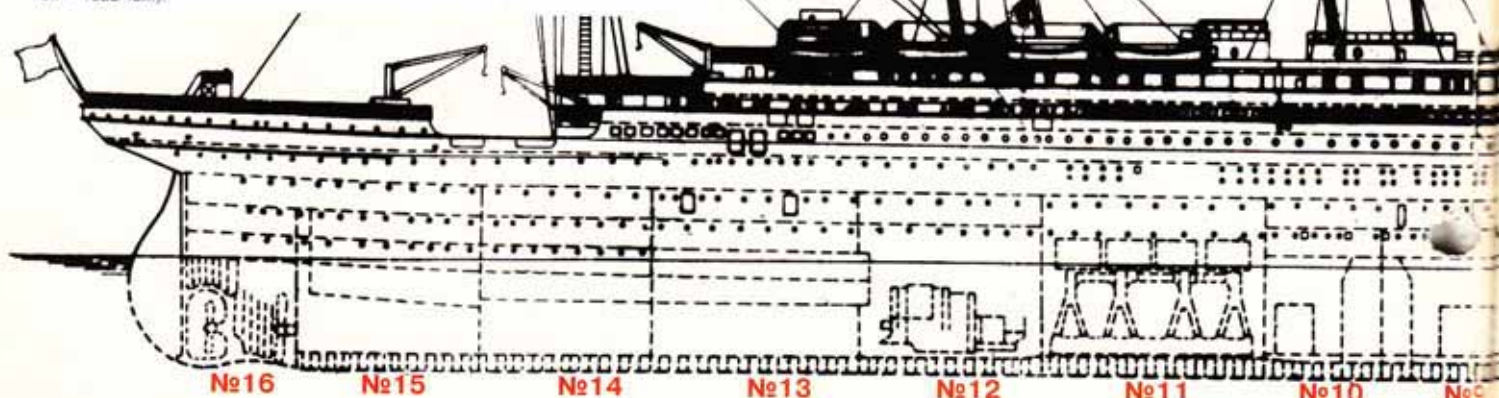
Основные данные

Длина наиб./по КВЛ по обмерн. св-ву, м	269.7/259.84
Ширина наибольшая, м	28.2
Высота надв. борта в носу/на миделе/в корме, м	23.8/19.84/21.36
Осадка, м	10.54
Водоизмещение (факт., в рейсе), т	52 310
Валовая вместимость по обмерн. св-ву, бр.-регт.	46 238
Пассажировместимость проектн./факт., чел.	2435/1316
Численность экипажа, чел.	437
Численность обл. персонала расчетн./факт., чел.	544/448
Мощность паросиловой установки	
максимальная, л.с.	55 000
на исп., л.с.	58 310
Скорость хода макс. по расчету, узлы	до 27
Скорость хода макс. в рейсе, узлы	22.7

*Не все билеты на первый рейс успели продать. По некоторым данным, проектная пассажировместимость "Титаника" составляла 2566 чел. (I кл. — 1034, II кл. — 510, III кл. — 1022 чел.).

«TITANIC»

Основные данные,

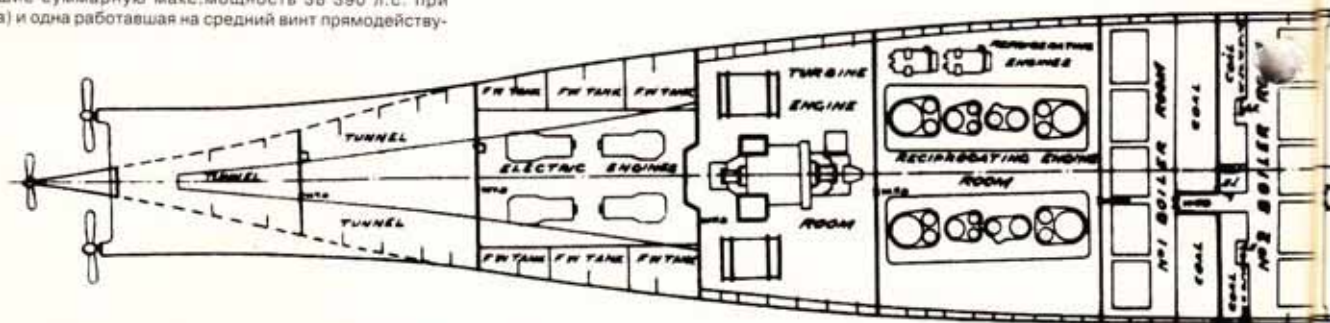
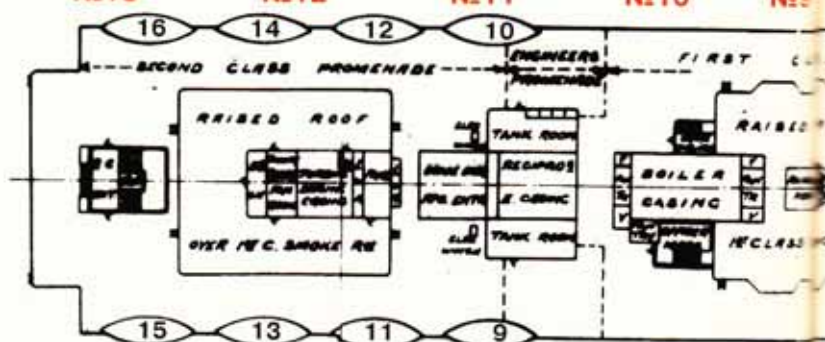


Основные сведения о судне

Построен для компании "Уайт Стар Лайн" в Англии — в Белфасте — на существующей и поныне верфи "Харланд и Волф" в числе трех однотипных судов. Первое судно серии — "Олимпик" вошло в строй годом раньше — в 1911 г., третье — "Британик" — уже после гибели "Титаника". Автором проекта и строителем судна был исполн. директор фирмы "Х. и В." и руководитель ее констр. отдела Томас Эндриус (1874 г.рожд.).

Корпус судна имел 8 палуб, 15 поперечных водонепроницаемых до палуб Е и F переборок и двойное дно. В соответствии с действовавшими правилами непотопляемость была обеспечена при затоплении любых двух смежных отсеков. Наружная обшивка на большей части корпуса имела толщину 25.4 мм.

На "Титанике" были установлены: две работающие на боковые винты 4-цилиндровые паровые машины тройного расширения (на испытаниях показавшие суммарную макс. мощность 38 390 л.с. при 79 об/мин гр.вала) и одна работавшая на средний винт прямодействую-



ющая нереверсивная турбина отработавшего пара (показавшая макс. мощность 19 920 л.с. при 165 об/мин гр.вала). Пар давали 29 котлов, размещенных в шести котельных отсеках поперек судна по пять в ряд (в носовом котельном отсеке — четыре). Запас угля порядка 6000 т размещался в бункерах вдоль поперечных переборок. Машины и котлы обслуживали 362 человека (из них более 200 были кокарами).

Количество имеющихся на борту спасательных шлюпок соответствовало требующемуся для пассажирского судна вместимостью свыше 15 000 регистровых тонн.

Поскольку фактические размерения и регистровая вместимость "Титаника" оказались несколько больше, чем "Олимпика", он на момент выхода в первый и последний рейс считался самым крупным судном в мире. Лучший суточный переход за время первой половины рейса составил 546 миль, что соответствовало средней скорости 22.7 узла.

Обладателем "Голубой ленты Атлантики" с октября 1907 г. и в течение 22 лет считалась "Мавритания" компании "Кунард" (на 1912 г. ее лучшим достижением был рейс до Нью-Йорка за 115 часов). При проектировании "Олимпика" и "Титаника" ставилась задача не соперничать с "Мавританией" в скорости, а привлечь пассажиров комфортом и роскошью отделки и обеспечить большую рентабельность за счет повышения пассажировместимости.

Стоимость лайнера составила около 2 млн. фунтов.

Хроника событий

- 1909.31.03 — Корпус судна заложен на стапеле.
- 1911.05.11 — Судно спущено на воду под названием "Титаник", что означает "титанический, колоссальный".
- 1912.02.04 — В течение всего 8 ч судно проходило ходовые испытания, причем фактические маневренные качества гиганта изучались не более 30 мин (и не на полном ходу).
- 03.04 — Судно покинуло Белфаст и перешло в Саутгемптон.
- 10.04 — Судно вышло в первый рейс с заходами для доприемки пассажиров в Шербур и Квинстаун.
- 11.04 — Приняв в Квинстауне последние 130 чел., судно вышло в рейс на Нью-Йорк с расчетным прибытием вечером 16.04.

14 апреля 1912 г.

- 09.00—13.42 — Поступило несколько радиогрмм, содержащих сведения о наличии в районе трассы ледовых полей. Нет никакой уверенности, что все они попали на мостик. Одну из них владелец судна Дж. Брюс Исмей несколько часов проносил в кармане.
- 13.45 — Радист "Титаника", приняв сообщение о появлении айсбергов в опасной близости, не счел нужным передать его на мостик.

■ Наша справка

устройство, хроника событий

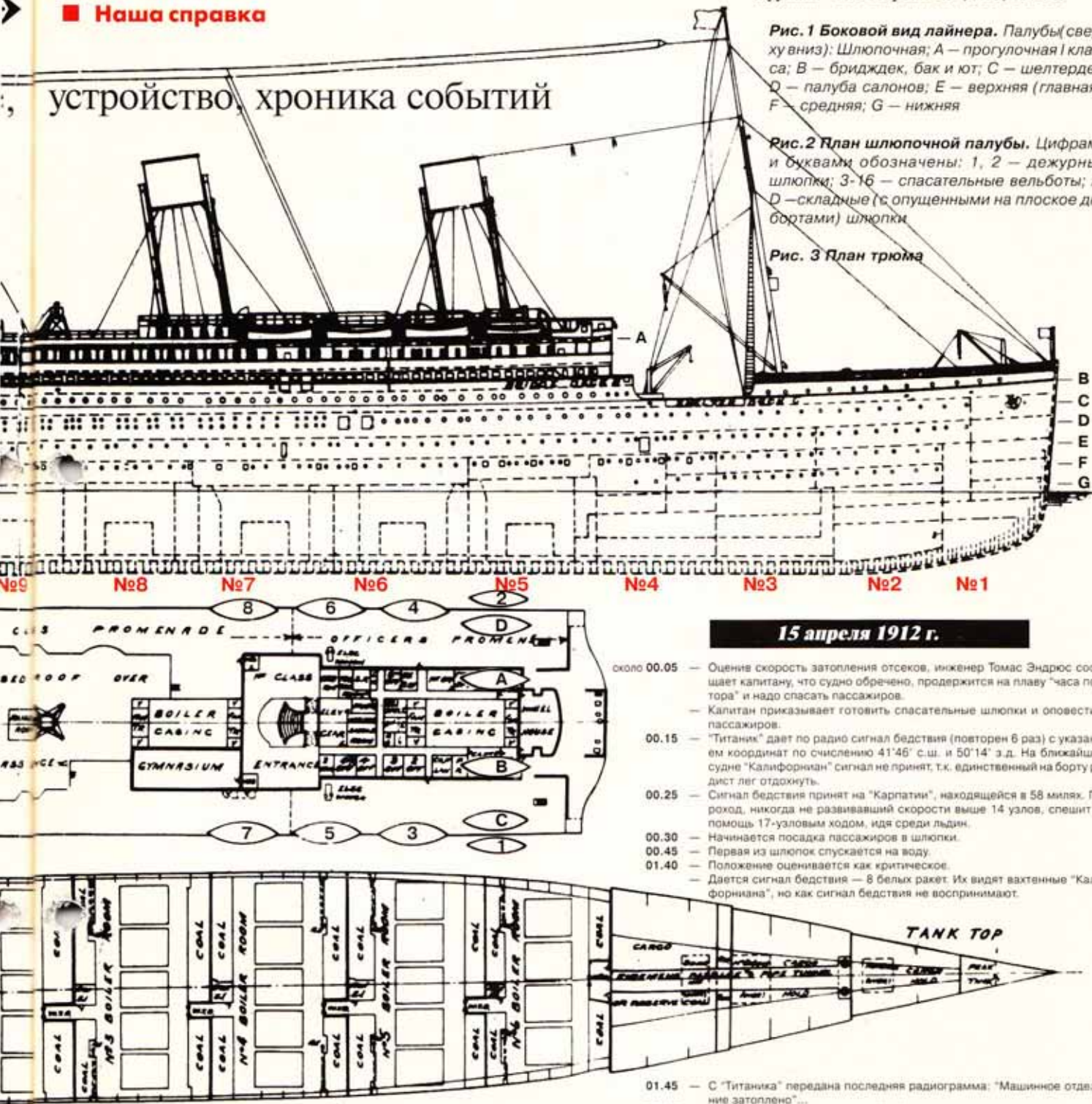


Рис. 1 Боковой вид лайнера. Палубы (сверху вниз): Шлюпочная; А — прогулочная I класса; В — бридждек, бак и ют; С — шелтердек; D — палуба салонов; Е — верхняя (главная); F — средняя; G — нижняя

Рис. 2 План шлюпочной палубы. Цифрами и буквами обозначены: 1, 2 — дежурные шлюпки; 3-16 — спасательные вельботы; А-Д — складные (с опущенными на плоское дно бортами) шлюпки

Рис. 3 План трюма

15 апреля 1912 г.

- около 00.05 — Оценка скорости затопления отсеков, инженер Томас Эндрус сообщает капитану, что судно обречено, продержится на плаву "часа полтора" и надо спасать пассажиров.
- Капитан приказывает готовить спасательные шлюпки и оповестить пассажиров.
- 00.15 — "Титаник" дает по радио сигнал бедствия (повторен 6 раз) с указанием координат по численному 41°46' с.ш. и 50°14' з.д. На ближайшем судне "Калифорниан" сигнал не принят, т.к. единственный на борту радист лег отдохнуть.
- 00.25 — Сигнал бедствия принят на "Карпатию", находящейся в 58 милях. Пароход, никогда не развивавший скорости выше 14 узлов, спешит на помощь 17-узловым ходом, идя среди льдин.
- 00.30 — Начинается посадка пассажиров в шлюпки.
- 00.45 — Первая из шлюпок спускается на воду.
- 01.40 — Положение оценивается как критическое.
- Дается сигнал бедствия — 8 белых ракет. Их видит вахтенные "Калифорниана", но как сигнал бедствия не воспринимают.

- 19.30 — С борта "Калифорниана" предупреждают капитана "Титаника" о появлении ледовых полей. При смене вахт эта информация не сообщается заступившему офицеру.
- 21.40 — Поступают два сообщения о наличии на пути "Титаника" айсбергов.
- 22.00 — Впередсмотрящие в "вороньем гнезде" отмечают легкую дымку на горизонте. На вахту заступил первый помощник капитана УМ Мердок.
- около 23.00 — Радист ближайшего к "Титанику" судна — "Калифорниан" — передает: "Мы остановились, вокруг нас лед". Но и это предупреждение не передается на мостик.
- около 23.40 — Впередсмотрящий Фредерик Флит с высоты 29 м обнаруживает айсберг, дает 3 удара в колокол (сигнал — "Опасность на курсе") и сообщает по телефону на мостик: "Лед прямо по носу". Следствие устанавливает, что в этот момент истинное расстояние до айсберга не превышало 450 м.
- При неудачном выполнении маневра уклонения от опасности влево, судно касается айсберга скулой правого борта и получает узкую пробоину в виде трещины или разошедшегося шва в обшивке толщиной 1 дюйм. Длина ее около 90 м, она проходит где-то на 3 м выше дна.
- Обнаружено поступление воды в отсеки № 2, 3, 4 и 5. С мостика закрывают двери в водонепроницаемых поперечных переборках. Запускают водоотливные насосы.

- 01.45 — С "Титаника" передана последняя радиограмма: "Машинное отделение затоплено"...
- 02.05 — Спущена последняя шлюпка (№ 4).
- 02.20 — "Титаник", приняв почти вертикальное положение, скрывается под водой.
- Слышен грохот срывающихся с фундаментов машин и котлов.
- Вероятнее всего уже под водой отламывается кормовая часть судна.
- 04.20 — Первые спасенные подняты со шлюпок на борт подошедшей "Карпатья".
- 09.10 — Подобрав шлюпки, "Карпатия" берет курс на Нью-Йорк и 18 апреля приходит туда, имея на борту 705 спасенных. Спаслось 60 % пассажиров I класса, 44 % — II класса, 25 % — III класса и только 24 % членов команды.
- В дальнейшем поисковыми судами было поднято 328 трупов. Считаются погибшими 1496 чел.
- 19 апреля — Начались продолжавшиеся 37 дней заседания Следственного подкомитета сената США во главе с сенатором УО Смитом.
- 2 мая — Началась работа (в Лондоне) Специальной комиссии по расследованию морских катастроф во главе с лордом Мерсеем. Продолжалась около 3 месяцев.
- 12 ноября 1913 г. — В Лондоне начала работу I Международная конференция по обеспечению безопасности мореплавания.
- 1 сентября 1985 г. — Останки "Титаника" обнаружены американско-французской экспедицией д-ра Балларда в 13,5 мили юго-восточнее точки с ранее указанными координатами места гибели.

В общем, "Титаник" погиб только потому, что люди, от которых зависела его судьба, не знали истинных запасов живучести судна и не умели бороться за непотопляемость. Ну, ладно, идея спасения корабля контрзатоплением была тогда внове. Но это же не единственное средство! "Титаник" могли спасти, если бы удалось облегчить его носовую оконечность. Как поступали в старину, чтобы облегчить корабль? Сбрасывали за борт пушки, рубили мачты! У "Титаника" каждый якорь с якорной цепью весил порядка 220 тонн, на баке был еще и третий, запасной якорь. Если бы суммарный вес сбрасываемого за борт был более 800 тонн, мог бы поручиться, что это принесло бы успех. Во всяком случае, сбросив якоря за борт, уже продлили бы жизнь парохода по крайней мере втрое.

Или такое традиционное средство как откачивание воды. При частичном (на треть) затопленном втором отсеке "Титаник" выдерживал затопление 3, 4 и 5-го отсеков. В первые минуты во второй отсек поступало 0,6 м³/с, в дальнейшем эта цифра уменьшалась по крайней мере до 0,45 м³/с. Суммарная производительность насосов, которые имелись на судне, была именно такой. При интенсивном откачивании воды из второго отсека была возможна стабилизация, но... имевшиеся насосы были равномерно распределены по всем отсекам, а перепустить воду из одного отсека в другой было невозможно. Не предусмотрели.

Вопрос: Вы не придираетесь? Многие авторы отзывались о "Титанике" как о последнем слове в искусстве кораблестроения.

Ответ: Комфорт, роскошные интерьеры — второстепенны. Живучесть — качество гораздо более важное, что и доказала катастрофа. А с позиций живучести "Титаник" был спроектирован хуже "Грейт Истерн", построенного Брюнелем 64-мя годами раньше. Этот пароход имел и двойное дно, и двойные борта, причем междубортное пространство парохода использовалось под угольные бункера. И это себя оправдало: напорившись на скалу и получив намного большую пробоину, чем "Титаник", он не затонул.

Вопрос: Не оцениваем ли мы действия людей начала века с позиций сегодняшних?

Ответ: По-моему, так и следует делать, если хотим избежать повторения ошибок. Катастрофы потому и происходят, что мы не можем извлечь из прошлого уроки.

Кстати, была еще одна возможность спасти людей. Несложный анализ показывает, что к моменту, когда полубак уходил под воду, судно утратило приблизительно 22-23% запаса плавучести. Когда оно стало принимать вертикальное положение и ватерлиния проходила в районе третьей трубы, даже тогда оно утратило меньше половины своего запаса плавучести; оставшуюся часть оно потеряло за последние 15 минут, когда вода стала вливаться в корпус еще и через иллюминаторы, а также через расположенные на верхней палубе люки и вентиляционные шахты. В соответствии с требованиями теории непотопляемости, поврежденное судно должно терять свой запас плавучести постепенно, погружаясь в воду без крена и дифферента. Не было бы на "Титанике" водонепроницаемых переборок, пароход продержался бы на плаву не менее 8-9 часов, так как, вливаясь только через пробоину, вода медленнее заполняла бы его корпус. А так как водонепроницаемые переборки на судне имелись, то, когда верхняя палуба приблизилась к поверхности воды, все межотсечные двери следовало открыть, чтобы вода могла заполнять все отсеки равномерно. Отсутствие дифферента было одним из факторов, снижавших скорость затопления. Открыв межотсечные двери даже после того, как верхняя палуба оказалась на уровне воды, можно было продлить пребывание "Титаника" на воде до прихода "Карпати".

Речь идет не о ненужности поперечных переборок, а о том, что они полезны не сами по себе, а совокупностью полезных качеств, из которых немаловажным является возможность спасти судно, используя контрзатопление. Еще следует сказать, что, когда нет или не видишь возможности бороться за спасение судна, следует хотя бы сделать все возможное, чтобы максимально продлить его жизнь. К этому выводу — необходимости открыть межотсечные двери —

пришел современник Т.Эндрюса русский инженер Лоявгин (см. его книгу: Гибель "Титаника". 1913). Вам не кажется странным, почему это все авторы — уж сколько лет прошло! — умалчивали об этой возможности?

Вопрос: Думаю, мы все-таки подходим к событиям прошлого с позиций сегодняшних. Да и сегодня разве мало тонет судов из-за того, что экипаж, борясь за живучесть, допустил грубые ошибки?

Ответ: Совершенно с вами согласен. И сегодня из-за неумения бороться за живучесть гибнет много судов. Что катастрофы повторяются, в этом вина не только моряков, но и следователей, и судей. Подчас расследование превращается в отвратительный фарс: вместо объективного и всестороннего анализа, мы видим поиски "козлов отпущения". Так было и после гибели "Нахимова": чтобы выгородить проектировщиков, судовладельца и органы надзора, виновными объявили капитанов. Коль скоро истинных причин катастрофы не устанавливаем, и, само собой, не устраняют, естественно, что и безопасность мореплавания остается на уровне начала века.

Вопрос: Вы хотите сказать, что расследование и этого — самого известного в мире кораблекрушения было не вполне объективным? Что на экспертов оказывали давление?

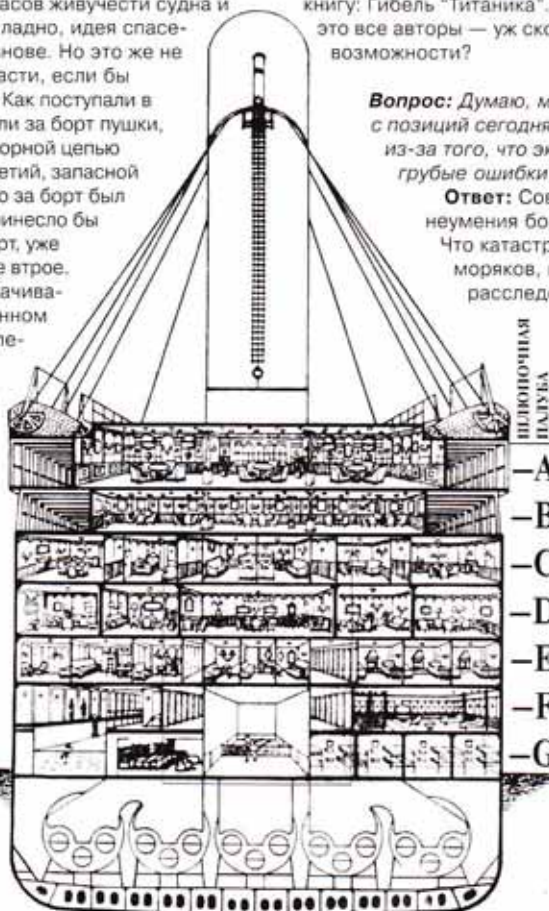
Ответ: Расследование гибели "Титаника" не было исключением. Чертова дюжина упущений — и ни на одно не указано в вынесенном вердикте! Кому по силам отрешиться от собственных интересов и предубеждений? Вот пример. Одним из членов комиссии Мерсея был капитан А.У.Кларк. Если не ошибаюсь, этот же человек, только в

качестве Главного инспектора Британского Совета торговли, выдал "Титанику" Свидетельство. И остальные члены комиссии Мерсея, и эксперты — все они были подобраны Советом торговли, который в те годы выполнял контрольные функции и, естественно, был заинтересован обелить себя. Потому круг расследования был ограничен всего 26-ю вопросами. По этой же причине, вместо того чтобы выяснить упущения судоходной компании, комиссия Мерсея предпочла заниматься второстепенными подробностями. Публикации в газетах, общественное мнение — все это тоже оказывало давление на членов комиссии. Ну, как иначе объяснить, что, вынеся приговор, гласивший: "гибель означенного корабля произошла от столкновения с ледяным горю, вызванного чрезмерной скоростью, с которой вели корабль", одновременно рекомендовали перенести указанную лоцией трассу южнее?

Вопрос: Кстати, о скорости. Все эти годы в бульварной прессе можно было встретить наивные предположения о слабовольном капитане и его злом гении — владельце "Титаника". Якобы он, намереваясь в первом же рейсе завоевать Голубую ленту, требовал поддерживать максимальную скорость во что бы то ни стало, и именно поэтому опытный капитан Смит, войдя в опасный район, не стал снижать скорость с наступлением темноты.

Ответ: Разумеется, это нелепость. Если такое намерение было, максимальную скорость следовало бы развить сразу после выхода из порта. Однако никто не требовал от кокегаров держать пар на верхней марке, да и не все котлы были зажжены. Скорость увеличивали постепенно, но выше 22,5 узлов не поднимали, хотя теоретически "Титаник" мог показать 26 узлов. Перед столкновением лайнер шел со скоростью 20,5 узлов, снижать ее еще больше — совет профанов. Опытнейшие капитаны трансатлантиков, вызванные на заседания следственной комиссии, заявили, что на месте Смита тоже не стали бы снижать ход. Следовало обойти район, где встречаются айсберги. Капитан Смит так и поступил: он распорядился совершить поворот к Нью-Йорку на 10 миль южнее рекомендованной лоциями трассы. Если бы радисты передали ему радиogramмы, сообщавшие о наличии айсбергов прямо по курсу, ничуть не сомневаюсь, что он повел бы лайнер еще южнее.

Вопрос: А как вы относитесь к версии, что "Титаник" утонул,



разломившись на две части из-за потери прочности стали в связи с низкой температурой воды?

Ответ: Версия, что "Титаник" разломался на две части в момент погружения в воду, стала муссироваться недавно. Экспедиция, обследовавшая останки корабля, подняла с морского дна лист его наружной обшивки, канадские ученые его исследовали и, обнаружив повышенное содержание серы, подвергли обломок механическим испытаниям. Поскольку при нулевой температуре образец сломался, они и выдвинули эту версию. То, что они утверждают, столь же "верно", как и заверения одного из спасшихся пассажиров, что в результате столкновения у "Титаника" отломилась носовая оконечность. Будь так, "Титаник" остался бы на плаву и смог дойти до Нью-Йорка своим (только задним!) ходом. Если бы "Титаник" разломился в момент погружения, его кормовая оконечность еще какое-то время оставалась на плаву и, быть может, вообще не утонула бы — она ведь не была повреждена.

Вопрос: Из той же стали был построен "Олимпик" и это никак не сказалось на его судьбе. Из той же стали было построено множество судов и в том числе — наш ледокол "Ермак", благополучно проплавивший в полярных водах не одну навигацию. Кстати сказать, некоторые моряки утверждают, что, застопорив машины, разумнее было отказаться от поворота: при прямом ударе повреждения судна были бы менее опасными.

Ответ: Они повторяют мнение, которое высказал один из экспертов Комиссии Мерсея и суд согласился с ним. Но это был бы нонсенс, если бы они рекомендовали таранить айсберги! Но давайте вернемся к существу вопроса. Катастрофы происходят не сами по себе. У каждой из них есть свои виновники, кто своими действиями или бездействием сделал ее, потенциально всегда возможную, трагической реальностью. В этой — главными фигурантами стали капитан Смит и инженер Эндрюс. По устоявшимся оценкам, они "до последней минуты сохраняют хладнокровие, будут работать в поте лица и погибнут с достоинством". По моему мнению, гибель никак не украшает никого и больше чести принесло, если бы они спасли людей и спаслись сами. А насколько велика их роль, в том, думаю, сомнений нет. Ведь инженер Эндрюс сам же и вынес своему судну приговор! А капитан Смит, узнав сей вердикт, по существу самоустранился от командования. Как иначе объяснить, что он не проконтролировал, как идет эвакуация пассажиров, не потребовал, чтобы шлюпки спускали укомплектованными штатным числом людей?

В числе причастных к трагедии и стоявший на вахте старший офицер Мердок. Ведь непосредственной причиной столкновения была не чрезмерная скорость и не маленький руль, а совсем иное... В распоряжении вахтенного было 37 секунд, и требовалось, чтобы судно показало максимальную поворотливость. То же, что лайнер еще 30 секунд продолжал двигаться по инерции прямо, полностью вина вахтенного, отдавшего неверные команды: "Стоп машина!" — "Лево на борт!" — "Полный назад!". Последняя команда была самой грубой ошибкой. Именно она явилась причиной замедленного реагирования судна на перекладку руля и предопределила неизбежность столкновения. Суть в том, что судно заставляет поворачивать сила гидродинамического давления набегающего потока воды на перо руля, а эта команда снижала момент, поворачивающий судно. Следовало отдать другие команды: "Стоп левая машина!" — "Лево на борт!" — "Левая машина полный назад!". Вот тогда столкновения наверняка удалось бы избежать, так как работающие "враздрай" гребные винты резко уменьшают радиус циркуляции судна. Управлять трехвинтовым судном можно не только рулем, но и машинами!



Кстати, так управлял кораблем в 1905-м году командир крейсера "Новик", а в 1942-м — командир "Ташкента". Короче говоря, причиной столкновения, погубившей "Титаник", было стандартное мышление в неординарной ситуации.

Любопытно, что суд не усмотрел в действиях вахтенного каких-либо упущений, напротив, квалифицировал их как грамотные. Хотя в "Руководстве по современному мореплаванию" 1910 года издания для подобной ситуации дана рекомендация, противоположная действиям Мердока: "для решительного уклонения от опасности следует отвернуть и увеличить ход, а отвернуть и сбавить ход — верный способ придти к столкновению". Почему при расследовании на это не было указано?

Вышесказанное не следует воспринимать как обвинение. Можно ли ставить в вину Мердоку, что он, не имея времени на размышление, оказался неспособен найти нетривиальный ответ тривиальной задаче? Можно ли ставить в вину инженеру Эндрюсу недостаток знаний, что он не подозревал о реальных запасах живучести своего детища, а рентабельности уделял куда больше внимания, чем живучести? Можно ли ставить в вину капитану Смигу, что он, слепо веривший в непотопляемость судна и уверенный в его полной безопасности, узнав противоположное, впал в прострацию и устранился от исполнения обязанностей? Конечно же, нет. Каждый человек знает и умеет лишь то, чему научили: он таков, каким родила его мать, каким его создали жизненные обстоятельства. Поэтому несправедливо обвинять кого бы то ни было в том, что он не способен на то, что может другой. В данных обстоятельствах востребовались качества, которыми они не обладали. Эндрюс не был Брюнелем, Смит — Макаровым. Другими словами, безнравственно и бессмысленно корить погибших за допущенные ими промахи, а вот о присутствующих всем людям недостатках, эти ошибки порождающих, говорить следует. Если мы не хотим, чтобы трагедия повторялась, необходимо выяснить причины, повлекшие ее. Печально, но человечество не всегда умеет (и еще реже хочет) извлекать из прошлого уроки.

Вопрос: Совершенно верно. Неправильные действия вахтенного; что у впередсмотрящих не оказалось биноклей; что при смене вахт офицеры плохо информировали друг друга об изменениях в обстановке; что радисты не передали капитану радиogramмы, в которых сообщалось о встречных другими судами айсбергах; наконец, что сигналы бедствия, которые подавал "Титаник", не были приняты на ближайшем к нему п/х "Калифорниан" — все это очень важно. И нынешним, и будущим морякам это говорит, что в морской службе мелочей нет, что море не прощает ошибок. На этом тоже следовало акцентировать внимание при расследовании. Согласны?

Ответ: Я бы упомянул еще один совет из правил хорошей морской практики: не хочешь напрасно рисковать, считай себя ближе к опасности! Самонадеянность наказывается! Это касается судоводителей. Но, повторю еще раз, причины катастроф не только в ошибках судоводителей, и об этом тоже надо говорить. Потому следует подчеркнуть, что причина гибели "Титаника" много глубже, нежели вышеперечисленные, кажущиеся на первый взгляд весьма важными. Первопричина в несбалансированности развития техники: возможности человека (острота зрения и слуха, его реакция) оставались прежними, тогда как размеры и скорость кораблей росли, а радаров и сонаров еще не было.

Вопрос: Так что же, из этой крупнейшей по числу погибших морской катастрофы не было сделано никаких выводов?

Ответ: Так сказать нельзя. Появилось, например, требование к спасательным средствам: число посадочных мест на шлюпках стало соответствовать числу людей. На судах ввели круглосуточную радиовахту. Трассу, которой следовали суда через Северную Атлантику, перенесли южнее. В 1914 г. в Лондоне состоялась первая международная конференция, посвященная безопасности людей на море.

Тем не менее, как ни странно это звучит, безопасность мореплавания во многом остается на уровне начала века. Требования экономики по-прежнему задерживают и ограничивают внедрение мероприятий, которые повысили бы ее. Гибель "Титаника" показала недостаточность и поныне существующего требования двухотсечной непотопляемости: живучесть пассажирских судов, безусловно, должна быть выше. Пассажирское судно должно иметь двойные борты, которые доведены до герметичной палубы, расположенной выше ГВЛ и отделяющей жилые помещения от служебных и т.п.

Вопрос: Выходит, придется кончать нашу беседу на пессимистической ноте?

Ответ: Отнюдь. Я верю в здравый смысл. В противном случае не стоило бы тратить время на подобные разговоры. Надеюсь, вас я убедил?

Вел беседу Ю. Казаров

морская СМЕСЬ

Принц Филипп за рулем "Плейнсейла"



В "Кия" № 163 на стр.82 сообщалось о том, что Принц Филипп, встретив в море необычное парусное судно с "этажеркой" — системой жестких парусов, остановил "Британию" и попросил разрешения осмотреть экспериментальный 54-футовый тримаран конструкции Дж.Уокера (о "Плейнсейле" — см.№ 143). Публикуем фото этого момента. Принц Филипп с удивлением обнаружил, что судно управляется очень легко.

Новый тип буера



Фирма "Ice Flyer Sweden" рекламирует легкий одноместный буер для хорошей дороги, созданный по типу американских. Парусное вооружение виндсерферовского типа, но мачта закреплена вертикально, управление парусом осуществляется гика-шкотом. Площадь паруса может варьироваться от 3 до 8 кв.м. Рулевой конек — передний. Буерист сидит перед мачтой в кокпите пластиковой продольной балки. В этом необычном расположении — главная особенность "айз флайера".

Встреча двух поколений



Старое и новое исправно служат бок о бок. В гавани Веймута встретились бок о бок "Астрид" и новейший суперпаром-катамаран "Кондор".

Кошкин дом



Кот-водномоторник так пристрастился к плаваниям на семейном катере, что в качестве его основного места жительства зимой пришлось оборудовать модель любимого судна.

Главное — не превысить скорость



Поскольку автомобиль вышел из строя, хозяин лодки Фред был вынужден добираться до берега, используя тягу в одну коровью силу.

Приснится же такое...



Не один вахтенный пытался разглядеть корпус судна, надстройка которого была видна за много миль... Оказывается, 750-тонный блок 8-ярусной надстройки путешествовал "сам по себе": его изготовили в Польше и перевезли на верфь HDW в Киль, где строился огромный контейнеровоз, для которого он предназначен.

Случай на Женевском озере

Экипаж огромного тримарана "Алинги III" — участника регаты на Женевском озере — в погоне за скоростью не смог удержать судно от классического переворота через нос. Вернее — через носы.

Что делать, если яхтсмену, который еще и водолажник, временами становится скучно на борту "макси"-яхты? Ответ ясен из снимка О.Килборга, сделанного в гавани Стокгольма.

На другом снимке, сделанном Д.Березкиным в Атлантике с борта однотипной "Рашен Тим", запечатлена сцена купания экипажа. Яхта буксирует импровизированный акваплан из щита пайола.



Такого еще не было



Новый способ ?



Можно ли мыть посуду, не вынимая рук из карманов? Можно, если следовать почину передовиков — молодых норвежских катерников.



Парусники для отца и сына

Швед Стиг Фредрикссон не только планирует совершить одиночный рейс через Атлантику, но уже и начал постройку деревянного корпуса старомодной, но зато мореходной яхты со шпринтовым парусом. Длина яхты — 5,0 м, ширина — 1,6 м, водоизмещение порожнем — 700 кг. Площадь парусности — 11 кв.м. На яхте будет установлен 10-сильный дизель "Вольво", работающий на гребной винт со складывающимися лопастями.



Возможно, когда-нибудь Стиг поплывет через океан не один, а с сыном Робертом. Пока что сыну всего четыре года. Роберт ждет не дожидается начала летней навигации, когда он сможет обновить свой "личный" парусник — 3,5-метровый швертбот с бушпритом.



Жанр неясен

На очередном всеанглийском фестивале "Classic Boat" в Баклерс Харде в числе 150 больших и малых судов, подходящих под это определение, можно было видеть очередную (одну из уже, по крайней мере, 800 существующих) "точную копию" словацкого "Спрея" и даже только что спущенный на воду многопушечный корабль — флагман адмирала Нельсона "Агамемнон". Журналисты так и не смогли понять — то ли это плавающая модель-копия (но что тогда делать с нарушающей масштаб "командой" ?), то ли яхта, стилизованная под старину (очень неудобная для использования по назначению !).



Используя опыт предков

Многие владельцы новых яхт завидуют великолепным ходовым качествам недавно построенной очень удачной копии ганзейского когга. Современные конструкторы, используя опыт предков, создали не музейный муляж, а полноценный парусник.

Опасайтесь береговых скал!



Хорошо, что обошлось без жертв! Жаль только, что яхта не была застрахована... А может быть, просто экипаж ждет прилива?



Шкипер-новатор

Хотя Тед в восторге от своей новой яхты, он тут же предложил ее усовершенствовать. Почему бы не установить штурвал на новом месте? При проверке новаторской идеи...

Проверка на эргономичность



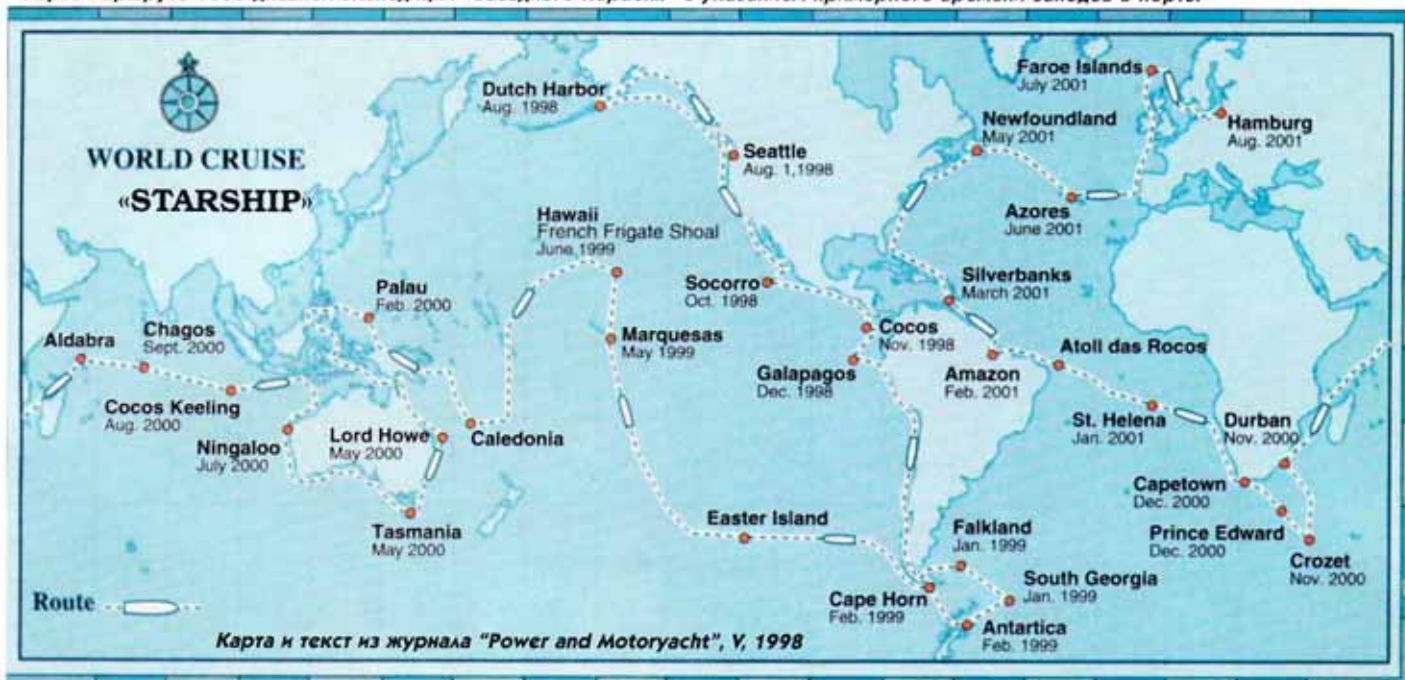
Посмотрев на это фото, всякий может убедиться, что, проектируя корму яхты "Муринг", конструкторы думали о человеке.

Ремонт нужен всем



Копия знаменитой "Золотой лани" Френсиса Дрейка, наплававшая больше миль, чем некоторые из ультрасовременных яхт, вновь радуется глаз по завершении ремонта.

Карта маршрута 1000-дневной экспедиции "Звездного корабля" с указанием примерного времени заходов в порты



Напомним читателям, что идея такого глобального плавания — экспедиции под названием "Тысячелетняя одиссея" обсуждалась еще в прошлом году, тогда — в виде группового похода яхт. Предполагалось, что каждая яхта понесет на борту огонь, зажженный в церкви Святой Гробницы в Иерусалиме, и этот символ доброй воли будет передаваться местным общинам в каждом порту захода, а всего предполагалось посетить 40 стран. Прорабатывалась специальная программа по привлечению к участию в

акции школьников всего мира, которые сопровождали бы ралли на отдельных переходах с целью познакомиться с разными странами, лежащими на маршруте.

Ныне идея трансформировалась в поход специально спроектированного для этой акции небольшого, но мореходного экспедиционного судна "Starship" ("Звездный корабль") повышенной автономности. Это судно длиной 75 футов с двигателем MAN мощностью 420 л.с. уже построено на верфи Northern Marine. Оно

снабжено боковыми рулями — успокоителями качки и двумя подруливающими устройствами в оконечностях.

Стартовав 1 августа из Анакортеза (близ Сиэтла), судно пройдет путь длиной 75 тысяч морских миль, "интегрировавший" маршруты плаваний Христофора Колумба, Васко да Гамы и Джеймса Кука, а закончит плавание летом 2001 года в Гамбурге. По пути будет исследоваться и документироваться экологическое состояние как Мирового океана, так и прибрежных территорий. Предполагается посетить не только оживленные порты, но и множество диких уголков планеты, пока еще не тронутых цивилизацией.

Исследования будут проводиться с помощью бортовой научной аппаратуры, посредством водолазных погружений и полетов на бортовом гидросамолете.

Вам незачем ждать окончания плавания, чтобы познакомиться с открытиями, которые ожидают "Starship". Фотографии, звуковые и видеоклипы будут публиковаться в сети Интернет в Discovery Channel Online. Помимо нескольких ручных цифровых фотоаппаратов корабль оборудован двумя стационарными цифровыми видеокамерами — одна на мачте и одна под водой в носовой части. Бортовой компьютер сможет принимать и отправлять электронные письма тех из вас, кто захочет стать "виртуальным" членом экспедиции. Радиорепортажи с борта судна будут транслироваться в эфир посредством глобальной телефонной системы Iridium.



«STARSHIP» ПЛЫВЕТ В СЛЕДУЮЩЕЕ ТЫСЯЧЕЛЕТИЕ

Хотя современные технологии уже позволили обогнуть земной шар по Мировому океану меньше чем за 80 дней, группа энтузиастов, ученых и фотографов запланировала необычное кругосветное плавание, рассчитанное на 1000 дней, начав его в нынешнем тысячелетии, а закончив — в следующем

Подготовил А. Альбов

Страницка рыбакова



рослей, полные всяческих секретов и тайн.

Присядем на чуть-чуть подле корявой, по-старчески перекошенной ветлы и несколько обождем, ибо еще не вызрел момент, ради которого мы сюда топали. Рьяные головы, вероятней всего, сей же миг принялись бы хлестать мухами по заветным закоулкам, только зря все это — артист еще отдыхает в гримерной в преддверии вечернего "Гамлета".

Муторно на душе, лениво шуршит река, лишь яростные "зы-зы-зы" и "жи-жи-жи" подворачивают прыткую мысль к грустным реалиям бытия.

Плюх! — Внезапно хлопнулось о воду нечто знакомое, часто слышанное и прежде, но сейчас особенно вождельно-радостное — долгожданное.

Значит, засверкала вечерняя зорька! Первый, самый шустрый проказник, не дотянув до официального открытия банкета, когда солнышко вовсе заползет за ближний лес, вылетел из укрытия и без запинки атаковал обесилевшего мотылька, что отчаянно выписывал обязательную программу на глянце воды.

Значит, теперь недалеко и та минута, когда там и сям бесцельно заплывает хариусня, наполняя истосковавшееся рыбацкое сердце вермутом стопроцентного восторга. Ведь ничто не сравнится с приятностью "объегорить" вышеозначенного смекалистого хищника, когда проводишь его один на один, да не вслепую, а заранее подглядевши, что за штука будет с тобою

флиртовать. Пока скрадываешь прыгуна — подбираешься к нему, матерый глаз не единожды засечет бок проказника. Так что наперед можешь смело утверждать, был ли подальним смородиновым кустом двухсотграммовый принц или сверкнул полновесной короной килограммовый король!

Иные тузы пытаются счастье на червя вприводку, используя длиннее удилице для скрада баловника, другие — перепробуют кошелки мелпсов, фехтуя закидистым спиннингом. Может, скромная удача и посетит обрисованный тип любителей ужения, но я скажу прямо — сегодня вечером в рыболовном оркестре будет солировать классический нахлыст на сухую мушку.

По моим подсчетам, при ловле в летнее время нахлыст эффективнее прочих орудий лова (исключая, конечно, маразматиков-зомби с электроудочкой) ровно в десять раз. Не единожды я состязался со спиннингистами в часовой ловле хариусов на небольших речках бассейна Ладоги, и что же? Плачевен для моих головастых соперников был исход абсолютно всех поединков: объявлялась победа нахлыста с более чем разгромным счетом. Хотя врать не буду, сегодня и сам грешу блесной менее грамма (излюбленные "Rooster taie" и "panther Martin") на удилице не более 0.1 кг.

Вот и опять выпрыгнул красавчик! Скрадом продвигаюсь к желанному месту, доглядывая прогал в чащине — для чистого отмаха шнуrom.



За речным прыгуном

Стремглав выхлестываю мушку метра на два повыше, чем было замечено. И не успела самопальная паденка как следует расправить крылышки, как была заграбастана плавнистым бойцом, что тут же и подцепился на крючок № 14.

Вывести хариуса непросто, тут лучше орудовать подсачком — уж больно нежные у него губы, да и десятка он неробкого, бьется до последнего!

Нечасто полосатый разбойник наладает с первого заброса. Он лишь показывает нос для осмотра приманки. Ежели твои мушки гурману не покажутся, можешь хоть все уши исхлестать заграничными шнурами — соперник примется без оглядки заигрывать с естественными крылоносцами, раззадоривая тебя — простофилю — впечатляющими демонстрациями тугого, чуть темноватого тела. Поэтому и не следует торопить вороных и суетиться без толку: прежде, чем сделать заброс, оглядись вокруг; выясни — что порхает и жужжит по над речкой, какой "комар" вызывает хариусню на интимный разговорчик. К подсечке, однако, нужно быть готовым в любую секунду. Это, наряду со скрадом, один из сложнейших элементов при охоте на речного прыгуна. И вываживать его следует внятяг, не давая шалопаю козыря — возможности обкрутиться за корягу или вовсе сплунуть обманку.

Не ведаю, как поступают прочие асы, но я обычно меняю мушку, пусть и уловистую, если трижды подряд не смог обдурить рыбеху. Почти все забросы посылаю против течения, а если в одном королевстве хозяйничает несколько хариусов, сперва "разговариваю" с нижним, ибо прицепившийся на крючок валет ведет себя отнюдь не по-плотвинному интеллигентно, а буйнит всюю и готов вмиг переполошить мирных речных обитателей — дай только шанс!

Если даже по неосторожности заплнешься и пуганешь рыб — не беда. Отойди от плеса на десяток минут — хариус хоть и осторожен, но быстро отходит и, подобно щучке, предпочитает жировать по одним и тем же забегаловкам.

И вот, наконец, в сумке тяжелеют несколько "зверей" хариусиной породы. Не ломайте голову и — боже упаси — не варите супа: запекайте трофеи в фольге, предварительно чуть подсолив бочки.

И верю, что, если все состоится степенно и правильно, то домоладды ваши навсегда предпочтут Его Величество ХАРИУСА любой другой рыбе! Но прежде для этого совершенно необходимо стать спортсменом душою (и "отбуцкать" хотя бы одного электродочника).

А. Великанов

ПРОДАЕТСЯ



Телефон 272 3583

Яхта «Рикошет-900»

стеклопластик,
9.1×3.14×1.7м.
Новый дизель YNMAR
2GM-20 (18 л.с.)
Отопитель WALLAS
(2.5 кВт) и др.
импортное
оборудование

Меняю дом в Крыму с садом и гаражом (живописное место в 50 км от моря) на крейсерскую яхту



Обращаться:
334437, Украина, Крым,
Бахчисарайский р-н,
с. Соколиное,
ул. Нижне-Речная, 39.
Моцарю. Телефон в Ялте: 39 4387

спорт & БИЗНЕС '98
РЕГИОНАЛЬНАЯ ТОРГОВАЯ ВЫСТАВКА

Урал — необозримый край гор и лесов, рек и озер...
Урал — край азартных любителей всех видов спорта, водных и наземных путешествий и прогулок на яхтах и катерах, лодках и байдарках, велосипедах и лыжах.
Урал — опорный край спортивной индустрии!

Уважаемые господа!

Мы ищем катера и яхты, все необходимое для водных и наземных видов спорта и развлечений!

Приглашаем Вас принять участие во Второй торговой выставке спортивных товаров и снаряжения "Спорт и бизнес 98", которая является крупнейшей в Урало-Сибирском регионе. Основные экспоненты — производители России и стран Запада. Основные посетители — директора и управляющие фирм, специализированных магазинов, торговых домов (1.5-2 тыс.чел.).

Зимой и летом, взрослым и детям нужен Ваш товар!

выставка пройдет в г. Екатеринбурге (ул. В.Высоцкого, д.14) с 10 по 13 ноября в КОСКЕ «Россия»

Оргкомитет выставки проводит активную работу для привлечения к участию всех заинтересованных лиц и организаций из крупнейших городов региона (Свердловская обл., и респ. Башкортостан, Челябинск, Пермь, Тюмень, Курган, Уфа, Оренбург). Мы гарантируем рабочую атмосферу, возможность эффективных контактов и связей, позитивные результаты для всех участников выставки!

Надеемся на Вашу заинтересованность и участие.
 С уважением, организационный комитет выставки.

Тел.: (3432) 55 4997, (3432) 65 9849. Факс: (3432) 55 4997
 E-mail: kb32@qjn global-one.ru.

производим

ВЕСТ-ТЕР

ТАКЕЛАЖНОЕ ОБОРУДОВАНИЕ ДЛЯ ПАРУСНЫХ СУДОВ

- ✓ Тросы для стоячего такелажа (4-22 мм)
- ✓ Тросы для бегучего такелажа (4-12 мм)
- ✓ Наконечники для тросов разборные типа Sta-Lok и Norsemap и неразборные
- ✓ Талрепы (М6 — М36) прямой и обратной схем
- ✓ Переходники
- ✓ Крепежные изделия

ВСЕ ОБОРУДОВАНИЕ ИЗГОТОВЛЕНО ИЗ НЕРЖАВЕЮЩЕЙ СТАЛИ, БРОНЗЫ, ТИТАНА

198035 Санкт-Петербург, а/я 84. Тел./факс (812) 252-59-23

ВСЕ СПЕКТР ОБОРУДОВАНИЯ

Garmin, Raytheon, Apelco, Autohelm, Humminbird
 (GPS-приемники, карт-плоттеры, эхолоты, лаги, магнитные и гирокомпасы, авторулевые, радары, радиостанции, оборудование GMDSS)

ЗАО «НАВИКОМ»
 Тел.: (095) 9162744/9179071
<http://www.navicom.ru>

Региональные дилеры:
 г.Владивосток, г.Красноярск, г.Екатеринбург, г.Саратов, г.Керчь

Расширяем дилерскую сеть



**КРУПНЕЙШИЙ
В САНКТ-ПЕТЕРБУРГЕ
МАГАЗИН
ПО ПРОДАЖЕ**



- гидроциклов
- яхт и катеров
- лодочных моторов и судовых двигателей
- мини-вездеходов
- снегоходов
- виндсерферов
- водных лыж, гидрокостюмов и других аксессуаров
- снаряжение для подводного плавания
- надувные лодки
- алюминиевые лодки «MASTER»
- оборудование для катеров и яхт
- прицепы для гидроциклов и яхт
- мопеды SUZUKI и мотороллеры ITALJET
- сборные бассейны SEVILOR
- горнолыжное оборудование

ГАРАНТИЯ, СЕРВИС



Санкт-Петербург, пр. Космонавтов, 47
С 10 до 19 без выходных

Тел./факс (812) 127 95-60, тел. (812) 127 97-16



КАЧЕСТВО И СОВЕРШЕНСТВО

АРСЕНАЛ

Проектирует и изготавливает самые эффективные паруса в России из любых видов тканей

Проектирует и изготавливает тенты для яхт и морских судов любых размеров, солнцезащитные конструкции всех видов

Выполняет проекты всех видов судов на базе авиационных технологий с возможностью визуализации на любой стадии проектирования

Изготавливает высококачественные деревянные яхты по индивидуальным проектам

тел/факс (86344) 4-42-68

Россия 347923 Таганрог а/я 1
Приморский Парк



Итоги выставки

В Москве с 8 по 12 июля 1998 г. проводилась Международная специализированная выставка "Спортклуб-98". Выставка прошла при специальной поддержке Исполнительной дирекции Всемирных юношеских Игр и Фонда развития тенниса в России. Основная экспозиция выставки занимала площадь 3000 кв.м. Часть экспозиции размещалась вне павильона № 57 — на открытой площади 900 кв.м. В выставке приняли участие 142 фирмы из 15 стран мира. Было представлено оборудование для стадионов и спортивных площадок и клубов; спортивные покрытия; спортивное питание; специализированные издания; экипировка, обувь, одежда и тренажеры для 57 видов спорта. Выставку посетило 3899 человек из 71 региона России. Кроме этого тысячи москвичей и гостей столицы посмотрели спортивные шоу и ознакомились с уличной экспозицией.

Организаторы выставки надеются, что ее проведение станет доброй традицией. Вторая международная специализированная выставка "СПОРТКЛУБ-99" состоится в Москве 2-5 июня 1999 г. в пав. № 57 Всероссийского выставочного центра.

Организатор выставки — ООО "Стенд Сервис":
117420, Москва, Профсоюзная ул., 57, офис 525
Тел/факс: (095) 937-50-40; E/mail: stand@co.ru

Интересы посетителей выставки



СПЕЦТРАНС 6

- Грузоперевозки
- Вывоз строительного и бытового мусора
- Ремонт грузовых автомобилей
- Инструментальный контроль и проведение годового технического осмотра грузовых и легковых автомобилей, зарегистрированных в г. Санкт-Петербурге и Лен. области
- Заправка всех видов автомобилей
- Разработка и внедрение компьютерных технологий на транспорте

195253, Санкт-Петербург, пр. Энергетиков, д.59
тел.: (812) 225 1600, 225 5133, факс: (812) 226 7385
E-mail: avtopark@mail.dux.ru



МЕЖДУНАРОДНАЯ **ВЫСТАВКА** СПОРТИВНЫХ ТОВАРОВ



CIS SPORTEXP0'98



7-10 октябрь

САНКТ-ПЕТЕРБУРГ МИХАЙЛОВСКИЙ МАНЕЖ

Организаторы:
Выставочное Объединение "РЕСТЭК"
Тел.: +7 812 1643271
+7 812 1195171
Факс: +7 812 1122348
E-mail: sport@restec.spb.su



Журнал "Катера и яхты" можно приобрести!

Москва

Представитель Большаков Анатолий, Торговый Дом "Царь" Ул.Кастанаевская, д.42.	Тел. (095) 338 5070 Тел. (095) 144 4401
ООО "Свонсонг" Ул. 2-я Кабельная, д.10.	Тел. (095) 361 0204
Маг. "Транспортная книга" Ул.Садовая-Спаская, д.21.	Тел. (095) 262 1319
Маг. "Техническая книга" Ленинский пр., д.70.	Тел. (095) 137 6019
Аэропорт "Внуково", Аэропорт "Домодедово", Маг. "Библиоглобус" Ул.Мясницкая, д.б.	киоски киоски Тел. (095) 928 3567

Ростов-на-Дону

ЗАО "Рис-Р" Пр.Стачки, 194, комн.104.	Тел. (8632) 28 09 85
Управление почтовых сообщений Ул.Станиславского, 8А, оф.206.	Тел. (8632) 67 45 15

Днепропетровск

Представитель Лобусов Олег Васильевич	Тел. (0562) 76 88 51
---	----------------------

Иркутск

Представитель Шевелев Владимир Валентинович	Тел. (3952) 51 00 11
---	----------------------

Санкт-Петербург

Маг. "Дом книги" Невский пр., д.28.	Тел. (812) 219 6416
Маг. "Дом военной книги" Невский пр., д.20.	Тел. (812) 311 3417
Маг. "Фордевинд Регата" Петровская коса, 7.	Тел. (812) 235 5095
ООО "Медиа-Пресс" Ул.А.Невского, д.5.	Тел. (812) 274 0298
"Хог-Пресс-сервис" Кондратьевский пр., д.2.	Тел. (812) 542 4054
Маг. "Морские товары" Петровская коса, д.7.	Тел. (812) 235 4982
Маг. "Варяг" М.Морская ул., д.8.	Тел. (812) 315 7912
Маг. "Франкарди" Пр.Космонавтов, д.47.	Тел. (812) 127 9560
"Союз издателей и распространителей"	Тел. (812) 316 2174
"Агентство "Роспечать" ул.Миргородская, д.1.	Тел. (812) 275 0941
Центральный Военно-Морской Музей Биржевая пл., д.4.	Тел. (812) 218 6146
Редакция журнала "Катера и яхты" М.Морская ул, д.8.	Тел. (812) 312 4078, тел./факс (812) 312 5360

**В редакции имеются в наличии ранее выпущенные номера
журнала с № 155 по 164.
Приглашаем к сотрудничеству распространителей журнала
"Катера и яхты"**



ЗАО «Стрингер»

Фирма "Стрингер" основана в 1990 году с целью серийного производства и реализации маломерных судов. Выпускает гребные и моторные лодки длиной от 2.5 до 5.5 м с корпусами из стеклопластика и недорогой комплектацией, что сейчас наилучшим образом соответствует запросам широкого круга любителей отдыха на воде.

Все выпускаемые лодки отвечают требованиям Госстандарта России. В 1996-1998 гг. ЗАО "Стрингер" стало одним из мощнейших в Петербурге производителей стеклопластика, стоимость которого в готовых изделиях предельно низка, а качество соответствует мировым стандартам

Типоразмерный ряд моделей, выпускаемых фирмой, образуют девять лодок, наилучшим образом зарекомендовавших себя на потребительском рынке:

- две 3-местные карпоп-лодки "Стрингер-250" (2.50×1.20; вес — 40 кг; ПМ до 3 л.с.) и "Стрингер-265" (2.65×1.10; 38 кг; ПМ до 5 л.с.);
- две 3-местные быстроходные мотолодки под ПМ 25-40 л.с. "Стрингер-330" (3.30×1.60; 130 кг) и "Стрингер-350";
- 4-местная универсальная гребно-моторная лодка "Стрингер-415";
- 8-местная мотолодка под ПМ до 150 л.с. с надувным бортом и жестким днищем "Стрингер-550";
- 5-местная мотолодка под ПМ 25-80 л.с. "Майами-25" (4.80×1.80; 220 кг);
- две pedalные лодки: 2-местная "Стриж-2" (2.30×1.55; 52 кг) и 5-местная "Стриж-5" (3.10×1.65; 85 кг).



Представим более подробно три из перечисленных лодок:



«Стрингер-415»

Эта гребная лодка предназначена для прогулок, охоты и рыбной ловли на реках и в прибрежной зоне озер и морей при высоте волны до 0.5 м. Легко идет как под веслами, так и под мотором малой мощности или подвесным парусом. Объем под банками заполнен морским пенополиуретаном. Киль защищен накладным профилем из жесткого поливинилхлорида. Комплектуется веслами длиной 270 или 255 см.

Длина, м	4.15
Ширина, м	1.55
Высота борта, м	0.47
Вместимость, чел	4
Грузоподъемность, кг	400
Масса корпуса, кг	85-95
Мощность ПМ, л.с.	до 8



«Стрингер-350»

Новинка 98-го года — полуспортивная микромотолодка, предназначенная для прогулок и путешествий при высоте волны до 0.3 м. Пригодна для буксировки воднолыжника. Корпус типа "морской дротик" обладает высокой остойчивостью. Пенополиуретановое заполнение полостей повышает безопасность плавания. В комплект входят: рулевой привод, кресло водителя, ходовой огонь, тент и поролоновые подушки. Кокпит оборудован системой динамического осушения. Лодка без проблем перевозится на трейлере.

Длина, м	3.50
Ширина, м	1.60
Высота борта, м	0.72
Вместимость, чел	3
Грузоподъемность, кг	250
Масса корпуса, кг	160
Мощность ПМ, л.с.	30-40



«Стрингер-550»

Длина габаритная, м	5.50
Ширина габаритная, м	2.25
Диаметр баллона, м	0.45
Вместимость, чел	8
Грузоподъемность, кг	640
Масса корпуса, кг	250
Мощность ПМ, л.с.	40-150
Высота транца, мм	510

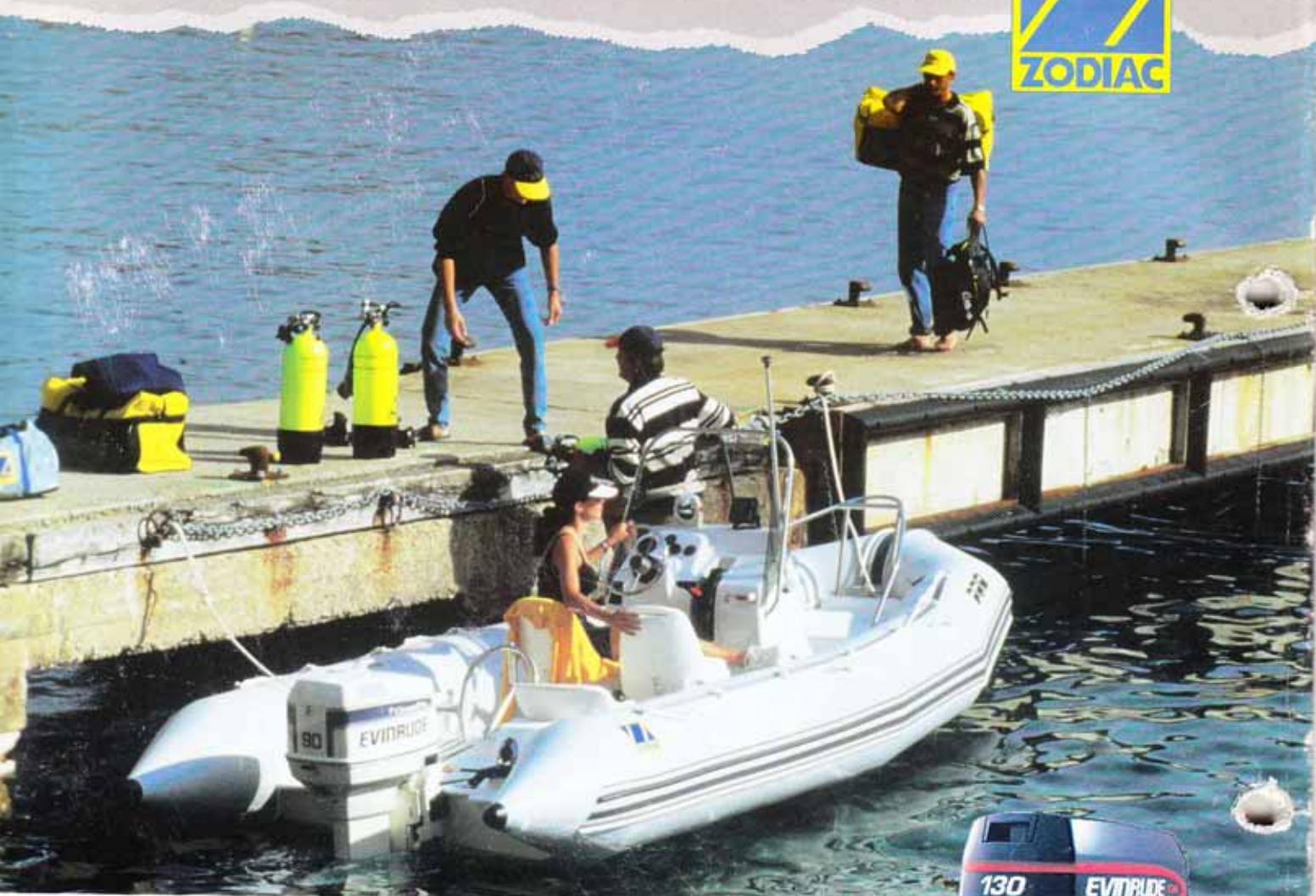
Мореходная непотопляемая мотолодка для использования в качестве рабочей, рыболовной и разъездной на реках, озерах и в прибрежной зоне морей при высоте волны до 1.2 м. Пригодна для буксировки воднолыжников. Стеклопластиковый корпус тримаранного типа снабжен надувным баллоном, выдерживающим тяжелые условия эксплуатации. Пульт управления в виде центральной консоли с поручнем и ветровым стеклом. Кокпит оборудован системой осушения. В комплектацию входят воздушная помпа и весло-гребок. Дополнительное оборудование — стояночный тент, П-образная мачта с огнями, сиреной, прожектором и т.п.

Обращаться: 198095, Санкт-Петербург, ул. Севастопольская, д.26 Тел./факс (812) 186 8457. E-mail: boats@stringer.spb.su

ТОРГОВЫЙ ДОМ
Царь

ПРЕДСТАВЛЯЕТ

НАДУВНЫЕ ЛОДКИ ФИРМЫ



Торговый дом "Царь" –

121108 Москва, ул. Казаньевская, 42
Тел.: (095) 144-4401, 146-7866, 146-7626
Факс: (095) 146-8445
e-mail: czarao@tdol.ru
<http://www.czar.ru>

Представительства:

Санкт-Петербург: тел./факс (812) 127-9560
Тольятти: тел./факс (8469) 481-733
Красноярск: тел./факс (3912) 449-148

**ПОДВЕСНЫЕ МОТОРЫ
«EVINRUDE»**



Дилеры:

Самара	АОЗТ ДСК ЛТД	(8462)	41-61-98	Ижевск	ООО ДИНАМО-1	(3412)	25-30-33
Самара	ООО СОК-2	(8462)	43-63-27	Тольятти	ООО ДИАНА-СПОРТ	(8469)	48-17-33
Красноярск	КРАБ	(3912)	44-91-48	Пермь	ДИЛОС (ЧП СОСНИН)	(3422)	65-07-80
Ярославль	ЧП МАРТЬЯНОВ	(0852)	21-05-08	Архангельск	фирма ТЕХНОСЕРВИС	(8182)	22-15-53
Сыктывкар	ООО фирма РОСТЕХ	(08212)	29-10-68	Архангельск	БАРС	(8182)	23-06-29
Ниж. Новгород	ТОО ХЕЛПЕР	(8312)	33-79-91	Ульяновск	ТОО ДИАНА	(8422)	21-34-77
Ниж. Новгород	МЕЛКИЙ ОПТ	(8312)	64-02-55	Калининград	фирма ПОДЕСТА	(0112)	32-30-59
Челябинск	ЗАО ТЕХПРОМКОМПЛЕКТ	(3512)	60-57-24	Хабаровск	АО АКФА	(4212)	33-49-97
Новосибирск	ООО фирма ДИНАМИКА	(3832)	22-01-13	Екатеринбург	СПОРТ-ИНВЕСТ	(3432)	51-12-12
Новосибирск	АО СИБМЕДДИЗАЙН	(3832)	11-22-26	Иркутск	СОТЕП	(3952)	27-69-27
Новосибирск	ЕВРОМЕБЕЛЬ	(3832)	43-37-88	Иркутск	ВЫСШАЯ ЛИГА	(3952)	27-54-93
				Волгоград	ХАЛИ-ГАЛИ	(8442)	44-25-05