ISSN 0320-9199

КАТЕРА и ЯХТЫ

№ 170. Зима 2000 г. POWER & SAIL BOATS

на мерной миле "Кия":

"камышовый" аэроглиссер

новый РИБ "ТАНГО"

парусный катамаран "ВЕТЕР"

воронежские мотолодки

швертбот "АЛЕКСТАР"

GPS "Гармин"

2000 год!

Аквалайн 210

Длина .....6,4 м
Ширина .....2,6 м
Осадка с опущенной колонкой .....0,86 м
Осадка с поднятой колонкой .....0,52 м
Топливный бак .....190 л
Вес .....1600 кг
Максимальная мощность двигателя 300 л.с.

Представляем катер "Аквалайн 210", выпуск которого начат самарским заводом "Прогресс", известном на всей территории бывшего СССР своими дюралевыми катерами с одноименным названием.

Наш катер изготовлен из стеклопластиковых материалов фирмы REICHHOLD - мирового лидера в производстве полиэфирных смол. В качестве прототипа использован катер фирмы DONZI (США), совместно с которой и было налажено производство.

Выбирая модель нашего первого катера, мы исходили из принципа - максимум удобств при наименьших затратах для покупателя. Насколько это удалось - судите сами. При ширине катера 2,6 метра вы имеете просторные кокпит и каюту, в которой свободно можно разместиться компанией из 4-5 человек за большим столом либо устроить спальные места для 2-3 человек.

С двигателем Mercruiser 5,0L катер "Аквалайн 210" развивает скорость до 80 км/час. Если вам этого мало, заказывайте Mercruiser 7,4L, и 100 км/час для вас не будут пределом.

Высокое качество изготовления катера обеспечивает заводская система контроля, применяемая в производстве основной продукции завода - ракетоносителей "Союз".

Стоимость катера "Аквалайн 210" - от 25 до 32 тысяч долларов США, в зависимости от условий оплаты и комплектации.

Ответим на Ваши вопросы по телефону (8462) 41-88-88, факс (8462) 41-87-72.
ООО «АКВАЛАЙН»: 443080 г.Самара, 4-й проезд, 66.

Листая свежий номер “КиЯ”, наш постоянный читатель наверняка обратит внимание на то, что, как и в предыдущем № 169, на страницах этого зимнего, завершающего год нынешний и открывающего год следующий выпуска помещено много материалов по испытаниям новой и малознакомой техники на воде. И это не случайно.

И в прошлом через “Мерную милю “КиЯ” прошли многие лодки и моторы. Читая материалы этой рубрики, читатель не только получал всестороннюю информацию о новинках — в первую очередь об их потребительских качествах, но и узнавал объективную оценку, помогающую избежать ошибок при выборе и покупке . Производители получали возможность своевременно внести в чертежи коррективы по результатам этих независимых испытаний и, конечно, имели широкую рекламу будущей новинки.

К сожалению, в эпоху всеобщего дефицита и новинок отечественного производства было немного, и испытания их не всегда достигали цели — техника чаще всего оставалась недоступной широкому покупателю.

Сейчас многое изменяется, и потребность в объективной информации и независимой оценке специалиста еще более возросла.

Несравненно увеличился выбор предлагаемой потребителю новой отечественной и в особенности — импортной техники, но и цена ошибочного выбора возросла многократно. Именно эти причины побудили редакцию к решению отдавать под испытания на “мерной миле” более значительные журнальные площади. Мы считаем своим долгом защитить интересы потенциального покупателя от некачественного товара, уберечь от подделки или неправильного выбора под влиянием недобросовестной рекламы.

Такие редакционные тесты проводятся многими ведущими морскими журналами мира. Как правило, они имеют высокий рейтинг доверия у читателей. Не секрет и то, что протестированный мотор или лодка продаются более успешно, а фирма, уклоняющаяся от таких объективных испытаний, теряет доверие.

Мы не хотим полностью дублировать западный подход к таким испытаниям, потому что и российский рынок в целом, и отечественный покупатель имеют свои особенности. Глубинка с ее бездорожьем и полным отсутствием сервиса может поставить в тупик не одну “западную штучку”. С другой стороны, опыт и умение многих российских любителей способны дать фору и некоторым фирменным механикам.

Какая техника интересна читателю в первую очередь? Какие потребительские качества и параметры наиболее любопытны? Что проводить — блиц-тесты или длительные ресурсные испытания? Обо всем об этом мы должны спросить у нашего читателя.

И это могут быть не только наши редакционные испытания. Мы с удовольствием предоставим наши страницы пионерам использования новой техники, которые уже приобрели ценный опыт первопроходцев. (Помните, в начале семидесятых, самые первые и мало кому известные “Жигули” даже по меньшей стоимости, чем “Москвич-412”, не спешили покупать?)

Психологический барьер при всей тяжести нашего сегодняшнего экономического положения играет значительную роль. Увидел новинку на стоянке, прошелся на ней с товарищем, попробовал сам — это нередко тот последний толчок, который помогает сделать решающий шаг. И если этот шаг в правильном направлении помогут сделать наши испытания, мы сможем считать нашу задачу выполненной.

Ровно через год по результатам наших и ваших испытаний мы назовем лучшую модель лодки и мотора.

А сейчас, в преддверии Нового 2000 года, мы от всей души поздравляем всех наших читателей с этим замечательным праздником. Хотим пожелать всем оптимизма, стойкости и преданности любимому увлечению.

Пусть ваши лодки ходят без аварий, моторы работают без перебоев, а море расстилает чистый горизонт!

4 (170) СОДЕРЖАНИЕ

Страничка редактора 1

НА МЕРНОЙ МИЛЕ “КиЯ”

Бешеная табуретка, или Высоко сижу — далеко гляжу 4
Младшая сестра в семействе “Танго”; “Заряженная” малютка, или Тюнинг по-русски 9
С “Ветром” подмышкой 12
“Гармин” GPS 12: Мал, да удал 16
“Крылатый металл” вновь пробует воду, часть 2 18
Как мы чуть не утопили “Алекстар” 26
Возвращаясь к напечатанному: “Максим” и “Аргонавт”: что нового? 22

ТЕХНИКА СПОРТУ И ТУРИЗМУ

“Майами-15” — Немного солнца в невской воде 23
“Алекстар-25” — итоги эксплуатации, *А.Тараненко* 24
“Ветерок-яхтинг” — подвесной мотор для яхт, но не только для них, *Е.Фишбейн* 28
За рубежом:
Сезон-2000 уже открыт в Гамбурге, *В.Усачев* 30
Новое в морской технике: Современные приводы с подсосом воздуха 32
Новые разработки “Сузуки” 37
“Бастеры” на рубеже веков, *Н.К.* 38
Круизно-гоночное партнерство 41
Оседлавшие ветер, *Г.Адрианов* 42
Морская смесь 46
Судостроение — проблемы, перспективы:
Интерцепторы — средство управления гидродинамическими параметрами быстроходного судна, *М.Мавлюдов, Ю.Садовников, В.Титов.* 48

МАСТЕРСКАЯ ТЕХНИЧЕСКОГО ТВОРЧЕСТВА

Для самостоятельной постройки: Складная трехсекционная лодка “на все случаи жизни”, *Е.Пластинин* 52
Построено любителями:
История моего катера. *А.Самсонов* 56
“Чайки” из Приморска. *А.Шилов* 59
Изобретено в России: Ротоплан “Марлин”, *А.Кузьмин* 60
Домашний механик: Маленькие хитрости большого ремонта, *А.Лутицкий* 61

СУДОВОДИТЕЛЮ НА ЗАМЕТКУ

Справочник покупателя: Импортные подвесные моторы мощностью до 3.5 л.с.; “Джонсон 2” и “3.3” — самые доступные в России 66
Работа с парусами при стаксельном вооружении, *Б.Очередин* 71
Страничка рыболова: Рыбалка возле острова Сухо, или Окуневый рай, *В.Макеев* .. 72

СТАРТ. ФИНИШ. ПОБЕДИТЕЛЬ

До Олимпийских игр — меньше года! *Ю.Ларин* 74
Два чемпионата России — знакомые лица, *А.Большаков* 75
Между прошлым и будущим (соревнования по фанбордингу на призы “КиЯ”), *А.Петров* 78
Школа “Оптимиста”. Статья вторая. *В.Логинов, Л.Васильев* 80
“Формула-1”: Капеллини — пятикратный чемпион мира;
“Формула-3”: Чистая победа венгров 83
“Формула-500 и “Формула-4” — такие разные гонки. *С.Атаманов* 84
Мауро Равенна: “Популярность аквабайка стремительно растет” 85

КРУГОЗОР

Российский гребной марафон (письма из Лондона), *В.Галенко* 86
Наше интервью: Николай Литау о плавании яхты “Апостол Андрей” ... 90
Специальный репортаж: 268 миль Берингова пролива, *А.Великанов* .. 92

Указатель материалов, помещенных в № 157-170 102

4 (170) CONTENTS

Editor's Column 1

ON THE MEASURING MILE OF "P&SB"

The Furious Chair, Or Sitting High, Seeing Far (150 HP airboat) 4
The Junior Sister in "Tango" Family (4.2-meter RIB); The "Hotrodded" Baby, Or The Tuning in a Russian Way (3.6-meter RIB with 40 HP outboard) 9
With "Wind" Under My Arm (portable sailing catamaran) 12
"Garmin" GPS 12: Small, But Smart 16
"The Winged Metal" Tastes Water Again, Part 2 (3 aluminium boats) 18
How We've Almost Sank the "Alekstar" 26
Returning to the Published: "Maxim" and "Argonaut": What's New? 22

TECHNOLOGY FOR SPORT AND TOURISM

"Miami-15" — Some of the Sun in Neva Water 23
"Alekstar-25" — Results of the Exploiting, *by A.Taranenko* 24
"Veterok-Yachting" — the Outboard for Yachts and Not Only for Them, *by E.Fishbein* 28
Abroad:
Season 2000 Have Opened Already in Hamburg, *by V.Usachev* 30
New in a Sea Technology: The Modern Surface Drives 32
New Developments of "Suzuki" 37
"Busters" on the Border of Centuries, *by N.K.* 38
Cruising/Racing Partnership 41
Riding the Wind, *by G.Adrianov* 42
Marine Medley 46
Shipbuilding: Problems, Perspectives: The Interceptors as the Mean of Controlling the Hydrodynamic Parameters of a High-Speed Vessel, *by M.Mavludov, Y.Sadovnikov and V.Titov* 48

CREATIVE WORKSHOP

For Self-Making: The Portable Three-Sectioned Boat for Universal Purposes, *by E.Plastinin* 52
Built by Amateurs:
The History of My Boat, *by A.Samsonov* 56
"Seagulls" from Primorsk, *by A.Shilov* 59
Invented in Russia: The Rotoplan "Marlin", *by A.Kuzmin* 60
Home Mechanic: Little Hints of the Big Repair, *by A.Lutizky* . 61

FOR NAVIGATOR'S NOTE

Buyer's Guide: Foreign 2-3.5 HP Outboards;
"Johnson 2/3.3"— The Most Accessible in Russia 66
Sails Control with Staysail Rig, *by B.Ocheredin* 71
Fisherman's Column: The Fishing Beside Sukho Island, Or the Bass Paradise, *by V.Makeev* 72

START. FINISH. WINNER

Less Than a Year to Olympic Games, *by Y.Larin* 74
Two Russian Championships — Well-Known Faces, *by A.Bolshakov* 75
Between the Past and the Future (funboarding event for the prizes of "P&SB"), *by A.Petrov* 78
The School of "Optimist". Article Two, *by V.Loginov and I.Vasiliev* 80
Formula 1: Cappellini Takes 5th World Title;
Formula 3: Clean Sweep for Hungarians 83
Formula 500 and Formula 4 — Such Different Races, *by S.Atamanov* 84
Mauro Ravenna: "The Aquabike Popularity Is Growing Fast" 85

LOOKING AROUND

The Russian Rowing Marathon (letters from London), *by V.Galenko* 86
Our Interview: Nikolay Litau About "Apostle Andrey" Round-the-World Trip 90
Special Report: 268 Miles of Bering Strait, *by A.Velikanov* 92

Index of the articles, published in № 157-170 of "Power&Sail Boats" magazine 102

Подписной индекс – 70428 ISSN 0320-9199

На обложке: *На плесах Вуоксы. Испытания на "Мерной миле "КиЯ" надувного катамарана "Ветер".*

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
Общий отдел Артем ЛИСОЧКИН
Парусный отдел Андрей ПЕТРОВ
Секретарь редакции,
отдел писем и подписки
Валентина ПОЛУНИНА
Отдел рекламы Ольга ШУЛЬГА
Дизайн и верстка — Эдуард БУБОВИЧ
Сканирование и цветоделение —
Александр ФРУМКИН
Отдел распространения
Николай МАЗОВКА

Адрес: 191186, Санкт-Петербург,
ул. Малая Морская, 8.
Тел. редакции: (812) 312 4078,
факс: (812) 312 5360
E-mail: katera@neva.spb.ru
http://www.katera.ru

Подписаться на журнал можно во всех отделениях связи СНГ.
Розничная цена свободная.

Тираж 27 500 экз.
Отпечатано в Финляндии

©ЗАО «Журнал «КАТЕРА и ЯХТЫ», 1999

Журнал зарегистрирован
Министерством печати и информации РФ.
Регистрационное свидетельство № 01607
от 6 января 1999 г.

Учредители:
ЗАО «Журнал «КАТЕРА и ЯХТЫ»;
Издательство «Судостроение»;
ВНТО судостроителей
им. академика А.Н.Крылова

Авторов присылаемых материалов просим полностью указывать фамилию, имя, отчество, домашний адрес, паспортные данные, год рождения и номер телефона.

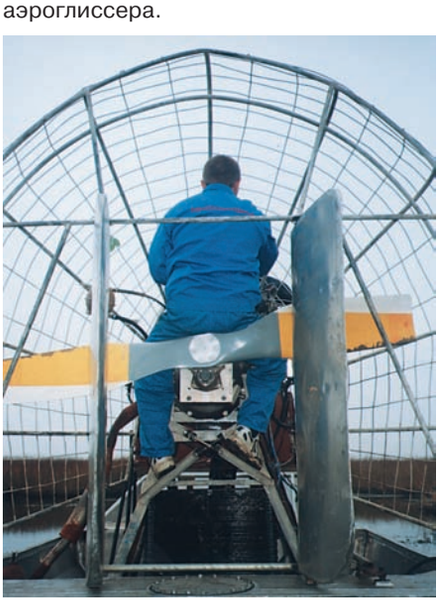
Присланные материалы не рецензируются и не возвращаются. Материалы, опубликованные в "КиЯ", являются собственностью журнала. Их полное или частичное воспроизведение допускается только с письменного разрешения журнала «КАТЕРА и ЯХТЫ».
За содержание коммерческой информации и рекламы ответственность несет рекламодатель.

БЕШЕНАЯ ТАБУРЕТКА

или Высоко сижу — далеко гляжу

Раньше мы видели такое разве что в кино: на диковинном плоскодонном корыте с высокими стульчиками и приделанным сзади огромным вентилятором по заросшему камышами болоту улепетывают злобные колумбийские братки с мешком героина, а вдогонку за ними на подобном же сооружении несутся бравые американские оперативники. Рев моторов, стрельба, удирающие в страхе крокодилы...

Крокодилы там, не крокодилы, но вот лягушек, обитающих в зарослях тростника и осоки на мелководном северном побережье Финского залива неподалеку от Питера, мы напугали изрядно. Испытания на мерной миле "КиЯ" проходил опытный образец первого отечественного "камышового" аэроглиссера.



Перед тем, как проникнуть к "сердцу" аппарата, мы всегда отключали "массу" аккумулятора. Воздушный винт — штука серьезная.

Впервые мы увидели этот аппарат "живьем" на петербургской Бот-Шоу, проходившей в середине июня в Гавани (репортаж о выставке читайте в предыдущем номере), на стенде фирмы "ТехноСпортЦентр". Фирма эта, в числе всего прочего, предлагает и "фирменные" — американские и канадские — камышовые аэроглиссеры (именуемые "на родине" термином "airboat"). Предлагает, правда, исключительно по каталогам. По имеющейся у нас информации, желающих приобрести заморское чудо техники пока что не нашлось — больно уж цены "кусачие" (29-32 тыс. долл.) Это обстоятельство и подвигло фирму к созданию собственного "эйрбота", на отечественной агрегатной базе и с отечественным же корпусом.

— Я уверен, что этот вид водного транспортного средства обязательно найдет почитателей и у нас в стране, — считает вице-президент "ТехноСпортЦентра" Вадим Санкин, главный вдохновитель проекта. — Ведь у аэролодки немало преимуществ по сравнению с традиционными плавсредствами. По сути, это настоящий скоростной вездеход. Идеальная среда для нее — мелководье и заболоченные участки, недоступные для прочих видов транспорта, включая вертолет, хотя и на глубокой воде при большом количестве водорослей или прочей растительности — например, тех же камышей — без нее тоже не обойтись. Кроме того, "эйрбот" способен двигаться не только по воде, но и по льду, и по снегу, и даже по сухому грунту. Еще один плюс таких лодок — отменная маневренность на любых скоростях и великолепная остойчивость.

Честно говоря, на первый взгляд покачивающееся у стенки диковинное сооружение особого доверия не внушало. Казалось, что крошечное (чуть больше 3 м длиной) алюминиевое корытце, увенчанное высокой стойкой с массивным 150-сильным "волговским" мотором и двухместным сиденьем должно опрокинуться вверх дном не то что на первом же повороте, а просто при сильном порыве ветра. Однако это впечатление оказалось обманчивым — когда один из нас спрыгнул с пирса на борт, ощутимого крена не возникло.

— С остойчивостью проблем нет, что на стоянке, что на ходу, — успокоили нас. — Несмотря на высокий центр тяжести, даже в самых крутых поворотах лодка идет с устойчивым внутренним креном. Беда в другом: не можем пока что заставить ее нормально глиссировать. Стоит прибавить газ, и начинается дельфинирование. Честно говоря, корпус мы нарисовали без всяких научных расчетов и малость промахнулись.

Так что пока это просто макет, который мы будем доводить до ума. Как закончим — милости просим на испытания.

На том и расстались, так и не увидев детище "ТехноСпортЦентра" на ходу. И вот через пару месяцев звонок в редакцию — обещанное приглашение прокатиться на усовершенствованном "вентиляторе" (именно таким прозвищем мы сразу окрестили необычный аппарат).

Для испытаний мы выбрали мелководный, заросший большими и маленькими островками тростника участок Маркизовой Лужи у станции Морская. Здесь в обычных коротких резиновых сапогах можно зайти в залив чуть ли не на километр — родная стихия аэроглиссера! Однако предусмотрительно захваченный с собой закрытый гидрокостюм нам тоже пригодился — но об этом чуть позже.

Без лишней скромности скажем, что наша небольшая автоколонна, которую возглавлял запряженный в трейлер с "вентилятором" Isuzu Trooper, произвела на Приморском шоссе самый настоящий фурор. Даже закаленные гаишники на выездном посту только завороженно проводили нас взглядами, забыв остановить для проверки. И впрямь — аэроглиссер, водруженный на обычный трейлер "самосвального" типа для перевозки автомобилей, выглядел весьма внушительно.

Пользуясь случаем, мы повнимательней рассмотрели его со всех сторон. Добротный сварной алюминиевый корпус оригинальностью обводов не блистал — обычная плоскодонка с двускулыми бортами, почти прямоугольная в плане. Надо сказать, что такие простейшие "джонботовские" обводы характерны и для подавляющего большинства зарубежных аэролодок. Сразу бросились в глаза внесенные со времени встречи на выставке изменения: приваренный к кормовой части "ящик", удлинивший смоченную поверхность корпуса на 70 см, носовая наделка-брызгоотбойник и зашивка форпика, образующая, как и кормовой ящик, аварийный блок плавучести.

Отметим, что все навесные агрегаты мотора тоже "волговские" — не только стартер, генератор или система выпуска с глушителем, но и радиатор с расширительным бачком. Выхлоп осуществляется в воздух, а система охлаждения здесь замкнутая, независимая от наличия забортной воды.

Высокое (больше метра над уровнем воды) сиденье — дань "камышовой" обзорности. Голова седока при этом оказывается на высоте метров двух. На зарубежных образцах водитель (или стрелок-охотник) нередко располагается еще выше.

— Это по-прежнему макет, хотя и действующий, — напомнил нам Вадим Санкин, когда один из нас забрался на примитивную двухместную "лавочку" и взялся за ручку управления — обыкновенный отрезок трубы даже без простейшего набалдашника. И действительно, несмотря на внушительный внешний вид, оборудование у аппарата оказалось более чем спартанским. Помимо ручки управления рулями, перемещающейся продольно (вперед — поворот влево, назад — вправо) и торчащей из площадки под ногами педали газа, органы управления ограничивались привинченной под правой рукой водителя текстолитовой панелькой с кнопкой стартера и клавишами включения зажигания, электровентилятора системы охлаждения и отливной помпы.

Кстати сказать, попытка установить по просьбе журнала тахометр едва не привела к срыву испытаний — электронные "мозги" управления распределенным впрыском решительно воспротивились подключению пары дополнительных проводов, и лишь после долгих "уговоров" Сергея Сидорова (должность которого в "ТехноСпортЦентре" можно определить как "мастер на все руки") милостиво согласились запустить двигатель.

Мы поинтересовались, почему был выбран именно 150-сильный "волговский" шестнадцатиклапанник с капризным распределенным впрыском.

— На сегодняшний день это самый мощный отечественный мотор интересующей нас "весовой категории", — ответили нам. — Да и то по зарубежным меркам это мощность более чем скромная, на фирменных аэролодках стоят движки сил по триста.

Мастер на все руки Сергей Сидоров

По обсохшему из-за отлива песку с мелкими камешками мы съехали прямо к воде, наклонили платформу трейлера и принялись сталкивать "вентилятор" в воду. Задача оказалась не из простых — вес аппарата за 800 кг. Достаточно тяжелы и мотор, и корпус, выполненный с большим запасом прочности. Днище, например, выкроено из 5-миллиметрового листа АМг. По мнению специалистов фирмы, резервы по безболезненному уменьшению веса здесь немалые.

Покинув в конце концов трейлер, аппарат плотно сел на дно — воды было где-то по щиколотку, а из-за большого веса стояночная осадка у него немалая, сантиметров десять. Запустив двигатель и наполнив пространство самолет-

Основные данные “вентилятора”

Длина габаритная, м	4.15
Ширина габаритная, м	2.60
Высота габаритная, м	2.85
Ширина корпуса, м	2.14
Высота борта, м	0.58
Вес сухой, кг	820
Диаметр воздушного винта, м	1.84
Высота сидений над уровнем днища, м	1.07
Площадь воздушных рулей, м^2	2×0.85
Двигатель: ЗМЗ-4062.10, бензиновый,с микропроцессорной системой управления распределенным многоточечным впрыском и зажиганием.	
Рабочий объем, л	2.3
Число цилиндров	4
Число клапанов	16
Номинальная мощность, л.с.	150
Макс. крутящий момент, Н.м.	206
Номинальная част. вращ., об./мин	5200
Макс. частота вращения, об./мин	5700
Частота вращения максимального крутящего момента, об./мин	4000
Топливо	бензин с окт. числом 91-93

ным гулом (львиную долю шума издает не мотор, а винт, рассекающий воздух), Вадим сделал попытку уехать с мели своим ходом. Присутствующих при этом чуть не сдуло в лес, а стоящий на берегу джип даже закачался на рессорах. Но не тут-то было. Будь под днищем слой тины, фокус, может быть, и удался. Но ездить по твердому грунту наш “вентилятор” отказался напрочь.

— Мощи бы побольше! — посетовал экспериментатор, сбрасывая газ. И действительно: на демонстрационных видеокассетах запечатлены моменты, когда американские “эйрботы” не только трогаются с места на песчаных пляжах, но и самостоятельно забираются на трейлеры!

В конце концов мы попросту прицепили лодку к джипу и потащили в залив. Не успела вода дойти до ступиц, как “вентилятор” оказался на плаву.

Наступил волнующий момент — автор этих строк наконец-то на водительском месте. Из-за высокого расположения сиденья, перед которым нет ровно ничего, кроме крошечной площадочки с педалью газа, кажется, что висишь прямо в воздухе. Обзорность, однако, великолепная, в расчете на те же камыши. Высоко сижу — далеко гляжу.

Чтобы освоить управление, делаю несколько кружков поблизости от берега, постепенно прибавляя газ. К продольному перемещению ручки поворота рулей привыкаешь очень быстро, и смотреть, в каком положении она находится, нужды нет — все ясно по поведению аппарата. Кроме того, такой информацией снабжает и небольшое усилие на длинной ручке, стремящейся при более-менее открытом дросселе вернуться в “нейтраль”, хотя рули и “полубалансирные” (т.е. часть их площади располагается впереди оси поворота). Потренировавшись, направляю нос лодки в залив, газ — в пол.

Представляете, как бы я рванул с места на подобном корытце со 150-сильным подвесником? Но воздух — не вода, и разгон вначале оказался довольно неторопливым. Показатели скорости на приемнике GPS стремительно сменяют друг друга. 21, 22, 23... Где-то на этой цифре меня ощутимо вдавило в жесткую спинку сиденья — после выхода на глиссирование “вентилятор” пошел разгоняться явно резвей.

По бокам где-то внизу проносятся островки камышей. Минута — и камыши остаются позади, а сквозь потемневший слой воды перестает просвечивать дно. Ого! Я уже где-то в километре от берега. Там, под защитой деревьев, тишь да гладь, а навстречу мне уже летит довольно крупная рябь. Из-под плоского носового брызгоотбойника (призванного, помимо всего прочего, аэродинамически разгружать носовую часть на ходу) начинают залетать холодные брызги. Скорость — 45 км/ч. Надо разворачиваться. Толкаю ручку от себя, чтобы слегка подвернуть влево, и...

Внезапно вырвавшаяся из-под носа густая пелена воды накрывает меня с головы до ног. Впечатление такое, будто какой-то сумасшедший пожарный направил мне в физиономию тугую струю из брандспойта. Вода в глазах, в носу, во рту и, по моему, даже в ушах. Хорошо еще, что на мне гидрокостюм и непрокомаемая куртка! Ошалело откашливаясь и отплевываясь, выравниваю лодку, заметно потерявшую ход, и направляю ее в сторону берега.

Должен заметить, что несмотря на подобный “сюрприз”, в повороте аппарат ведет себя очень достойно и прогнозируемо, слегка накреняясь внутрь. По крайней мере, если не принимать во внимание холодный душ, даже на самых крутых виражах чувствуешь себя уверенно и безопасно. Есть, правда, одно “но” — держаться абсолютно не за что. Явно бы не помешал хотя бы один центральный подлокотник между сиденьями — общий и для водителя, и для пассажира. Кроме того, подобному аппарату обязательно нужен аварийный выключатель зажигания со шнуром, крепящимся к поясу водителя, ведь если сбросивший седока “вентилятор” двинется в неизвестность даже на холостом ходу, то вплавь его уже не догонишь.

Ну а заливание можно объяснить только неудачными носовыми обводами с излишне резким подъемом днища и слишком “вертикальными” скулами, врезающимися в воду при крене (это хоро-

Наезд на валун высотой 10 см над уровнем моря в исполнении вице-президента "ТехноСпортЦентра" В.Санкина. Пытались стащить вручную минут двадцать, после чего прибегли к помощи джипа. Корпусу — хоть бы хны.

шо видно на снимках). Специалисты фирмы заверили нас, что и эта проблема со временем будет обязательно побеждена.

Тем временем качу вдоль берега, понемногу приближаясь к нему. В очередной раз оторвавшись от экрана GPS, показатели скорости на котором стали вдруг расти сами собой, хотя газ я не прибавлял, испытываю нечто вроде шока. Вода-то подо мной есть? Впечатление такое, будто летишь прямо по песку! Глубины от силы сантиметров пять — отдельные камушки с кулак размером торчат над поверхностью воды, и те, которые не удается объехать, то и дело щелкают по днищу.

Едва тушу в себе стремление сбросить газ — моментально "сяду", и всей остальной братии придется ехать по заливу на джипе мне на выручку. А скорость уже перевалила за 50! Видно, и правду говорят, что "эйрбот" лучше всего чувствует себя именно на мелководье, когда плоскодонный корпус скользит словно по тонкому слою несжимаемой водяной смазки, "опираясь" через него непосредственно на дно.

Скоро становится чуть поглубже (сантиметров 20-30), а впереди вырастает сплошная стена камышей. Влетать в нее с хода особо не хочется, поэтому снимаю ногу с педали. Рев мотора стихает, но лодка, чуть приподняв нос, словно прибавляет ходу и еще метров 50 летит в режиме устойчивого глиссирования. Очевидно, если поэкспериментировать с углом тяги винта, наверняка обнаружатся дополнительные скоростные резервы — на ходу, как мне показалось, тяга высоко установленной силовой установки излишне нагружает нос.

При движении по инерции "вентилятор" практически неуправляем — необходима тяга мотора. По счастью, несет меня прямиком в открывшийся прямо по носу узкий, метров пяти шириной, проход в тростниковых зарослях. Углубившись в него на пару длин корпуса и лишь слегка погасив скорость, решаю: будь что будет. Ручку от себя, газу до отказу. Взревев мотором, аппарат развернулся буквально на месте, даже не зацепив тростниковые заросли — корму занесло, как при развороте с пробуксовкой колес на автомобиле — и бодро понесся к выходу. Море эмоций! (Войдя во вкус, потом я долго развлекался выполнением этого маневра — и надо, и не надо).

Объезжая торчащий из воды здоровенный валун, на хорошем ходу вылетаю прямо на тростниковый островок. Отворачивать поздно. Хлоп! По лицу хлестнули сухие жесткие метелки, а на носовой палубе под ногами моментально выросла солидных размеров копенка. Оборачиваюсь назад — островка нет и в помине, сбрил, будто бритвой. (Вадим

На первый взгляд, эта сцена больше напоминает дорожно-транспортное... то бишь, ВНЕдорожно-транспортное происшествие и последующую "разборку". Дудки. Это рабочий момент испытаний. Хотя, учитывая любовь соотечественников к джипам и возможность широкого распространения "вентиляторов", такие сцены в будущем вовсе не исключаются. "КиЯ" — за взаимопонимание на воде и на суше!

НА ЧЕМ ЕЗДЯТ «ЗА БУГРОМ»

Как видно хотя бы из этих трех снимков, “эйрботы” бывают самые разные. И “аэро-автобус” вместимостью до 15 пассажиров, изображенный справа — еще далеко не предел (есть аппарат и на 30 седоков!) А всего в модельном ряду одной только американской фирмы “Panther Airboat Corporation” десятка полтора “вентиляторов” на любой вкус. Оборудуются они автомобильными моторами “General Motors” или же авиационными двигателями мощностью от 200 до 450 л.с.

потом рассказал, что во время поездки в Штаты долго уговаривал местного водителя “эйрбота” пройти на полном ходу по камышам, и в итоге, когда вытряс из-под куртки всех угодивших туда жуков, понял, что такая езда — на большого любителя).

Сквозь подобные заросли лучше двигаться не спеша — хотя бы из тех соображений, чтобы не наскочить на камень. Я без труда одолел метров сто густого тростника, оставляя за собой ровный “канал”. Широкий приподнятый нос лодки стеной валил перед глазами высокие стебли — завораживающее зрелище! Над тростниковым “морем” торчали только моя голова и ограждение винта. При желании и здесь можно было развернуться буквально “на пятке”, прибавив газку.

Расположившийся слева пассажир ничего в поведении “вентилятора” не изменил — и приемистость, и скорость, и маневренность остались теми же, что и в одиночку. Но вот когда “под занавес” на борту оказались два пассажира и надувная лодочка, с которой велась фотосъемка, глиссер превратился в нечто подобное паровому буксиру. Подруливая к стоящему в воде джипу, я не сразу понял причин начавшейся там суматохи: экипаж его принялся поспешно захлопывать двери, задраивать окна и даже, по-моему, сделал попытку завести мотор. Куда это они собрались? А как же мы? Причина выяснилась буквально через несколько секунд, когда разведенная широким носом нашего аппарата волна от души шарахнула в борт джипа, как в причальную стенку.

На коротком подведении итогов у костра (сушиться пришлось всем без исключения) мы откровенно сообщили представителям фирмы о выявленных недостатках, хотя на довольных лицах присутствующих ясно читалось, что если б не надвигающиеся сумерки, все с удовольствием поносились бы по камышам еще часок-другой.

— Естественно, мы будем дорабатывать и этот экземпляр, — заявил вице-президент “ТехноСпортЦентра”. — Но выяснились и некоторые “стратегические” моменты. В частности, по нашему мнению, 150 “лошадей” — это ни то, ни се. Чтобы двигаться по суше, этого мало, а для уверенной и быстрой езды по воде хватит и меньшей мощности. Можно сэкономить и вес, и расходы. Поэтому в ближайших планах фирмы создание более легкой и экономичной аэролодки под “жигулевский” мотор рабочим объемом 1.7 л.

Ну а что касается “КиЯ”, то в наших ближайших планах — зимние испытания “вентилятора”. Интересно, как поедет он по снегу и льду? Команда “КиЯ” уже запасается теплой, непродуваемой и, главное, мягкой экипировкой.

А.Лисочкин

младшая сестра в семействе “ТАНГО”

С родоначальницей этого семейства — мотолодкой “Танго-360” — мы впервые познакомились еще летом, на соревнованиях по водно-моторному спорту на призы нашего журнала. Тогда молодой петербургский гонщик Андрей Овчинников буквально “в одни ворота” выиграл на ней заезды в классе 500 см³.

Напомним, что на возобновленных нами соревнованиях мы сделали основную ставку на надувные лодки. Подобное ограничение объяснялось, во-первых, стремлением как следует “обкатать” программу (участие в которой судов других типов будет, естественно, расширяться), а во-вторых, растущей популярностью надувнушек не только у нас в стране, но и за рубежом. Ну а в области производства таких надувных моторок, как РИБы (лодки с жестким днищем и надувными бортами), начинается самый настоящий бум. Именно к этой категории и относилась “звезда” наших гонок.

Сами мы в организационной суматохе даже прокатиться на ней не успели. И едва сообразили, что пора, наконец, испытать “Танго-360” лично, как получили приглашение “погонять” на мерной миле ее младшую, хотя и более крупную сестру — “Танго-420”.

О преимуществах РИБов на страницах журнала говорилось уже не раз, так что особо повторяться не будем. Скажем лишь, что будучи “гибридом” обычной жесткой лодки и надувнушки, суда этого типа унаследовали положительные стороны от обоих своих прародителей — пусть даже и с рядом незначительных компромиссов. Насколько конструкторам “Танго” удалось свести эти компромиссы к минимуму, нам и предстояло выяснить.

Надо сказать, что лодка является плодом сотрудничества сразу трех питерских компаний. Идея проекта принадлежит маркетинг-группе ГУП “Адмиралтейские верфи”, а конструкторская проработка проведена совместными усилиями специалистов “Адмиралтейских верфей” (жесткое днище) и фирмы “Мнев и К” (надувные баллоны). Финансирование, координацию проекта, обеспечение испытаний и продвижение новой продукции на рынок осуществляет ЗАО “Меркурий-НИИ ТМ”.

Устье Малой Невки у самого выхода в залив, где располагалась на сей раз наша испытательная база, встретило нас полуметровой волной и сильным порывистым ветром. Мы сразу приуныли — доверившись безоблачному небу и яркому солнцу, непромоканцев никто не захватил. Лодочка-то четырехметровая! Кроме того, несколько настораживала предложенная конструкторами лодки программа испытаний — нагрузочная таблица была расписана аж на шесть седоков. Представив себя вшестером на “классической” моторке подобных размерений в такую погоду, мы приуныли еще больше. Однако у создателей лодки, несмотря по отсутствие “штормовой” экипировки и собравшуюся на берегу толпу народа, привлеченного в качестве живого балласта, лица оптимизма не теряли — и не без оснований, в чем мы вскоре убедились сами.

Технические характеристики мотолодки “Танго-420”

Длина жесткого корпуса, м	3.38
Длина лодки с надувным баллоном, м	4.21
Ширина кокпита, м	0.9
Длина кокпита, м	3.18
Диаметр баллона, м	0.45
Вес лодки в сборе, кг	104
Вес баллона с банками и веслами, кг	27
Толщина, мм	
обшивки днища и транца	3
остальных элементов	2
фанерного пайола	6

Начали мы, по традиции, с внешнего осмотра новинки. Здесь сразу сделаем небольшое отступление — нашим постоянным читателям наверняка известно, что “Адмиралтейские верфи” работают исключительно с алюминием, и сварные лодки семейства “Мастер” знакомы уже многим.

Традиции свои заводские конструкторы нарушать не стали, и жесткое днище “Танго-420”, как и у ее предшественницы, сварено из АМг (большая редкость даже при нынешнем всемирном засилии РИБов, корпуса которых делаются, в основном, из пластика). Мы уже укоряли изготовителей лодок “Мастер” за некоторую неэстетичность сварных соединений (пусть даже прочных и надежных), и вот первый удачный компромисс — догадаться, что основа лодки алюминиевая, можно далеко не сразу. По крайней мере, на воде, когда металлическую сущность “Танго” можно распознать разве что со стороны транца — все остальное закрыто надувным подковообразным баллоном и фанерным пайолом с черным полимерным покрытием. Кстати, покрытие это показалось нам скользковатым, особенно при попадании на него песка.

Оборудование лодочки, рассчитанной на румпель-

которые представляют собой РИБы вообще и “Танго” в частности, можно сказать, что создателям лодки вполне удалось соблюсти баланс положительных качеств: обладая грузоподъемностью, остойчивостью и безопасностью надувнушки, по мореходности, управляемости, скоростным качествам и, что очень немаловажно, прочности “Танго” не отстает от классических жестких лодок.

Правда, под конец испытаний у нас возник спор по поводу еще одного немаловажного компромисса. “Если это надувнушка, то почему ее нельзя разобрать и уложить в пакеты?” — поинтересовался один из наблюдателей. Лодка достаточно тяжелая, и, скажем, на крыше автомобиля ее не увезешь — нужен трейлер, даже если снять надувные борта, которые крепятся к днищу на соединении “ликтрос-ликпаз”. В споре каждый остался при своем мнении, хотя наша точка зрения такова, что трейлер при таких размерениях понадобится и в том случае, если сделать разборным и днище, причем такой вариант явно проигрывал бы нынешнему в плане веса и прочностных характеристик. Кроме того, это был бы уже не РИБ.

По нашему мнению, “Танго” — что называется, лодка сезонной сборки. С наступлением зимы, сняв борта, нетрудно найти место для хранения плоского жесткого днища даже в обычном гараже — например, поставив его у стены или подвесив под потолком. Учитывая серьезные проблемы с зимней стоянкой, которые испытывают многие наши водномоторники, это тоже достаточно серьезный плюс.

“заряженная” малютка, или ТЮНИНГ ПО-РУССКИ

Интересно, что получится, если на “Запорожец” или “Оку” поставить движок сил на двести? Думается, что ответ на этот вопрос так никогда и не выйдет из области чисто теоретических. А вот на воде, видать, все проще, особенно при наличии подвесных моторов.

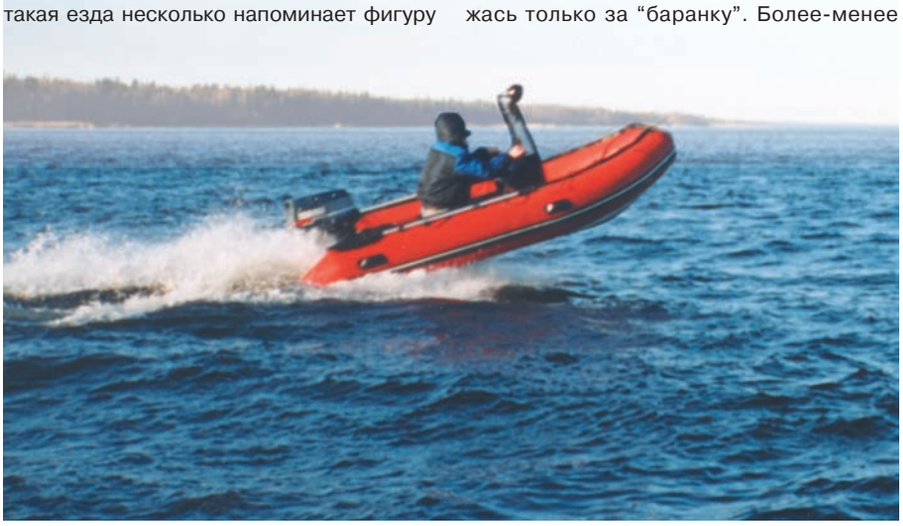
Упомянутая уже “чемпионка” — “Танго-360” — будучи хоть и опытным образцом, в конце концов обрела своего законного владельца. Покатавшись на ней с пятисильным моторчиком, хозяин лодки вспомнил про ее спортивные заслуги и обратился на “Адмиралтейские верфи” с просьбой установить на нее... 40-сильную “Ямаху”. Сказано — сделано.

Корпус и, в первую очередь, транец были значительно усилены, а в кокпите установлена консоль с “дистанционкой” и небольшим ветровым стеклом. В качестве дополнительного оборудования лодочка обрела эхолот, приемник GPS и фару-искатель. И вот в один прекрасный день нас пригласили на Ладогу покататься на том, что в итоге получилось.

Сомнений в том, что катание это будет весьма экстремальным, у нас не было. И мы не ошиблись — особенно если учесть коварную ладожскую волну. При попытке дать газ с одним водителем малютка вставала свечой и довольно долго продвигалась вперед именно в такой “позе”. Один из наблюдателей сказал, что такая езда несколько напоминает фигуру высшего пилотажа под названием “кобра”.

Для выхода на глиссирование требовалось привстать и наклониться над пультом управления, чтобы сместить центр тяжести в нос. Не спасала даже гидравлическая система регулировки угла наклона мотора. Один раз автор этих строк чуть не исполнил еще одну “фигуру”, знакомую ему пока лишь чисто теоретически и лично еще не испытанную — а именно, переворот через транец. При очередной попытке выйти на глиссирование против ветра лодка встала под углом почти 90 градусов и чуть было не опрокинулась “на спину”. Прижавшись головой к крошечному “спортивному” рулю, автор резко сбросил газ и пережил пару томительных секунд — пока огромный вал за кормой, в котором почти “утонул” капот мотора, окончательно не решил отстать.

В режиме глиссирования “заряженная” лодочка тоже больше напоминала гидроцикл для фристайла, чем привычную моторку. Большей частью она летела по воздуху, совершая длинные прыжки, а ваш покорный слуга в позе Волка из “Ну, погоди!” летел по воздуху над ней, держась только за “баранку”. Более-менее



разогнаться удалось лишь при движении вдоль волны, да и то результаты для такого мотора мы называли бы достаточно скромными — 54 км/ч с одним водителем и 48 км/ч втроем.

Однако владельцы своим маленьким монстром очень довольны. Иной раз тяга к острым ощущениям и возможность произвести на окружающих неизгладимое впечатление перевешивают все практические доводы...

А.Лисочкин

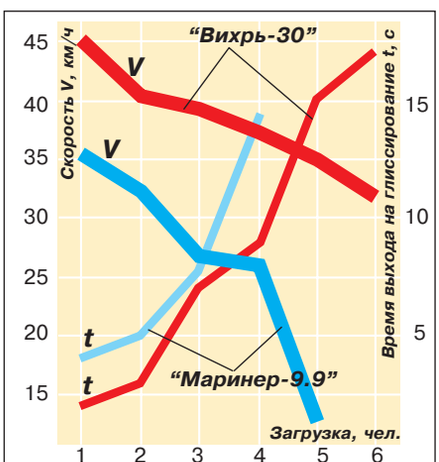
Справка “КиЯ”:
Стоимость модели “Танго-360” — 1500 USD, “Танго-420” — 1800 USD.
Телефоны для контактов в Санкт-Петербурге (812) 535-1639 и (812) 535-2496.

ный вариант управления, достаточно спартанское — тросовая обвязка поверх баллона (за которую можно держаться, влезая в лодку из воды), две мягкие резиновые направляющие, по которым перемещаются три банки из толстой лакированной фанеры, и весла. Понравилось, что уключины у весел шарнирные (а не те резиновые "уши", к которым мы привыкли на отечественных надувнушках), есть и упоры-защелки для крепления по-походному. Правда, на ходу от тряски весла иногда выскакивают из креплений — коротковаты резиновые "рожки".

Банки, как уже отмечалось, можно переставлять по длине и стыковать между собой в зависимости от числа пассажиров. В том, что они заметно пружинят под весом седока, есть и свои плюсы, и свои минусы. С одной стороны, они неплохо амортизируют тряску при движении на волне, с другой, если сдвинуть вместе две банки, получается нечто вроде щипцов. За что они щиплют — объяснять, наверное, не надо.

Весла играют здесь роль вспомогательного движителя и, несмотря на удобные уключины, все же коротковаты. Да и упереться ногами при гребле абсолютно не во что. Однако с поднятым из воды мотором "Вихрь-30", бензобаком и аккумулятором один гребец, который явно не перенапрягался на веслах, показал вполне приличный результат — 3.6 км/ч.

Испытания под мотором решено было начать с максимальной нагрузки в шесть человек. Еще раз помечтав о недоступных непромоканцах, мы заняли свои места. На "Танго" столь внушительная компания особого впечатления не произвела — в процессе погрузки ни разу не возникло какой-либо "острой" ситуации вроде резкого крена, что явно произошло бы на классической жесткой лодке. Мощные надувные борта надежно держали ситуацию под контролем. Ну а судя по едва увеличившейся осадке, можно было смело взять с собой еще как минимум двоих пассажиров — если бы оставалось свободное пространство.



Результаты скоростных испытаний мотолодки "Танго-420"

Замеры скорости мы производили на более-менее спокойной воде, поднимаясь для этого выше по реке (для компенсации влияния на результаты ветра и течения каждый раз проводилось по два "заезда" в обе стороны), но при пересадках все равно приходилось преодолевать взволнованный участок у самого устья. "Танго" и тут показала себя молодцом — ни разу в кокпит не попало ни капли воды! Естественно, при встрече с особо крупной волной мы благоразумно снижали скорость. С полной нагрузкой против полуметровой волны можно было достаточно комфортно двигаться со скоростью около 15 км/ч, а вдвоем мы рискнули даже "прохватить" на глиссировании (20-25 км/ч). Забрызгивания не наблюдалось и в этом случае, хотя сидящего на передней банке пассажира изрядно протрясло. Хорошо хоть банка на мягких резиновых направляющих!

При движении по волне "Танго" иногда зарыскивает, особенно с полным экипажем, а вот вдоль волны — даже короткой ветровой — летит, как по гладкой воде.

Даже на резких поворотах паники на борту не возникало — с неглубоким внутренним креном лодка уверенно вписывалась в заданную траекторию. Правда, с одним водителем и "Вихрем-тридцаткой" на полном газу при особо крутых виражах пару раз наблюдались небольшие проскальзывания — хотя тоже вполне прогнозируемые и безопасные. Надо сказать, что при небольшой нагрузке надувные борта в процессе глиссирования практически не участвуют — большей частью "Танго" идет на алюминиевом жестком днище.

Испытания проводились с двумя подвесными моторами — "Вихрь-30" и "Маринер-9.9". И тут нас ждал очередной сюрприз: хоть отечественный движок втрое превосходил своего заморского собрата по мощности, разница в скоростях оказалась не столь существенной. Более того — "Танго" с "Маринером" и штатным винтом (шаг 9 дюймов) сохраняла способность глиссировать с четырьмя человеками на борту!

В качестве комментария к цифрам, которые мы свели в отдельнй график, заметим, что оба мотора были абсолютно новыми, необкатанными, а дросселирующая ограничительная шайба не позволяла "Вихрю" развивать полные обороты. Подсоединить тахометр к "Маринеру" нам не удалось, а что же касается "Вихря", то частота вращения чуть более пяти тысяч, показанная на полном газу с одним водителем, говорит сама за себя. Для зажатого ограничителем двигателя это явный "перекрут", и аналогичного явления следует ждать со штатным винтом на обкатанном моторе, так что при установке "тяжелого" скоростного винта с одним-двумя человеками на борту можно наверняка рассчитывать на скорости за 50 км/ч.

Возвращаясь к теме компромиссов,

С «Ветром» подмышкой

Задумали мы эти испытания еще летом, когда под натиском звонков в редакцию с просьбой сообщить координаты людей, строящих парусные надувные катамараны, мы решили договориться о сотрудничестве с единственными на сегодняшний день производителями таких плавсредств в стране — питерской фирмой "Тритон".

Действительно, не было в прошедшем сезоне популярнее вопроса: "Скажите, кто у нас делает надувные катамараны?" Даже из Канады звонили. Нам это в конце концов надоело, и мы решили не только ответить на этот вопрос, но и познакомить желающих с "Ветром", о котором упоминалось в предыдущем номере.

Технические характеристики разборного парусного катамарана "Ветер"

Длина, м	5.0
Ширина по осям поплавков, м	2.0
Диаметр поплавка, м	0.45
Высота мачты, м	6.6
Грузоподъемность, кг	350
Площадь парусности, м^2:	
Грот	8.0
Стаксель	2.0
Вес, кг	65
Габариты упаковок, м:	0.4x0.25x1.1 2.2x0.25x0.25

Предназначен для походов и прогулок по рекам и озерам при высоте волны не более 0.5 м и силе ветра не более 10 м/с.

Поскольку владелец "Ветра", любезно согласившийся предоставить нам его для испытаний, принимал участие в традиционных соревнованиях туристов-парусников, забирать катамаран нам пришлось прямо "с воды", после финиша заключительной гонки. Для полной, по-научному выражаясь, презентативности теста нам следовало получить его в заранее упакованном виде, дабы проверить, уложимся ли мы в предусмотренный изготовителем полуторачасовой норматив сборки без посторонней помощи, пользуясь одной лишь инструкцией. Но все же мы не удержались от того, чтобы не понаблюдать за процессом, что называется, в обратном порядке.

Увиденное нас несколько успокоило — буквально минут через десять после финиша "Ветер" был полностью разобран, а детали убраны во вместительный "баул" и длинный мягкий пенал. Обе упаковочные емкости изготовлены, надо сказать, весьма культурно, снабжены многочисленными ремешками с самоконтрящимися пластиковыми пряжками и удобными мягкими ручками. На "короткой" упаковке имеются даже рюкзачные лямки, но от "пешеходной" части испытаний, прикинув вес баула в руках, мы сразу решили отказаться и подогнали стоящий наготове ВАЗ-2107 с установленным на крыше багажником поближе к берегу.

Инструкция предлагает перевозить баул в заднем багажнике, а пенал — на крыше. С фиксацией последнего проблем не возникло — одного отрезка обычной бельевой веревки длиной метров семь оказалось вполне достаточно. Единственно советуем владельцам "Ветра" последовать нашему примеру и время от времени проверять крепление, особенно на первых километрах пути — на ухабистом трясучем проселке, ведущем от озера к шоссе, уложенные в мягкий пенал трубы распределились поплотнее, и натяжение веревки ослабло.

А вот "баул" залезать в багажник "семерки" почему-то отказывался. Можно было бы выиграть пространство, переложив со штатного места "запаску", но мы решили не возиться и пристроили его на свободном заднем сиденье. (Забегая вперед, скажем, что уже после окончания испытаний, аккуратно и без спешки уложив содержимое упаковки, мы все-таки сумели впихнуть ее в багажник, причем там еще и хватило место для пары объемистых сумок. Нужда заставила — сиденье потребовалось для пассажиров.)

Без приключений одолев полторы сотни километров до традиционной акватории редакционных испытаний — озера Вуокса в районе Приозерска — и как следует отдохнув, на следующий день около десяти утра мы въехали на территорию приозерской спасательной станции и выгрузили тюки из машины. Многозначительно щелкнул секундомер.

Недаром говорят мудрые люди: где один управится за час, там семеро провозятся десять! В общем, такие сцены, как сборка "Ветра" испытательской командой "КиЯ", надо снимать на кино.

Как вы уже догадались, было нас много — а именно пятеро. И происходило все примерно так: один из нас, держа в руке инструкцию, словно оперный певец партитуру, и вдохновенно запрокинув голову, провозглашал что-нибудь вроде: "Через нижние кольца центральных шпангоутов проденьте центральные части нижних стрингеров обсаженной частью в сторону кормы и состыкуйте их!" После этого минут десять слышались только звяканье перебираемых деталей и невнятное бормотание: "Это у тебя верх-

ний стрингер или нижний?" — "Какой еще нижний — передний!" Апофеозом нашего сборочного идиотизма оказалась установка ноковой части гика вместо укосин шверта (эти шарнирные детали малость похожи) и безуспешные попытки приспособить к торчащим из-под днища коротким трубочкам что-нибудь подходящее по диаметру. В общем, все очень напоминало старинную цирковую репризу "Бим и Бом строят дом".

И действительно: выбрать при первой сборке из кучи всевозможных трубок нужную, руководствуясь исключительно принятой в инструкции терминологией, оказалось вовсе не простым делом (несмотря на то, что среди сборщиков имелись люди с дипломами кораблестроителей!). Согласны, что мы дураки, но и инструкция должна быть на дурака рассчитана! На третьем часу возни (секундомер был давно стыдливо убран подальше) мы единодушно решили посоветовать создателям "Ветра" хоть как-то отмаркировать всю эту бездну деталей — например, выбитыми на них цифрами. Руководящие указания стали бы куда проще: скажем, "подсоединить деталь № 3 к детали № 28". Удобна была бы и цветовая маркировка, когда синюю метку совмещаешь с синей, красную — с красной и т.д.

Во время всей этой суеты очень понравилось, что нарядное анодное покрытие не только придает алюминиевым деталям "фирменный" вид, но и не пачкает руки, как происходит это при сборке подобных судов любительской постройки. Пришлись нам по душе и поплавки из виниплана плотностью 800 г/м^2. Прочность материала — по крайней мере, внешне — сомнений не вызывает (в отличие от материала, примененного на "Просторе"). Кроме того, каждый из поплавков разделен на два независимых отсека, и в случае даже значительного повреждения можно безопасно добраться до базы.

Поскольку катамаран уже пару раз разбирали и собирали до нас, вскрылись некоторые слабые места конструкции. В частности, однажды наши предшественники, судя по всему, не до конца надвинули фиксирующую трубочку на замок одного из стрингеров, отчего стальной замок перекосился в алюминиевой трубе. Попытки устранить перекос ни к чему не привели, и нам пришлось прибегнуть к помощи напильника. Сорванной стальным болтом оказалась и алюминиевая резьба на одном из углов "рамы" катамарана, и это неудивительно — соединение не шарнирное, и обеспечить соосность резьбы, "наживляя" болт и удерживая на весу длинную массивную трубу, достаточно трудно. (Конструктор катамарана Игорь Романов, которому мы потом высказали свои замечания, согласился, что эти узлы требуют доработки и даже поделился некоторыми предварительными конструктивными решениями. Обещал он, кстати, и более понятную, богато иллюстрированную инструкцию).

Когда уже практически в сумерках сборка была более-менее закончена, мы вкратце подвели итоги и пришли в такому выводу: доведись нам собирать катамаран еще раз, то часа в три мы бы уложились — львиная доля времени была потеряна на "опознание" нужных деталей, поиск ошибок и их исправление, для чего собранные уже узлы приходилось разбирать по новой.

Поскольку на Вуоксе с утра царил полный штиль, собранный катамаран мы оставили на спасательной станции и отложили ходовые испытания на следующий день.

С утра мы с удвоенной энергией довооружили парусник и не мешкая вышли на воду. Вышли втроем, посадив на руль настоящего специалиста — мастера спорта международного класса по парусу Алексея Мурашкина. Ко всем прочим достоинствам и титулам добавим то важное обстоятельство, что Алексей единственный из нас уже имел опыт хождения на надувных катамаранах — в свое время он был владельцем популярного в народе катамарана "Простор" и кое-какие ощущения от тех плаваний еще сохранил в памяти. Уже в момент установки рангоута он отметил, что мачта "Ветра" сильно напоминает "просторовскую". Как позже выяснили из инструкции, так оно и есть: создатели "Ветра" не стали совершенствовать неплохо зарекомендовавшую себя мачту "Простора" и просто закупают комплект рангоута на ныне простаивающем заводе в Москве. При проектировании нового катамарана внимание было уделено, в основном, прочности и обводам надувных корпусов, общему дизайну и технологичности производства. Ну и снижению себестоимости, естественно. Напомним, что на "Просторе" стояли 5.3-метровые поплавки из тонкой прорезиненной ткани, усиленные в носах узкими "башмаками". Поплавки на "Ветре" выполнены из современных, более надежных материалов (из виниплана делают все современные "надувнушки") и имеют цельноклеенную конструкцию без дополнительных "надстроек". Они стали и внешне приятнее, и работать с ними удобнее.

Вуокса откликнулась на наше желание покататься на новом для нас снаряде легким ветром и практически гладкой водой. Так что нам не удалось проследить за тем, как "Ветер" всходит на волну, как он ведет себя на кренах и каким образом берутся рифы при неожиданном усилении ветра. Впрочем, и тем условиям, что подарила нам в тот день осенняя природа, мы были рады.

Общий вес груза (т.е. нас троих в теплых непромоканцах) составлял порядка 250 кг, в то время как инструкция допускает нагрузку в 350 кг — для проверки мы смело могли взять с собой еще какого-нибудь толстяка, но слабый ветер отговорил нас от этой затеи. Между тем наши четверть тонны были без проблем сдвинуты с места — катамаран легко "подхватил" и побежал в полветра. Не успели еще сопровождавшие нас коллеги "раскурить" движки на своих моторках, как мы уже ушли от базы километра на полтора.

Пока Алексей приноравливался к рулю (точнее, к румпелю: накануне эксперимента "родное" перо было сломано, и нам достался его аналог — руль от самодельного несерийного катамарана, и его румпель явно нуждался в доработке), мы распределили обязанности: второй член экипажа взялся за стаксель-шкоты, а третий занялся замерами внешних параметров — силы и направления ветра, скорости, температуры воздуха за бортом, да и вообще — следил за ощущениями.

На ходу то и дело проверяли работу шверта, перегибаясь через переднюю

балку. Основания для сомнений были — дело в том, что в штатном варианте рабочее положение шверта обеспечивается резиновой оттяжкой (которая не способна удержать его даже на берегу), и поэтому при сборке мы прицепили еще одну — дополнительную.

Замысел, в принципе, неплохой — при задевании, скажем, за ту же каменную гряду (которые в обмелевшей Вуоксе "вылезли" в самых неожиданных местах) шверт попросту автоматически откидывается, и побледневшие, но невредимые яхтсмены бодро продолжают свой путь. "Поворот делаем при характерном постукивании изпод палубы!" — командовал наш титулованный рулевой при лавировке в узкости. Хотя принудительно выбрать шверт нереально — снасточка-то для этого имеется, но ее необходимо снабдить талями как минимум в три лопаря, чтобы с этой задачей справился обычный человек, а не тяжелоатлет.

Кроме того, даже двух резиновых оттяжек оказалось недостаточно — под конец путешествия шверт ушел назад, отчего центровка катамарана, естественно, изменилась. Было бы куда лучше снабдить шверт нормальными шверт-талями, действующими в обе стороны. Ходовую ветвь талей можно пустить поверх палубы в ДП и снабдить ее цветной марочкой, чтобы определять положение шверта. А роль "автомата безопасности" мог бы сыграть специальный стопор, открывающийся при пиковых нагрузках — скажем, при ударе шверта о камни.

Вскоре подоспели и мотолодки. Договорившись о пути следования, мы продолжили плавание в сторону второго плеса, туда, где открытой воды и ветра побольше, где, может быть, мы встретим волну. Выход на плес лежал через узкую горловину, создающую эффект аэродинамической трубы — ветер здесь стабильно дул вдоль естественного канала строго навстречу нашему движению. Таким образом мы могли сразу же приступить к оценке лавировочных качеств доверенного нам спортивного снаряда.

Лавировка в узкой горловине против ветра, дувшего со скоростью 3-5 м/с, позволила нам произвести более-менее точные замеры лавировочного угла и дрейфа. Путь через горловину лежал в направлении строго на север. На левом галсе наш компасный курс составлял 45°, в то время как GPS показывал 55°. Повторив замеры несколько раз, аналогичную разницу получили и на правом галсе. 10-градусный дрейф даже в слабый ветер вполне понятен — вес самого катамарана втрое меньше веса седоков, да и шверт тут один, а не два, как на гоночных катамаранах.

Алексей отметил, что оверштаг крутить значительно проще, чем на "Просторе", где отсутствует стаксель. Передний парус, несомненно, принципиально улучшает способность катамарана совершать повороты.

Пока развлекались с приборчиками, катамаран выскочил на широкий плес, и мы некоторое время походили специально, что называется, "на камеру". Поскольку, повторим, ветра было немного, заставить парусник выйти на один поплавок и сделать эффектный снимок нам никак не удавалось. Возникла сумасшедшая идея закренить катамаран под ветер и так сфотографироваться. Как только мы втроем сместили свою массу на подветренный борт, наветренный поплавок оторвался от воды и катамаран начал стремительно опрокидываться. Нежелание купаться в октябрьской воде положительно сказалось на быстроте реакции, и естественное распрямление наших тел в сторону, противоположную крену, успокоило восставшую машину и вернуло нам спокойствие неторопливого плавания.

"Нужно закренивать вдвоем, а кто-то один пусть остается на наветренном борту" — последовал вполне логичный совет из моторки. Мы, в свою очередь, предложили советчикам лично продемонстрировать нам такую технику хождения под парусами. Сами понимаете, что эксперимент так и не состоялся. Поэтому имеем, что имеем: идиллические картинки по типу "Трое в лодке..." — только зонтиков не хватает.

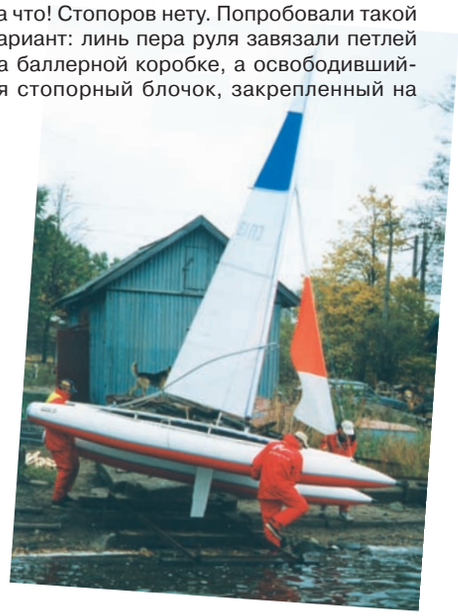
Попробовав управление на различных курсах, мы решили, что самое время сделать замеры для построения "поляр", то бишь полярных диаграмм скоростей. Как раз в этот момент подраздуло. Чистый ветер выбил из "ветрочета" вполне приличные показания (5-6 м/с), и мы поехали. Еще одна лавировка, галфвинд, бакштаг... Пока шли бакштаг левого галса, забрались сильно под берег, а здесь уже другой ветер. Стали возвращаться на осевую линию плеса, попробовали галфвинд правого борта — очень хорошо! Уже и динамика какая-то появилась, и брызги в лицо, и на порывчиках можно вывеситься в откреп, зацепившись ногами за ремни...

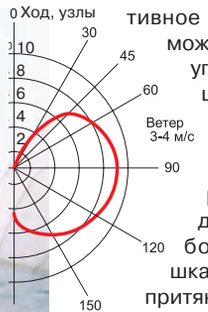
Тут бы и поработать нашим фотомастерам, да мы их, как на грех, отпустили — мол, не мешайте работать. Те, в свою очередь, показав нам рукой генеральное направление движения ("Следуйте до горизонта, далее направо порядка пятидесяти метров, там мы и будем рыбачить"), отправились к таинственному острову, на котором "все готово в лучшем виде, только не задерживайтесь", и через несколько минут скрылись из виду. Рев "Нептуна" и заморской "Сельвы" затих в далеких камышах.

Мы продолжили эксперимент. К сожалению, пока наслаждались движением в полветра, тот и сам вполовину поубавился, и замерить полный бакштаг и чистый фордевинд в прежней ветровой кондиции нам не удалось. "Поляра" потихоньку уплывала из наших рук, но теперь это уже не расстраивало — мы просто получали наслаждение от хождения под парусами. Даже наш великий кормчий А.Мурашкин оставил свои гоночные замашки и умиротворенно заметил: "Эх, ребята, что еще нужно простому туристу? Плывешь себе, куда надо — ни на веслах не надрываешься, ни мотором не тарахтишь..."

Тем временем определились некоторые ощущения, связанные с техникой управления катамараном, на которых теперь хотелось бы остановиться.

При достаточной нагрузке на грот даже у опытного рулевого (а в опыте Мурашкина сомневаться не советуем) возникает желание закрепить гика-шкот на палубе, а не держать его в руке. Тем более захочется разгрузить руку при длительном движении одним галсом. А заложить-то шкот не за что! Стопоров нету. Попробовали такой вариант: линь пера руля завязали петлей на баллерной коробке, а освободившийся стопорный блочок, закрепленный на





Полярная диаграмма скоростей

металлической пластине, употребили для фиксации упомянутого шкота. Помогло, но ненадолго: пластина вскоре отогнулась — уж больно слаба.

Позднее конструкторы объяснили нам, что фиксировать гика-шкот нежелательно, так как владельцы туристских парусных катамаранов в большинстве своем не являются искушенными яхтсменами, и вполне могут прозевать усиление ветра или крепкий ветровой порыв. Если шкот будет заложен, путешественники неминуемо окажутся в воде, что плохо. Нам же кажется, что быстро обезветрить грот, гика-шкот которого проведен через стопорный блок, после некоторой тренировки сможет практически каждый.

Что же касается стаксель-шкотов, то здесь все более понятно и удобно. Пара блоков закреплена посередине между ДП и каждым бортом на стропе, идущем поперек катамарана, и пропущенные через них шкоты фиксируются в кулачковых стопорных блочках, закрепленных по бортам. Однако следует отметить, что усилия при выборке и набивании шкота показались "матросу" великоватыми, хотя стаксель-то с носовой платочек!

Вероятно, это связано с особенностями проводки: чтобы заложить на стопор ходовой конец, приходилось тянуть его не к себе, а немного в сторону, так как сам стопор расположен дальше в нос от того места на палубе, где сидит шкотовый. И поскольку быстрота и "красота" поворота на нашем катамаране, практически не имеющем инерции, во многом зависела как раз от грамотной и расторопной работы на стакселе, наш "горилла" после получаса интенсивной лавировки принялся дуть на стертые ладони, а вскоре и вовсе стал откровенно сачковать.

Пока мы изучали работу такелажа, возлежащий в районе мачты коллега (который утруждал себя исключительно нажиманием кнопок на приемнике GPS) лениво отметил, что брызги все-таки летят, и что неплохо было бы использовать специальный виниловый обтекатель, который крепится в носовой части катамарана и хорошо предохраняет от замывания. Такой обтекатель предлагается фирмой в качестве одной из опций поставки.

К слову, фирма-изготовитель предлагает в комплект к "Ветру" также и съемный багажник — бортовые баллоны из того же материала; на время перехода они навешиваются на поплавки в корме.

Как мы уже говорили, повода брать рифы, уменьшать парусность у нас не было — стоял погожий осенний день, и ветер был почти ласковым. И все же мы ухитрились попасть в ситуацию, когда возникла необходимость стравить грот по фалу. Сделать этого мы не смогли, и вот по какой причине.

При постановке грота (еще на берегу) мы прибегли к упрощенному способу: заведя усиленную переднюю шкаторину в лик-паз на мачте, мы просто зафиксировали топовый угол в верхней точке, не утруждая себя проводкой грота-фала. Поступать так, конечно, можно, ведь большинство плаваний на подобных суденышках проходит вблизи берега, и всегда есть возможность, выйдя на твердую землю, перезавести грот, взять рифы и продолжить плавание. Этот вариант ввиду его простоты является наиболее популярным. Инструкцией же предусмотрена проводка грота-фала через блок, закрепленный у топа мачты, и в этом случае последующая работа с гротом существенно упрощается.

Так вот: разгоняясь после очередного поворота оверштаг, мы заметили, что галсовый угол грота выскочил из лик-паза, а за ним начинает потихоньку вываливаться и нижняя часть передней шкаторины.

Бороться с этим явлением довольно просто — нужно наряду с вертикальной оттяжкой заводить и горизонтальную, которая бы плотно притягивала галсовый угол к мачте (в инструкции про это не говорилось). Можно придумать и конструктивное решение — например, возможность фиксировать галсовый угол грота на мачте с помощью шпильки или пальца, пропущенных в люверс. Мы же, поленившись приставать к берегу из-за такой ерунды, решили возникшую проблему довольно варварским способом — отверткой затолкали шкаторину обратно в лик-паз и притянули ее к мачте шкертом. Плавание продолжалось.

Получив практически все интересовавшие нас цифры и ощущения, мы направили катамаран вдогонку нашим товарищам. Путь лежал между маленькими островками, вдали от "большой воды", где еще хоть как-то дуло. Здесь же ветер, до того постепенно стихавший, попав в лабиринт островов, и вовсе сник, распался штилем. Мы, несколько удрученные таким поворотом событий (весла-то у нас не было), пытались подольше сохранить ход по инерции, но вскоре все же остановились. Тихо, красиво кругом, и — никого.

В этот момент мы волей-неволей задумались о том, что неплохо было бы еще и мотор подвесной с собой прихватить. Силы так на две-три. С другой стороны, куда и как его крепить, было непонятно — инструкция на этот счет пояснений не давала, а однозначного места на катамаране для этой цели вроде бы и нет. Что странно, ведь в дальнем туристском походе без подвесника вряд ли можно обойтись. Конструкторам "Ветра" явно необходимо подумать над этим вопросом.

Проходит пять, десять минут ожидания. Что ж нам делать-то?! Наконец, откуда-то из-за островов слышен мощный рев подвесника. За нами приехали. Брошен буксирный конец, который мы фиксируем на стаксельной балке, и наш "Ветер" бодро устремляется вслед за "Казанкой".

На берегу нас действительно уже поджидал роскошный прием: костерок, накрытый стол и все такое. В общем, через пару часов решили возвращаться, чтобы успеть засветло на базу. Вышли под парусами. Задувало слабо-слабо (от силы 2 м/с). И тем не менее, стоило только парусам зацепить немного ветра, забрать его легкое, почти неощутимое дыхание, как катамаран послушно подавался вперед. Да, похоже, что "Ветер" с ветром — "на ты".

Оставалось уточнить время, которое мы затратим на разборку и упаковку. Та же инструкция, к примеру, обещала нам 30-минутный процесс. Но, как говорится, ломать — не строить. Буквально минут через пятнадцать после выхода на берег мы уже садились в машины и выруливали на Приозерское шоссе. Довольные катамараном и собой мы возвращались домой, в серый промозглый Питер.

А.Петров, А.Лисочкин

Редакция выражает признательность начальнику Приозерской спасательной станции ГИМС Ленинградской области Виталию Максимовичу Карязову за радушный прием и содействие в проведении испытаний.

ТРИТОН

Адрес:192102, Санкт-Петербург, Волковский проспект, 146, корп. 1, офис 222а.
Телефон/факс: (812) 269 4330
E-mail: triton@lek.ru

«ГАРМИН» GPS 12: ì àë, ää óääàë

Как многие из вас, наверное, уже догадались, термин “мерная миля” употребляется в названии нашей рубрики больше в образном смысле. Мерных участков на водной глади для судовых испытаний давно уже никто не размечает. Чтобы снять те же скоростные показатели, используются всевозможные электронные приборы. Наши коллеги из родственных изданий за рубежом, например, с успехом применяют для этой цели приемники GPS, получившие в последнее время широкое распространение во всем мире. Мы тоже решили не отставать от последних веяний, и поэтому в конце лета арсенал редакционной измерительной аппаратуры пополнил новенький персональный навигатор “Гармин”.

Забавно, но факт: именно ему единственному и пришлось пройти испытания на мерной миле — настоящей мерной миле в прямом слова и без всяких кавычек, ведь от точности его показаний зависела правдивость результатов всех наших редакционных тестов.

По габаритам и весу “Гармин” GPS 12 уже вплотную подобрался к самым маленьким сотовым телефонам стандарта NMT-450 (слева). Более компактные телефоны стандарта GSM (справа), наверное, уже предел миниатюризации “навигаторов” — с маленького дисплея будет трудно считывать показания.

“Какой он маленький!” — воскликнул при появлении “новобранца” (легкого компактного приборчика размером с сотовый телефон) один из сотрудников редакции, имевший ранее дело с аналогичными устройствами, габаритами и весом напоминавшими кирпич, снабженный торчащей сбоку бочкообразной антенной. Миниатюризация в области электроники движется семимильными шагами, но на сегодняшний день наш “Гармин” — один из самых маленьких “навигаторов” в своем классе.

Вполне естественный шаг при попадании в руки подобной игрушки — немедленно ее включить, даже не заглядывая в инструкцию. Но открыть инструкцию все же пришлось, дабы выяснить, чем наш малютка питается. К счастью, дорогостоящих и редких деликатесов не потребовалось: пришлось купить лишь четыре пальчиковые алкалиновые батарейки размера “АА”, которых полным-полно в любой лавке. Это нам понравилось — будь здесь встроенный аккумулятор, где-нибудь в глуши мы рисковали бы оказаться на нуле из-за отсутствия розетки для подключения зарядного устройства. И пусть “Гармин” достаточно прожорлив — комплекта свежих батареек, как небезосновательно предупреждает инструкция, хватает в среднем на 12 часов непрерывной работы — это не беда: запасные батарейки можно всегда взять с собой.

При нашей попытке “зацепить” спутники прямо во дворе редакции, окруженном высокими домами, “Гармин” повел себя солидарно с большинством своих “коллег” — долго жаловался на плохую связь и только минут через пять показал на экране три довольно кисленьких сигнала. Да, для нормальной работы персональному навигатору нужно открытое пространство, и в этом плане наш прибор мало чем отличается от прочих. На водной глади — и в Питере, и в Москве, и в Воронеже — никаких проблем с приемом не было, на экране постоянно красовалось от 10 до 12 закрашенных столбиков. А ведь чем больше спутников “поймано”, тем выше точность.

Кстати о точности: система GPS работает под контролем правительства США, и во все “бытовые” приборы изначально заложена погрешность вычисления расстояний порядка 15 м. В принципе,такой подход нас вполне устраивал, ведь “Гармину” при всем многообразии своих функций большей частью предстояло работать в качестве обычного измерителя скорости. И дабы устранить все сомнения, для начала мы решили сверить показания “навигатора” с показаниями автомобильных спидометров.

Результат превзошел все ожидания: и на ВАЗ-2107, и на Мазде-626, и на УАЗ-469, и на “девятке”, и на прочей автотехнике (около десятка наименований) при скорости 60-120 км/ч значения на экране прибора “отставали” от стрелки автомобильного спидометра на стандартные 4-5 км/ч. (Специалисты по автомобилям нам потом разъяснили, что практически все спидометры обязательно “врут” примерно на такую величину — чтобы счета на штрафы за превышение скорости не приходили на автозаводы). Неоднократно пробовали мы измерить “Гармином” и расстояния между километровыми столбами на прямых участках шоссе. Разница результатов составляла здесь от 5 до 20 метров, но кто в данном случае был за нее ответственен — правительство США или отечественные топографы, которые вкопали упомянутые столбы в землю, утверждать не возьмемся.

Условия наших редакционных тестов никак не назовешь тепличными, а уж дебют “Гармина” на испытаниях камышового аэроглиссера (отчет см. на стр. 4) мы назвали бы и вовсе экстремальным. Уже в ходе первых “заездов” мокрый с ног до головы автор, сжимая в кулаке мокрый “навигатор”, ругательски ругал себя за то, что не догадался упрятать его хотя бы в полиэтиленовый пакет. Однако “Гармин” продолжал работать как ни в чем не бывало — корпус у него абсолютно герметичен и, вдобавок, заполнен инертным газом. Ни в отсек для батареек, ни в гнездо порта для подключения внешнего питания и компьютерного кабеля тоже не попало ни капли воды, хоть они попросту закрыты резиновыми крышками. Так что историю про утопленный в реке “Гармин”, который был вскоре найден благодаря светящемуся под водой экрану, мы теперь уже “рыбацкой байкой” не считаем.

Ну а во время испытаний парусного катамарана “Ветер” (стр. 12) выяснилось еще одно полезное для нас качество “навигатора” — во время лавировки показания обычного магнитного компаса и виртуальной “картушки” на дисплее “Гармина” расходились на строго определенную величину. Эта разница и дала нам угол дрейфа, вычислить который иными средствами нам было бы крайне затруднительно. Кстати, на фордевинде или при буксировке за мотолодкой никакой разницы в показании обоих компасов не отмечалось.

Озеро Вуокса, где мы традиционнно проводим свои тесты, к осени сильно обмелело, и мы воспользовались случаем, чтобы на будущее разведать все опасные точки. При задевании швертом за камни мы каждый раз отмечали место происшествия “Гармином”. При приближении к так называемой “точке опасности” (радиус вокруг которой можно установить вручную), приборчик начинает тихонько попискивать, как электронный будильник: тормози, мол, не то останешься без винта (руля, шверта, куска днища и т.д.)

Вуоксинские плесы, протянувшиеся на многие десятки километров, нам, в принципе, хорошо знакомы, но мы все же решили подстраховаться и при каждом повороте “забивали” в прибор точку маршрута. Ориентируясь по ним, “Гармин” благополучно привел нас обратно на базу, причем навигацию можно было бы смело поручить даже ребенку — отклонение от маршрута немедленно отражалось на дисплее в виде угла наклона символического изображения автострады, который и подсказывал, в какую сторону поворачивать руль.

Предупреждениями о возможных радиопомехах снабжены инструкции практически всех современных электронных устройств, и “Гармин” (который хоть и работает исключительно на прием) — тоже не исключение. Но, как показали наши испытания, фраза о возможных помехах в инструкции — не более чем перестраховка фирмы-производителя. Ни сотовые телефоны (Nokia-540 стандарта NMT-450, Nokia-6110 стандарта GSM-900), ни УКВ-радиостанция “Гранит” друг друга с “Гармином” деликатно не замечали — и в режиме ожидания, и в режиме вызова, и во время разговора. Никакого “шуршания” не выдавали и автомобильные магнитолы на всех диапазонах.

Ну а напоследок — небольшая курьезная история, после которой мы окончательно стали относится к “Гармину”, как к живому существу.

Двигаясь к месту очередных испытаний на машине, мы положили прибор в перчаточный ящик. Очевидно, в тесном и темном “бардачке” ему вскоре стало скучно и потянуло к общению. Пообщаться решил он, естественно, со знакомыми спутниками. Включился, установил связь, отметил отправную точку, принялся рисовать маршрут по городу... Это понять еще можно. Но вот чем не понравился ему собственный уровень контрастности экрана? В общем, когда шалуна достали на свет божий, натворить он успел многое.

Сами понимаете, что никакой чертовщины в произошедшем не было. Блокировки кнопок от случайного нажатия у “Гармина” нет, и, кувыркаясь в “бардачке” на питерских ухабах, он попросту опирался на лежащие по соседству предметы то одной, то другой клавишей. Кнопка включения у него, в принципе, чуть пониже остальных, и в большинстве случаев (например, в кармане) самопроизвольный выход на связь исключен. Но если уж такое случилось, самоуправец способен задействовать все функции, изложенные в его многостраничной инструкции.

Но в целом, вдохновленные полученными результатами, мы смело доверили “Гармину” ряд ответственных измерений, и большинство серьезных цифр на страницах этого номера — его работа. Помогая в проведении испытаний, прибор и сам находится на испытаниях, и мы будем регулярно знакомить вас с их результатами. Как говорится, продолжение следует.

«КРЫЛАТЫЙ МЕТАЛЛ» 2

âíîâü ïðîáóåò âîäó

В прошлом номере журнала мы сообщали о возобновлении производства катеров и мотолодок на заводе Воронежского акционерного самолетостроительного общества (ВАСО) и поделились своими впечатлениями о "флагманах" нового модельного ряда — катерах "Максим" и "Аргонавт". На отчет о редакционных испытаниях более массовых моделей воронежских лодок тогда попросту не хватило места, и мы отложили его на следующий номер — тот, который вы сейчас держите в руках. Может, оно и к лучшему, поскольку за три месяца очень многое успело измениться.

В этом лично убедились представители "КиЯ", в конце октября еще раз посетившие славный город Воронеж. В готовую статью пришлось вносить значительные коррективы — в плане оперативности заводские конструкторы и производственники на сей раз обогнали журналистов-испытателей, высказавших от имени читателей свои пожелания к продукции ВАСО.

"ВОРОНЕЖ-МИНИ-2"

"Знакомые все лица!" — можем воскликнуть не только мы, но и наши постоянные читатели. И действительно, с этой малюткой (правда, еще не достигшей "совершеннолетия" — то есть всех прав и обязанностей не опытного, а серийного образца) мы уже общались. Подробный отчет об испытаниях "Мини" на мерной миле "КиЯ" можно прочитать в № 161 за 1997 г. Изменилась ли она, пока мы не виделись?

С первого же взгляда видно, что изменилась — на первый взгляд, вроде бы к лучшему. Как и положено недавнему подростку, вытянулась, подросла, кое-где округлилась...

Если перевести все это на более-менее технический язык, получится вот что: длина лодки действительно увеличилась на 206 мм (исключительно за счет носовой палубы-потопчины), заметно выросла высота борта в носовой части. Кроме того, зрительно удлинили лодку бортовые отсеки, частично заполненные пенопластом и выполняющие роль блоков плавучести, а посередине исполняющие роль рундучков для всяческой "мелочевки". Появился закрывающийся рундучок и в носу.

Отрадно, что создатели лодки учли замечание "КиЯ" относительно пенопласта — если на предыдущей модификации блоки плавучести никак не были защищены от разрушающего воздействия бензина (лодка-то моторная), то теперь они надежно закрыты алюминиевыми крышками.

Обводы (по мотивам известного "джонбота") остались при этом практически без изменений — разве что подъем днища к носу стал чуть заметней.

Как и полагается после долгой разлуки, возобновляем знакомство рукопожатием — приподнимаем "Мини" за штампованную ручку для переноски. Здесь ничего нового — острые края по-прежнему ощутимо впиваются в руку. Пожалуй, даже сильней, чем раньше. Заглядываем в листок с техническими данными. Ого! Как писал известный детский классик, "за время пути собака могла подрасти". Причем на целых 17 кг.

Это уже серьезней: к категории "картоп" (т.е. лодок, предназначенных для перевозки на верхнем багажнике автомобиля), модифицированную "Мини" можно отнести уже с некоторой натяжкой — по крайней мере, согласно нормативам нагрузок на крышу отечественных малолитражек.

Есть еще и всяческие джипы, скажете вы, которым и сотня кило нипочем. Но вот "сосватает" ли владелец столь манерной техники нашу малютку? Народ это уж больно разборчивый, им все заграничное подавай... В общем, женихи это пока что не нашей ценовой категории.

Но главный сюрприз впереди — на транце новой "Мини" красуется 12-сильный "Ветерок"! Кто читал отчет об испытаниях "на мерной миле" предыдущей модели, наверняка вспомнит, что тогда завод ограничивал мощность подвесника куда более скромной величиной — 2 л.с.,

Технические характеристики мотолодки "Воронеж-мини-2"

Длина наибольшая, м	3.10
Ширина наибольшая, м	1.26
Высота борта на миделе, м	0.52
Грузоподъемность, кг	200
Пассажировместимость, чел.	2
Масса с оборудованием, кг	70
Разрешенная мощность двигателя, л.с.	12

Первый экземпляр "Мини", испытанный на мерной миле "КиЯ" (фото вверху справа), и новая модификация лодочки

а “восьмерку” мы вешали на транец исключительно по свойственной всем испытателям привычке проверять все “с запасом” и, честно говоря, сочли езду на “Мини” даже с таким мотором достаточно экстремальной.

Отходя от пирса, беремся за весла. Стиль гребли знакомый — короткими рывками, как и на большинстве прочих картопов. Отмечаем при этом явный плюс новой компоновки — банки теперь можно переставлять по длине (к сожалению, под весом седока они гнутся и перемещаются в направляющих с ощутимым трудом). Да и подуключины расположены так, что банка гребца в рабочем положении перекрывает доступ в бортовые рундучки. По мнению заводских испытателей, подуключины стоит перенести ближе к носу, мы же предлагаем компромиссное решение — просто поставить дополнительную их пару, как делалось на близкой по размерам пластиковой “Онеге”.

Под мотором ощущения те же, что и на предыдущей модели с “восьмеркой” — прирост мощности на 4 л.с. компенсируется, очевидно, увеличением веса лодки и смоченной поверхности при глиссировании. Но все равно это нечто сродни спорту, а не простому перемещению из точки А в точку Б. Водителю с замедленной реакцией мы бы давать полный газ не советовали — на любое движение румпелем плоскодонная лодочка отзывается резким рысканьем, а в повороте, даже принудительно открененная водителем, норовит “вывалиться” наружу. Особенно осторожно следует вести себя при левых поворотах, поскольку водитель сидит ближе к правому борту, держа румпель левой рукой, и при неожиданном обратном крене может попросту вылететь за борт.

Явно необходимо и какое-то “походное” крепление весел, поскольку при попадании лопасти весла в воду на хорошем ходу можно заработать ощутимый удар рукояткой по почкам (что и произошло с одним из испытателей).

Выход на глиссирование с минимальной нагрузкой (один водитель), несмотря на мощный мотор — дело по-прежнему долгое, и для ускорения процесса приходится перемещаться к носу, управляя мотором вытянутой рукой. Особенно трудно заставить “Мини” выйти на глиссирование при встречном ветре, который так и стремится приподнять лодочку вверх за широкий нос-потопчину.

Кстати, упомянутая носовая наделка представляется нам явным излишеством. Во-первых, чтобы уберечься от забрызгивания при ходе против волны, достаточно, на наш взгляд, площади как минимум втрое меньшей. Во-вторых, наделка явно хлипковата, и при посадке в загруженную лодку ощутимо прогибается под ногой. А в третьих, не будем забывать, что “Мини” предназначена для перевозки на крыше автомобиля, где лишняя парусность (и лишний вес) тоже совсем ни к чему.

При наличии на борту пассажира “Мини” выходит на глиссирование заметно быстрей, а на ходу ведет себя более степенно. Курсовая устойчивость тоже выше, поскольку загруженная лодка идет уже не только на абсолютно плоском среднем участке днища, но и на поднимающихся к бортам скулах. От пассажира требуется только одно — покрепче держаться за борта и не паниковать, хотя человек подготовленный может и помогать водителю “заправлять” лодку в поворот, наклоняясь внутрь.

По нашему мнению, мощность 12 л.с. может фигурировать в технических данных только как максимально допустимая — в расчете на опытных водномоторников и любителей острых ощущений, и рядом с ней следует указать мощность рекомендуемую (5-8 л.с.) А в инструкции к лодке мы бы обязательно отвели целый раздел особенностям ее управления на высоких скоростях.

“КЕЙС”

Автору названия — наши аплодисменты. Действительно, в сложенном виде лодка представляет собой симпатичный глянцево поблескивающий чемоданчик, который запирается на ключ. Носовую часть — “крышку” — можно зафиксировать в приподнятом положении, как автомобильный капот. Правда, упор расположен только по правому борту, и если лодка, скажем, стоит этим бортом вплотную к стенке, то дотянуться до него тяжело (так и напрашивается дублирующий упор с другой стороны).

Изначально лодка замышлялась как автомобильный прицеп (наши постоянные читатели наверняка вспомнят складную плавдачу “Дон”, построенную по тому же принципу). Но на сегодняшний день сложенный “Кейс” перевозится на отдельном трейлере.

На этом варианте мы бы на месте воронежцев и ограничились. Действительно, зачем городить столь сложный “огород”? Придется снабжать лодку колесами с подвеской, сцепным устройством, вешать на лодку не совсем уместные на воде стопсигналы, “поворотники”, номерной знак, тянуть кабель на соединительную “фишку”... Хватит, пожалуй, и двух стихий — воздуха (с которым авиастроители “на ты”), и воды. На суше можно столкнуться со множеством всяческих препонов вроде того же вездесущего ГИБДД. В общем, пусть лодка остается лодкой, а “колеса” (которые лучше заказать на стороне) могут отдохнуть и на берегу.

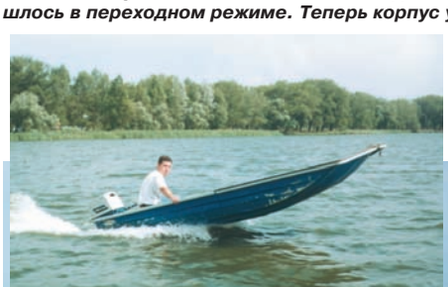
В разложенном виде, на воде, “чемоданчик” превращается в довольно стильную посудину — по крайней мере, по сравнению с угловатыми формами “Мини”. Хотя обводы те же — старый добрый плоскодонный “джонбот”, так что обе лодки очень близки и по поведению на воде. В плане мощности, кстати, воронежцы и тут не стали миндальничать — на лодку разрешено ставить подвесник до 20 л.с., а на транце “Кейса”, предоставленного для редакционных испытаний, мы обнаружили “Нептун-23”.

Лодка эта, конечно, подлинней и потяжелей, но с таким мотором требует столь же быстрых реакций на румпеле, что и “Мини”, тем более что тугая “нептуновская” рукоятка газа не всегда позволяла

Технические характеристики складной мотолодки “Кейс”

Длина наибольшая, м	3.8
Ширина наибольшая, м	1.4
Высота борта на миделе, м	0.58
Грузоподъемность, кг	400
Пассажировместимость, чел.	4
Масса с оборудованием, кг	130
Разрешенная мощность двигателя, л.с.	20

После “хлопуна” и возникшей течи на одном из первых “Кейсов” добираться до базы пришлось в переходном режиме. Теперь корпус усилен дополнительным шпангоутом.



“Кейс” на “треугольнике” Воронежского водохранилища

попросту сбросить скорость: при попытке “Кейса” вывалиться наружу поворота на приличной скорости приходилось поспешно — рывком — “отруливать” обратно.

Кто понимает, тот от такой манеры езды только получит удовольствие, но не хотели бы мы оказаться в роли среднестатистического отца семейства, который только что приобрел эту лодку с “разрешенным” мотором (первую в жизни!), посадил в нее дражайшую супругу с чадами и отправился прокатиться. Как бы катание такое не закончилось после первого же крутого поворота... Так что основной вывод насчет мощности — тот же, что и для “Мини”: в графе “рекомендуемая мощность” мы поставили бы значение 8-12 л.с. и обязательно “разжевали” бы все приемы экстремального управления лодкой в книжечке-инструкции.

“Джонботовские” обводы никак не могут похвалиться мореходностью, поэтому испытания плоскодонок, учитывая разгулявшийся ветер, мы проводили на ограниченной насыпными дамбами части Воронежского водохранилища, которую местные жители именуют “треугольником”. Волны здесь практически не бывает. Вдоволь покрутившись по тихой воде и набравшись адреналина, мы решили все-таки попрыгать на волнах и попросили заводского испытателя Женю Картышева нам эти волны организовать — пройтись по “треугольнику” на тяжелом “Максиме”.

Лодка, надо сказать, досталась нам “боевая” — заводские испытатели зря свой хлеб не едят и гоняют своих подопечных, что называется, в хвост и в гриву. О происхождении свежеприклепанной заплатки в носовой части “Кейса” спросить мы сразу не успели, но после первого же столкновения с кильватерным следом “Максима” все стало ясно — щелкнув, носовой подъем плоского днища выпятился внутрь кокпита. На профессиональном жаргоне заводчан это явление называется “хлопун”.

“Хлопун” был явно не первый, поскольку после рихтовки каблуком, исполненной испытателем “КиЯ” (опять щелчок, и днище приняло свою первоначальную форму), неподалеку от заплатки образовалась трещина сантиметров в десять длиной, через которую в корпус заструилась забортная водичка. “Доломали хорошую вещь,” — грустно размышляли мы, добираясь до базы в переходном режиме с задранным к небу носом, чтоб не утонуть по дороге.

— На то это и опытный образец, чтоб его доламывать, — успокоил нас начальник производства ВАСО Н.Н.Антонович. — В носовой части серийных “Кейсов” будет ставиться дополнительный шпангоут, так что никаких “хлопунов” не будет. Поставим носовые шпангоуты и на те лодки, которые уже успели сделать.

Вполне западный подход к делу! К счастью, готовая серия на момент первых редакционных испытаний была невелика и до торговой сети не добралась, так что не пришлось отзывать лодки у потребителей для устранения возникших неисправностей, как это принято за рубежом. Ну а обещание свое на заводе выполнили, в чем мы убедились собственными глазами во время второго визита в Воронеж. Для особо недоверчивых дополнительный шпангоут мы сфотографировали и можем заверить, что функции свои он выполняет исправно.

А в целом, на наш взгляд, мотолодка “Кейс” является наиболее удачным творением воронежских самолето/судостроителей и наверняка способна стать действительно массовой.

“ВОРОНЕЖ-М”

Основной “козырь” ВАСО — модифицированный “Воронеж” — протестировать нам летом не удалось, и знакомиться с этой лодкой пришлось в заводском цехе.

Многим нашим читателям наверняка приходилось иметь дело с ее предшественницей, и недостатки лодки, главным преимуществом которой являлась доступная цена, им хорошо известны. Если не принимать во внимание чисто бытовые моменты, основная проблема старого “Воронежа” — неважная всхожесть на волну из-за слишком “острых” носовых обводов.

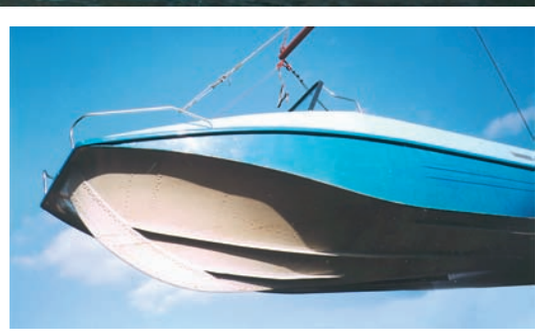
Конструкторы ВАСО попытались решить эту проблему, попросту срезав выступающий форштевень и превратив его в “лыжу” (такую же, как, например, на хорошо знакомых нашим постоянным читателям “санях Фокса”). У столь смелого решения были, естественно, теоретические обоснования. Казалось бы, подобная мера должна только ухудшить ситуацию, поскольку объем носовой части, и так небольшой, еще более уменьшается. Но лодка — глиссирующая, и потерянную плавучесть должны были, по замыслу конструкторов, с лихвой компенсировать гидродинамические силы, возникающие на “лыже”. Оставалось лишь проверить задумку на воде.

— К сожалению, заводские испытания показали, что “лыжа” себя не оправдала,

Технические характеристики мотолодки “Воронеж-М”

Длина наибольшая, м	4.2
Ширина наибольшая, м	1.62
Высота борта на миделе, м	0.95
Грузоподъемность, кг	400
Пассажировместимость, чел.	4-5
Масса с оборудованием, кг	200
Разрешенная мощность двигателя, л.с.	40

“Хирургическое вмешательство” (снимок внизу слева) себя не оправдало, и обводы нового “Воронежа” остались практически прежними.



— говорит конструктор BACO Н.В.Паневин. — Всхожесть на волну в режиме глиссирования действительно несколько улучшилась, но сразу возникла другая беда — сильное забрызгивание. В общем, от "хирургического вмешательства" мы решили отказаться.

Так что в плане обводов корпуса предоставленный для редакционных испытаний "Воронеж-М" практически не отличался от старой лодки, если не считать реданов-брызгоотбойников. Надо сказать, что эксперименты в этой области пока не закончены, и тот вариант их расположения, который запечатлен на нашем снимке — еще далеко не окончательный.

Остальные же переделки не столь существенны. Главное новое приобретение — это фальшборты в районе кокпита (их высота может варьироваться в зависимости от модификации) и пластиковая наделка носовой палубы. Все это наверняка должно повысить мореходность (и вес, надо заметить).

С точки зрения дизайна модифицированный "Воронеж" выглядит, конечно, посовременней своего предшественника, хотя некоторым его формы могут показаться чересчур угловатыми. Достаточно простенько смотрится и плоское ветровое стекло в массивной раме, опирающейся на хромированные стойки. Однако функции свои — защищать от ветра и брызг — исполняет оно прекрасно, обеспечивает великолепный обзор и, что самое главное, само стекло триплексное, то есть допускает установку стеклоочистителя. (Есть, кстати, вариант и с гнутым полимерным стеклом, понравившийся нам несколько меньше).

Использование на металлических лодках стеклопластиковых деталей все больше "входит в моду", и BACO тоже не оказалось в стороне от последних веяний. Работа со стеклопластиком для предприятия — дело новое, и не исключено, что здесь пока что действует так называемая "инерция мышления", то есть заводские дизайнеры, привыкшие к листовому алюминию, по привычке разворачивают все поверхности на плоскость, хотя пластик дает художественной мысли просто-таки невероятный простор.

Добротность изготовления, однако, авиационная — по крайней мере, что касается сборки алюминиевых деталей. Ровные ряды заклепок, плотная подгонка, никаких заусенцев...

И к функциональности больших претензий нет. Пусть те же сиденья, выполненные в виде перемещающихся по длине банок, выглядят достаточно незатейливо, но сидеть на них достаточно удобно и мягко, а откидные спинки передней банки наверняка с достоинством оценят рыболовы — положив спинку горизонтально, можно расположиться "задом наперед". Вот что им явно не понравится — это почему-то не доходящий до бортов фанерный пайол. Если добыча (какой-нибудь мелкий окушок) ускользнет под него, придется вооружаться отверткой...

Привыкнув к мощным моторам, с которыми воронежцы испытывают свои новые лодки, при виде "Нептуна-23" на трапе мы несколько удивились (разрешенная мощность для "Воронежа-М" — 40 л.с.) Все объяснилось очень быстро: лодка была оборудована разработанным на заводе экспериментальным ДУ, рассчитанным на отечественные "Вихри" и "Нептуны". Черную ухватистую "баранку" с эмблемой BACO посередине мы назвали бы даже стильной, хотя система раздельного управления газом и реверсом вызвала у нас серьезные нарекания — и не только с точки зрения эргономики. В частности, мы убеждены, что однотросовая система управления газом с сектором-"пилой" и стопорной защелкой рукоятки попросту небезопасна.

После испытаний новинки нам пришла в голову такая мысль: стоит ли изобретать велосипед "с нуля"? И мы сразу предложили заводским конструкторам обобщить опыт наших читателей — в частности, познакомиться с несколькими вариантами удачных и проверенных однорукояточных систем, чертежи которых публиковались в "КиЯ". Идея встретила на заводе полное понимание, а что из нашей совместной затеи выйдет — покажет будущее.

С погодой на время испытаний нового "Воронежа" нам повезло во всех смыслах. Поднявшийся ветер развел на водохранилище как раз "паспортную" полуметровую волну, очень похожую на привычную петербургским водномоторникам короткую невскую толчею. От заводской пристани мы отошли вчетвером, и по дороге на знакомый уже "треугольник" постепенно пересадили всех пассажиров на любовно отреставрированный Женей Картышевым старый "Прогресс" с "Вихрем-тридцаткой".

Честно говоря, зная ходовые качества старого "Воронежа" и учитывая увеличенный вес модифицированной версии, мы были приятно удивлены скоростному результату с нагрузкой в четыре человека под относительно слабеньким для такой лодки мотором — 30 км/ч. Однако, когда заднее сиденье покинул один из пассажиров, нас ждал "обратный" сюрприз — скорость осталась прежней! Только когда пассажир, сидевший рядом с водителем, пересел назад, приемник GPS нехотя выдавил из себя еще 3 км/ч. Подобный же эффект дала и спешная перестановка подвески мотора с третьего отверстия на четвертое.

В "Прогресс" пересаживается еще один испытатель. Опять 33 км/ч! На ходу пытаемся пересаживаться, двигаем банки, принудительно закрепляем лодку... Ноль эмоций.

Наконец, в лодке остается только водитель. Если кто-то решил, что "Воронеж-М" наконец рванул, как пришпоренный, то зря. Максимум, что удалось выжать — 35.2 км/ч все по тому же прибору. Кстати, "большие гонки" с идущим рядом "Прогрессом" (мотор 30 л.с.) , экипаж которого составлял уже 4 человека, наконец-то закончились вничью.

С одним водителем на штатном месте за штурвалом "Воронеж-М" идет с заметным креном, хоть пульт управления (в расчете на правое вращение винта) установлен "по-лодочному" справа, а не "по-автомобильному" слева, как было принято раньше. Чтобы чувствовать себя покомфортней, при ходе вдоль волны (скажем, кильватерной от того же "Прогресса"), так и тянет подвинуться поближе к ДП, благо банка-сиденье сделать это позволяет. Ход на "разрешенной " полуметровой волне очень мягкий (ни одного удара днищем!), хотя даже при движении строго поперек волны лодка то и дело неприятно зарыскивает, вынуждая крутить штурвал.

Вот, наконец, и хорошо знакомый по предыдущему визиту мостик — вход на "треугольник". Здесь, на тихой воде, решено провести испытания на "экстремальную" управляемость. "Прогресс" ставим посередине этой тихой заводи в качестве базы для фотосъемки. Сейчас мы вокруг него погоняем! Ручку газа вперед, штурвал — на борт.

Если бы "Воронеж-М" был живым существом и умел разговаривать, то наверняка бы тихо и рассудительно произнес: "Ребята, я лодка спокойная, можно сказать — семейная, и фокусов ваших вытворять не собираюсь. Повернуть-то я поверну, если вам так приспичило, но вот от острых ощущений меня увольте".

В общем, при первой же попытке заложить более-менее крутой вираж винт сорвался в кавитацию, потерял упор, мотор взревел, и вместо эффектного лихого разворота испытателю "КиЯ" удалось заложить вокруг "Прогресса" лишь чинно-благородную дугу. Траектория более-менее совпадала с намеченной, но вот скорость... Словно предохранитель сработал!

Все попытки избавиться от "подхвата" воздуха за счет регулировки угла наклона мотора успехом не увенчались. В определенных условиях (либо повернешь чуть покруче, либо газанешь чуть посильнее) исправно срабатывал упомянутый "предохранитель". Во время испытаний с минимальной нагрузкой водитель располагался на штатном месте — за штурвалом. Не исключено, что при управлении за румпель удалось бы эту проблему победить. Но кто же будет ради удовольствия "прохватить" побыстрее отсоединять "дистанционку"? Кроме того, надо заметить, что лодка поворачивает практически без крена, "блинчиком". Хоть стремления "вывалиться" наружу она не выказывает, это вовсе не то, что требуется спортивным натурам за рулем.

В общем, вкратце подводя итоги, можно сказать, что характер у "Воронежа-М" — как у спокойного и рассудительного отца семейства, который и маленький, и большой груз одинаково невозмутимо тащит с неизменной скоростью, к неожиданным поворотам судьбы (и резким изменениям курса) относится с осуждением и любит большую компанию. Кстати, и отмеченное ранее курсовое рысканье на волне при наличии двух-трех пассажиров на борту становится практически незаметным.

А.Лисочкин

Фото автора и Е.Картышева, г. Воронеж

«МАКСИМ» И «АРГОНАВТ»: ЧТО НОВОГО?

Возвращаясь к напечатанному

В прошлом номере журнала мы рассказали о результатах редакционных испытаний "флагманов" лодочной программы ВАСО — катеров "Максим" и "Аргонавт". В целом положительно оценив новинки, мы, тем не менее, высказали ряд замечаний. Заводские конструкторы приняли их к сведению и очень многое пообещали исправить еще до выхода в свет статьи с нашим отчетом.

Недавно у нас появилась возможность еще раз проверить в деле оба катера — на сей раз уже не экспериментальную, а серийную продукцию. Итак, что же изменилось?

Новый "Максим" нам удалось протестировать в Москве, где нам любезно предоставил его один из наших читателей. Как вы помните, основные претензии вызывала у нас "глухая" надстройка опытного образца. Например, пройти по борту можно было лишь по узенькому резиновому "привальнику". Теперь надстройка практически целиком переделана — борта снабжены потопчинами, а крыша рубки поручнями.

Полностью изменено и остекление кабины. Во время первых испытаний в Воронеже, угодив под ливень, мы были вынуждены уменьшить ход до самого малого и двигаться практически вслепую. Теперь же стекла триплексные и снабжены стеклоочистителями автомобильного типа. Исключена на новом "Максиме" и вероятность получить травму от резко захлопнувшейся при порыве ветра носовой "форточки", а проникнуть через нее в надстройку ныне значительно проще — имеется удобный трап.

На радость пассажирам, большей частью проводящим время под крышей (кормовой кокпит все-таки маловат), появились дополнительные иллюминаторы, и любоваться речными или морскими видами теперь можно, не вставая с мягкого дивана.

На скоростных испытаниях со 125-сильным "Меркюри", полной заправкой топливом и водой и нагрузкой в 6 человек была показана скорость более 50 км/ч, хотя винт был явно тяжеловат (по тахометру мотор недобирал около 800 об/мин).

Немало корректив внесли на заводе и в конструкцию "Аргонавта". Во время первых испытаний мы отметили удачное решение планировки кокпита, предусматривающее множество удобных трансформаций, и неважное его исполнение — при попытке открыть бортовой рундук, например, его крышка (она же мягкая спинка бортового дивана) цеплялась за переднее сиденье, откидной столик задевал за диванную подушку и т.д. Места крепления сидений и петель теперь перенесены, и все открывается, как надо. Ну а "всплывшая" тогда проблема с выбросом топлива через систему дренажа при крене и на поворотах, по словам заводчан, была решена буквально в тот же день, когда на завод позвонили испытатели "КиЯ".

Воронежское акционерное самолетостроительное общество (ВАСО)
по заказу и при финансировании Компании "Русские Судоверфи" приступило к серийному выпуску нового модельного ряда катеров и лодок

- *картоп-лодка "Воронеж-Мини-2" (ПМ до 12 л.с.)*
- *складная мотолодка "Кейс" (ПМ до 23 л.с.)*
- *"классическая" мотолодка "Воронеж-М" (ПМ до 30 л.с.)*
- *5.5-метровый катер "Аргонавт" (ПМ до 150 л.с.)*
- *6.6-метровый каютный катер "Максим" (ПМ до 175 л.с.)*

Корпуса изготовлены из высокопрочных алюминиевых сплавов по авиационным технологиям, и в части прочности и ремонтопригодности имеют явное преимущество перед корпусами из композиционных материалов. Вместе с тем, в конструкциях лодок широко используется стеклопластик. Непотопляемость обеспечивается за счет заполнения бортовых отсеков пенополиуретаном.

"Аргонавт" и "Максим" комплектуются моторами "Johnson" и "Mercury" от 90 до 150 л.с. и любым навигационным оборудованием по выбору покупателя.

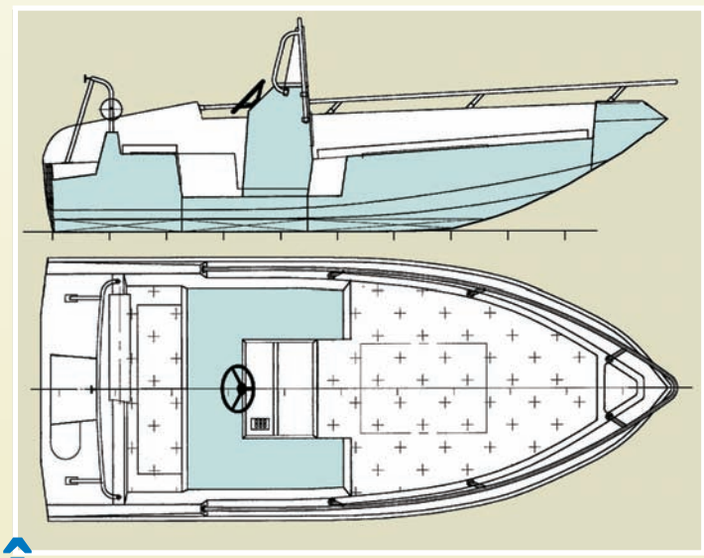
Компания «Русские Судоверфи»
111250, г. Москва, ул. Красноказарменная, д. 5/3,
Тел./факс (095) 261-34-69, тел. (095) 743-55-25
E-mail: mail@boats.ru, http://www.boats.ru
Представительство в г. Воронеже: тел. (0732) 49-81-67

« Ì àéàì è-15» —

Длина наибольшая, м 4.70
Ширина наибольшая, м 1.80
Масса корпуса, т 0.28
Пассажировместимость, чел. 5
Мощность ПМ, л.с. 25-70

íåì íîãî ñîëíöà â íåâñêîé âîäå

Что знает любой из нас об Италии? Что там — ласковое солнце и синее море, что там живут гениальные художники, великие певцы, и еще — передовые дизайнеры, чьи идеи воплощаются в самых разнообразных промышленных изделиях — от модной одежды до океанских лайнеров. Характерная элегантность, изящество линий неизменно отличают и разрабатываемые в Италии катера и моторные лодки.



Â неблизкие теперь уже годы начала перестройки, в пору бурного роста числа совместных предприятий, только что образовавшаяся петербургская судостроительная компания “Стрингер” наладила активное сотрудничество с партнерами из миланской фирмы “ILVA”, известными на европейском рынке маломерных судов серией удачных мотолодок “Майами”. Оснастка для формования стеклопластиковых корпусов и права на производство “младшей” модели этого ряда 4.7-метровой “Майами-15” были переданы российской стороне в качестве вклада в уставной капитал. За период сотрудничества несколько десятков мотолодок, наряду с другой продукцией фирмы, было продано в Италии и других европейских странах. Затем наступила пора неопределенности спроса, поставка партнерами комплектующих изделий прекратилась, и о выпуске этой лодки* практически забыли.

Тем временем, мало-помалу внутренний рынок мелких судов стал приобретать все более четкие очертания, торгующие организации России и ближнего зарубежья начали проявлять возрастающий интерес к разнообразным средствам отдыха на воде. В связи с некоторым оживлением конъюнктуры и было решено возобновить производство перспективной многоцелевой 5-местной модели с использованием как импортных, так и самостоятельно изготовленных комплектующих, что позволяет несколько снизить общую стоимость лодки, по сравнению с прежним чисто экспортным вариантом.

Корпус “Майами-15” имеет характерные для легких мореходных мотолодок обводы “глубокое V” с двумя парами продольных реданов и высокие борта (высота транца 510 мм), позволяющие преодолевать 3-балльное волнение. Открытая компоновка с расположенным в ДП пультом управления обычна для “южных” мотолодок. Место водителя защищено высоким ветровым стеклом, окантованным поручнем. Белый пластик корпуса гармонирует с блестящим хромом деталей оборудования и светло-серой окантовкой привального бруса.

Пассажиры могут располагаться как на диване рядом с водителем, так и на широкой носовой палубе-“солярии” — на входящих в комплект поставки мягких подушках. Безопасность пассажиров на “лежачих” местах обеспечивают невысокий фальшборт и эффектный релинг из нержавеющей стали. Пространство между секциями палубы и днища используется как легко доступный объем для размещения топливных баков, шкиперского имущества и багажа. Заполнение значительных объемов пенополиуретаном обеспечивает непотопляемость лодки. Стандартная комплектация включает рулевой привод “Ультрафлекс”, систему электрооборудования с ходовыми и стояночным огнями, а также сигнальным горном. Дополнительная комплектация, как принято, может быть оговорена конкретным заказчиком.

Мотолодка может быть оснащена любым подвесным мотором с длинной “ногой”, совместимым со штангой стандартного боуденовского троса рулевого привода. Рекомендуемая мощность — от 25 до 70 л.с. Под 50-сильной “Ямахой” с одним водителем лодка развивает скорость около 70 км/ч.

198095 С.-Петербург,
Севастопольская, 26,
тел./факс (812)1868457
E-mail: boats@stringer.spb.su

* О ней впервые сообщалось в “КиЯ” № 157.

После первой “полнокровной” навигации серийных круизеров “Алекстар-25” их проектировщики и строители решили подвести некоторые итоги. И для этого предложили владельцам швертботов собраться в Москве на своих лодках и прямо на воде тщательно осмотреть их, провести обмен мнениями и выслушать возможные претензии и пожелания. Слово — главному конструктору “Алекстара”.

«АЛЕКСТАР-25» - ИТОГИ ЭКСПЛУАТАЦИИ

Такая встреча — своеобразная конференция — состоялась в конце сентября на Клязьминском водохранилище. В ней приняли участие пять капитанов со своими экипажами, главный менеджер нашего московского сервис-центра Янош Гилуть и ваш покорный слуга.

По программе все началось с “мастер-класса”, на котором был продемонстрирован в действии новый лавировочный блистер и способы его несения. Затем состоялись гонки на приз фирмы (победителю достался ящик пива “Невское оригинальное”). После этого начался обмен мнениями.

Суммируя высказывания владельцев “А-25” и результаты осмотра самих яхт, можно отметить следующие выявленные недостатки:

1. Корпус. На двух яхтах раннего выпуска обнаружились следы усталостных напряжений на “лбе” швертового колодца, в месте крепления коренных концов шверт-талей. Измеренная толщина “лба” равнялась 8 мм. На других корпусах с толщиной “лба” в 12 мм никаких следов усталости пластика не обнаружилось. Видимо, оправдались наши опасения о недостаточной толщине. Приняли решение перепроверить расчет и дополнительно усилить этот узел.

На одной из яхт обнаружилась течь в районе сдвижного люка. После “допроса” владельца выяснилось, что яхта зимовала с дифферентом на нос. Вероятно, скопившаяся в капе вода порвала склейку. Видимо, необходимо в инструкцию по эксплуатации внести обязательный пункт о стояночном дифференте.

На одной из яхт, на которой постоянно заполняли питьевой бак для дополнительной балластировки, появилась едва заметная течь из-под крышки. Как выяснилось, главной причиной разгерметизации явилось малое сечение дренажной трубки цистерны. Мы посчитали прежнее положение и сечение дренажного штуцера конструктивным недостатком.

По общему мнению, самый большой недостаток внутреннего оборудования яхты — это плохая вентиляция капитанской каюты при закрытой двери, несмотря на стандартный “льюмаровский” портлайт. На последней лодке мы установили дефлектор на продольной стенке (как в гальюне), и проблема была решена.

Высказывались также пожелания увеличить просвет верхнего люка ахтерпика; это будет сделано уже на следующей модели.

2. Рангоут, такелаж. Как ни странно, никаких жалоб, кроме как на проводку тросика закрутки, не было. Однако осмотр выявил следующее. Для внутренней проводки закрутки нельзя использовать неметаллические кипы. Все композитные кипы “пропиливаются” и тросик в них застревает, несмотря на обратные утверждения заводов-изготовителей.

Еще в середине сезона мы поменяли конструкцию узла крепления краспиц, так

как на одной из первых мачт обнаружили трещины вокруг краспичной прорези. “Модный” дизайн пришлось заменить на проверенный. Вообще, в композитных мачтах проблема фитингов — это проблема номер один, и мы постоянно совершенствуем эти узлы.

Практика показала, что благие намерения капитанов всегда ходить с экипажем подтвердились только в части количества людей на борту, но никак не по качеству необходимых навыков. По сути, все владельцы оказались моряками-одиночками. Поэтому для того, чтобы рулевой мог быстро реагировать на неожиданные шквалы, мы решили оснастить рангоут-“круиз” ахтерштагом с симметричной разводкой, который на нашей гибкой мачте практически полностью “обессиливает” грот.

Вызвало нарекания качество талрепов производства известных фирм. Чтобы снять эту проблему, принято решение увеличить сечение топвант и, соответственно, самих талрепов.

3. Руль, киль. Главной проблемой яхт, по отзывам владельцев, стал баллер руля, а точнее — нижний блок стропки фиксатора. Все, вроде бы, хорошо: и удерживает надежно, опускается и поднимается руль легко, но все это... до первого удара о мель. В такой момент блок моментально разлетается или его перекашивает. Руль и киль били все владельцы “Алекстаров” без исключения. Решение проблемы нашел Юрий Юрьян с яхты “Катран”. Он срастил стропку с толстым резиновым кордом, который стал “отыгрывать” все удары, но был настолько сильным, что удерживал руль на любых скоростях (см. верхний снимок).

Вторая “проблема” — непривычная эластичность румпеля в вертикальной плоскости. На наш взгляд, сечение вертикальной жесткости оказалось недостаточным и вызывает отрицательные эмоции рулевого при случайном нажиме на румпель сверху.

Ожидаемые проблемы с килем не проявились, за исключением слишком большого усилия (50-70 кг) на тали при подъеме киля на суше. Один из владельцев предложил съемную поперечину с блоком, для переноса тяги с этой тали на шкотовую лебедку. Очевидно, в этом есть некоторый смысл.

4. Паруса. Все паруса, пошитые из ткани Bainbrige, вытянулись очень быстро. При их заказе мы учитывали рекомендации фирмы, но, вероятно, примененный нами композитный рангоут (совмещение углепластика и стеклопластика) предъявляет свои особые требования. Мы намерены в течение зимы провести консультации с фирмой Bainbrige и с ведущими парусными мастерами для того, чтобы определить устойчивые требования к конструкции круизных парусов для композитного рангоута.

Теперь о том, что порадовало душу конструкторов.

Безусловно, оправдались расчеты на высокую остойчивость корпуса с примененными обводами. Это позволило снизить общий вес балласта и киля и получить величины энерговооруженности, как у настоящих ULDB (яхт со сверхмалым водоизмещением). При небольшой начальной остойчивости никто из владельцев так и не смог, даже при очень сильном ветре, положить яхту парусами на воду. Двое из них пытались сделать это преднамеренно.

Большой подъем палубы в носу дал эффект “сухого кокпита”, что особенно оценили экипажи, ходившие по Балтике. Сэндвичевая конструкция корпуса в сочетании с внутренними панелями и обивкой свели на нет проявления конденсата. По общему мнению, внутренний комфорт и особенно — тепло от отопителя Wallas с закрытым пламенем иногда даже отбивали желание вообще куда-либо уходить с яхты. Душ, казавшийся роскошью, стал насущной потребностью, особенно в жару.

Но главным достоинством стала возможность реализации принципа: “хожу, где хочу”. На “А-25” подходили к любому берегу, как носом, так и кормой. Александр Макаров (яхта “Уника”) даже заказал специальный башмак на форштевень, который можно надевать прямо на ходу — перед подходом к берегу. Теперь у него снята проблема швартовки к песчаной отмели в одиночку. Такой же башмак приобрела и волжская яхта “Кондор”. “А-25” оказалось возможным завести в любую “лужу” глубиной более 25 см, а снятие с мели ни у кого не заняло больше минуты — для этого нужно только повернуть “свинг-киль”.

В конце навигации некоторые владельцы приобрели трейлеры. Теперь можно накапливать и в дальнейшем анализировать “автомобильный” опыт эксплуатации “А-25”.

К следующему сезону планируется выпустить спортивную версию “А-25” для участия во внутренних и международных соревнованиях — с бульб-килем, двумя рулями и набивным штагом . Стандартными станут палубное оборудование фирмы HARKEN и открывающийся форлюк.

А.Тараненко

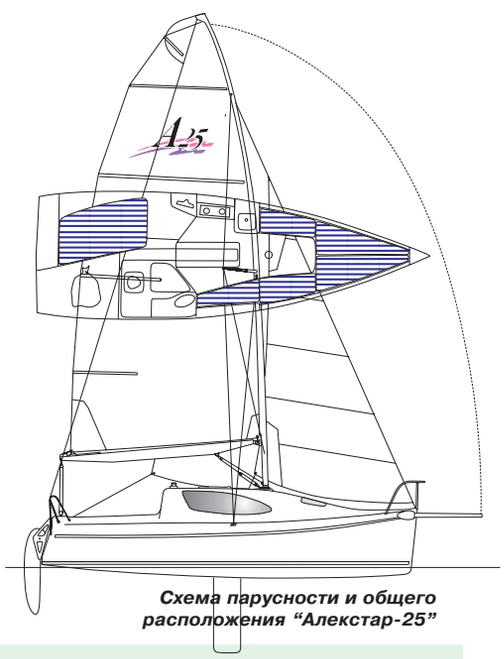


Схема парусности и общего расположения “Алекстар-25”

Основные характеристики крейсерского швертбота “Алекстар-25”

Корпус. Полная длина — 8.25 м, длина наибольшая — 7.62 м, длина по КВЛ — 7.50 м, ширина максимальная — 2.48 м, осадка корпусом/килем — 0.2/1.7 м. Водоизмещение (базовый комплект) — 900 кг, водоизмещение (круиз) — 1200 кг. Запас питьевой воды — 100 л (+100), запас топлива для ПМ — 22 л, запас топлива для плиты и отопителя — 10 л.

Паруса. Площадь парусности RSAT — 32 м^2, грот — 22 м^2, стаксель № 1 — 10 м^2, геннакер-кайт — 45 м^2, геннакер-блистер — 56 м^2.

Оборудование. Центральный салон — 3 спальных места, рундук (холодильник 110 л), приборный шкаф со штурманским столом. Капитанская каюта — двуспальная койка, шкаф для одежды, рундук. Камбуз — плита с закрытым пламенем WALLAS, мойка, забортная вода, питьевая вода, шкаф для посуды. Санузел — хим. туалет, мойка, душ с откачкой, вешалка для мокрой одежды.

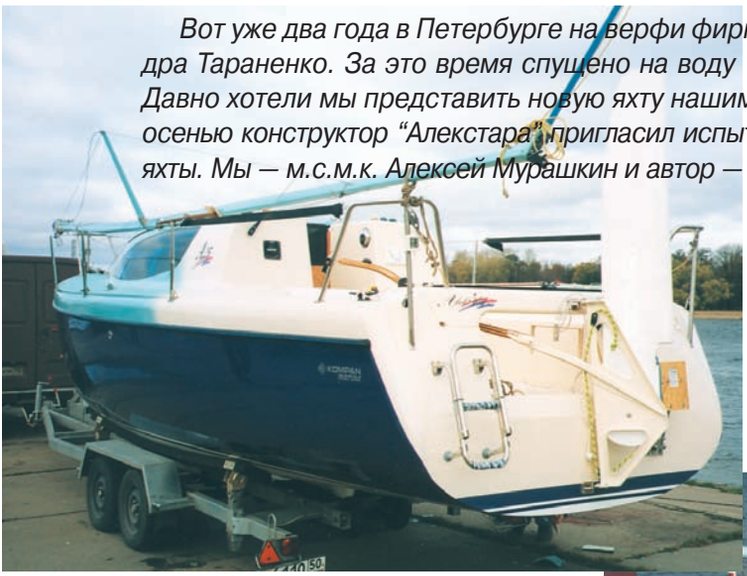
Электрооборудование. 2 АКБ × 100 (200 А.ч; вес учтен как балласт), двухцветный ходовой огонь на релинге, гакабортный огонь, освещение салона и каюты, водяные помпы, зарядное устройство.

Динамические параметры (для варианта “круиз”). Соотношения: RSAT/Sw — 3.2; LWL/DSPL — 7.075; RSAT/DSPL — 28.34; RSAT/DSPL (Bruce) — 5.336.

Как мы чуть не утопили «АЛЕКСТАР»

на мерной миле “КиЯ”

Вот уже два года в Петербурге на верфи фирмы “Компан” строят яхты “Алекстар-25” по проекту Александра Тараненко. За это время спущено на воду 11 судов — по нынешним временам вовсе неплохая серия! Давно хотели мы представить новую яхту нашим читателям, да все как-то не было повода. И вот нынешней осенью конструктор “Алекстара” пригласил испытательскую команду “КиЯ” на спуск и первое плавание новой яхты. Мы — м.с.м.к. Алексей Мурашкин и автор — с радостью согласились, и вот что из этого получилось.



Спуск состоялся в субботу, когда над городом повис антициклон и стояла холодная ясная погода. Дул западный ветер, переходивший от сильного до штормового. Яхту с уложенной на ней мачтой прямо к слипу подтянул за собой на трейлере красный джип. “Автопоезд” выглядел внушительно, и это определило наш первый вопрос Александру Тараненко: “Гаишники не останавливают?” “А как же! — охотно откликнулся Александр Александрович. — Почти при каждой перевозке. И сразу про габарит спрашивают — а у меня ширина корпуса специально под этот габарит подогнана, и даже в ущерб кораблестроительной идее. Разрешено 2.50, а ширина “Алекстара” 2.48 м — вы бы видели их разочарование, когда они ходят вокруг яхты с рулеткой!”

Сам спуск не занял много времени: уже через полчаса после того, как джип подъехал к берегу, очередная “А-25”, сверкая темно-синим зеркальным бортом, уже покачивалась на невской волне у деревянного причала. Одно печально — за неделю до спуска в Неве произошла известная авария танкера, и нефть проникла практически всюду. Поэтому и ватерлиния, и нога подвесного мотора, который уже был повешен на транец (подвесник крепится к специальной трапеции на корме) моментально были “украшены” широкими черными разводами. Тем временем ветер еще более усилился, и Тараненко решил не искушать судьбу — устанавливать мачту и такелаж было просто рискованно, — а отойти под мотором в закрытую гавань соседнего яхт-клуба и там спокойно вооружиться. Пока конструктор ездил за бензином для “Джонсона”, мы смогли спокойно осмотреть лодку.

Сразу обращают на себя внимание широкие корма и транец — следствие принципиального конструкторского подхода. Александр Тараненко — ярый сторонник корпусов с радиальными обводами, что, в данном случае, и было на 75% реализовано в проекте “А-25”.

Отступить немного пришлось именно из-за упоминавшегося автогабарита. Корпус яхты ниже ВЛ вычерчен радиусами различной длины, что позволяет лодке иметь минимальную осадку (0.15 м) и при разумных кренах ходить практически с неизменной формой ВЛ и, таким образом, не изменять свои ходовые качества (не растет сопротивление формы, яхту дополнительно не приводит и т.д.). Развал же бортов пришлось ограничить, поэтому лодка может показаться несколько узковатой (B_{max} = 2.48 м) для такой высоты бортов. Зато высокие борта благоприятно сказались на обитаемости — внутри лодки можно практически стоять — высота в каюте составляет 1.70 м.

Возвращаясь на палубу, отметили очень просторный, глубокий и длинный кокпит, практически свободный от элементов такелажа и проводки. Под банкой правого борта — аварийная помпа водяного насоса, перед самым входом в рубку ходовой конец талей свинг-киля. Крепкий матрос легко выбирает его одной рукой. Каретка гика-шкота ходит по бридж-деку, который расположен в самой корме и фактически служит задней границей кокпита. По обводам, компоновке палубы и проводке гика-шкотов отечественных аналогов нам не припомнить. Только западные образцы — что-то есть от “Melges 24”, что-то от “First-211”.

Рубка тоже высокая, мягко сходящая к палубе, “зализанная” — производит приятное впечатление. По крыше рубки, повторяя плавный изгиб, уложены погоны каретки стаксель-шкотов. Ближе к кокпиту видим разноцветные стопора фалов и шкотов (это — тоже плюс, так как упрощает исполнение команд даже совсем необученными матросами. Гораздо легче понять, что от тебя требуется, зная, какой снасти какой цвет соответствует). На задней стенке рубки приборы — два репитера на правом борту

(GPS, ветрочет, лот, лаг, компас) и магнитный компас на левом. Да, еще о кокпите. Леера в районе кокпита заменены жесткими, но упругими ремнями — и держат хорошо, и сидеть удобно (спину не режет).

Все, что мы увидели внутри корпуса, вы тоже можете видеть на фотографиях — комфорт здесь определяет все. Гальюн, совмещенный с душевой (вода нагревается), небольшой камбуз, удобный штурманский стол, каюта, где могут спать трое, а сидеть 8 человек, и капитанская двухместная каюта — вполне современный и приличный набор для швертбота длиной 7.62 м.

Подъем шверта не вызывает сложности

Вид на стенку рубки

"Алекстар" выходит на глиссирование под гротом и кайтом (плоским летучим геннакером)

Походить под парусами нам в этот день так и не удалось. Мы снова поднялись на борт "Алекстара" только через два дня.

Погода изменилась — пропали и солнце, и ветер. Так, дуло что-то с северо-запада, не больше 3 м/с. Полностью вооруженная и укомплектованная яхта вышла в залив. Бросилось в глаза, что грот стоит не на всю высоту мачты. Оказалось, мачты к "Алекстару" идут двух видов — стандартные (длинные) и укороченные — "туристские". На этой лодке стояла стандартная мачта и маленький грот. После того, как мы немного походили вокруг яхты на катере и пофотографировали ее, наступило время занять места в кокпите и своими руками попробовать, что тут и как работает.

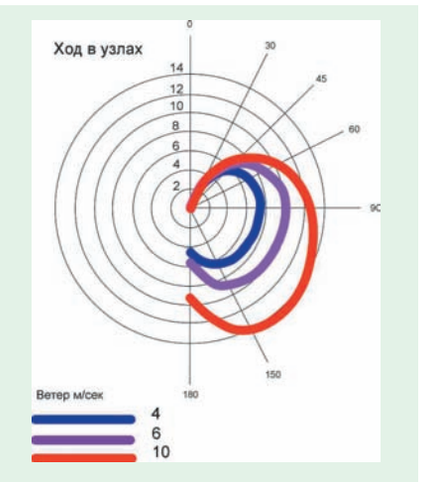
Начали в лавировку. Алексей сразу отметил во всех отношениях удобный фирменный румпель — и до любой точки кокпита достает, тянуться не надо, и в руке лежит хорошо. "Скрутились" раз, другой. "Ну как?" — спрашиваю у Алексея. "Да вроде бы ничего, — отвечает он. — Ветра маловато, интересно было бы на нее посмотреть в свежий ветер". Действительно, лодка очень легкая, реагирует практически на любое перемещение по палубе; инерция ее мала, и даже небольшая перекладка руля приводит к быстрому изменению курса, поэтому вполне вероятно, что в неопытных руках и при нерасторопной работе с парусами швертбот может на повороте просто встать ("как лом в навозе" — *прим. авт.*). Правда, по той же причине и ход снова набрать будет нетрудно.

"Наверное, хорошо на ней втроем гоняться, — высказываю я предположение. — Двое с парусами работают, один — в открен". Тараненко утвердительно кивает головой: "Да, гоняться на ней хорошо, только не втроем, а впятером. Тогда массы хватит, чтобы практически в любой ветер нести полную парусность без большого крена."

Мы тем временем обсуждаем особенности парусов и такелажа. Широкий серповидный грот применен здесь понятно зачем — передняя треть паруса все равно не работает или работает неустойчиво: ее отдувают воздушные потоки со стакселя. За счет увеличения ширины грота происходит некоторая компенсация этих потерь. На топе тонкой углестеклопластиковой мачты закреплена "удочка" — горизонтальная пластина, через которую к мачте проведен ахтерштаг. В результате грот, даже такой широкий, как на "Алекстаре", не цепляет задней шкаториной и латами за ахтерштаг. Штаг имеет две точки крепления к палубе — разведен на два борта, и у рулевого всегда есть возможность регулировать его натяжение, не выходя из кокпита и не спускаясь к кромке воды на подветренном борту. В отношении стакселя можно отметить наличие закрутки, механизм которой убран под палубу, а ходовой конец выведен в кокпит.

Пошли в галфвинд. Проследили за показаниями лага — чуть-чуть не вытягиваем до глиссирования. Идем 5-6 узлов, а по утверждению Тараненко, после 6 начинается чистое скольжение. "Сейчас мы ей поможем," — Александр Александрович скрывается под палубой и через минуту подает наверх кису с ярким сине-желтым парусом. "Кайт, — поясняет он. — Сейчас поедем как надо". Завели новый парус, убрали стаксель на закрутку, "выстрелили" бушприт (потянув за нужную снасть, также проведенную в кокпит). Парус встал хорошо, устойчиво. Лодка заметно прибавила ход.

К тому моменту мы уже шли в бакштаг, и после постановки геннакера стали приводиться. Довольно быстро набирая скорость, яхта вышла на глиссирование. Я наблюдал все это от мачты, поглядывая за работой рулевого (Алексея) и шкотового (Тараненко). Совместными усилиями мы несколько раз бросали лодку в привод до заполаскивания геннакера — по всему получалось, что без потери хода можно идти под геннакером до 45-50° к ветру. В один из моментов скорость лодки достигла 7.5 узлов. Правда, и ветер в это время налетел коротким порывом. И тем не менее... Полярная диаграмма подробнее расскажет о зависимости скорости хода испытываемой яхты от силы ветра и направления движения по отношению к нему в градусах.



Нам же остается добавить, что "Алекстар" произвел на нас благоприятное впечатление. За то время, что мы общались с лодкой, вряд ли можно сформировать объективное мнение и дать стопроцентно точные оценки, однако в одном мы были единодушны: как мы ни старались, видимых недостатков в управлении и изъянов в самой лодке нам обнаружить не удалось.

Кстати, несколько слов о названии статьи, которое выбрано совсем не случайно. Во время спуска испытуемой лодки мы совершили весьма распространенную ошибку — забыли ввинтить вертушку лага в днищевое отверстие. Как только яхта оказалась на плаву, внутрь корпуса стала интенсивно поступать вода. Спохватились, когда гальюн, холодильник и швертовый колодец были уже заполнены водой. Тараненко всего этого не видел — ездил за бензином. Узнав о случившемся, он остался очень доволен тем, что вода не проникла через закрытую дверь в капитанскую каюту. Команда, допустившая оплошность, наказана не была.

А. Петров

«ВЕТЕРОК-ЯХТИНГ»- ПОДВЕСНОЙ МОТОР ДЛЯ ЯХТ, НО НЕ ТОЛЬКО ДЛЯ НИХ

Прототип яхтенного варианта "Ветерка-8"

Ульяновское АО "Волжские моторы" (бывший Ульяновский моторный завод), только что отметившее свое 55-летие, находится (увы, как и большинство отечественных предприятий) в очень трудном положении. Основные усилия коллектива направлены на выживание за счет серийного освоения модернизированных моделей 4-тактных автомобильных двигателей. Это двигатели мощностью 115 и 150 л.с. с непосредственным впрыском топлива, управляемым микропроцессором, для вездеходов УАЗа и ГАЗа. Таким образом, на ближайшие годы автомобиль на АО, к сожалению, почти полностью перекрыл дорогу производству новых лодочных моторов.

И это несмотря на наличие у заводских конструкторов новых разработок, таких, как высокосовершенный лодочный 8-сильный мотор с трехканальной петлевой экономичной (расход топлива 300 г/л.с./ч) продувкой, рядом других усовершенствований и современным дизайном. Положительные результаты дали и испытания опытных образцов ранее разработанных "Ветерков" мощностью 20 и 23 л.с.

Конструкторам лодочных моторов ничего другого не оставалось, как заняться разработкой модификаций и вариантов исполнения серийно выпускаемых "Ветерков". В частности, это модификации "Ветерков" в яхтенном исполнении.

Моторы "Ветерок-яхтинг" моделей 6, 8 и 12 л.с. отличаются удлиненным исполнением — рассчитаны на высоту транца 510 мм, наличием кольцевой насадки гребного винта и рядом конструктивных усовершенствований.

Несомненно, такие варианты серийно выпускаемых моторов найдут применение на тяжелых водоизмещающих рыбацких лодках и баркасах, в качестве вспомогательного двигателя на катерах. Они незаменимы в качестве двигателя для спасательной шлюпки, а также при эксплуатации на каменистых реках и в заросших травой водоемах, где защитная насадка просто необходима.

Кольцевая насадка с гидродинамическим профилем, охватывающая (с малым зазором) концы лопастей, вызывает увеличение скорости перетекания жидкости через край лопасти, что повышает КПД гребного винта. Эффективность работы гребного винта в насадке увеличивается также благодаря выходу на более высокие обороты и лучшему использованию мощности двигателя. Кроме того, на насадке, находящейся в потоке, вызванном работающим винтом, при определенных условиях может создаваться некоторый дополнительный упор. Профиль насадки, обтекаемый под некоторым углом атаки, работает как элемент подводного крыла. Режим работы гребного винта в насадке в меньшей степени зависит от скорости хода, что позволяет сохранять почти неизменным число оборотов двигателя в широком диапазоне изменения скорости в зависимости от изменения загрузки лодки.

Использование насадки снижает кавитацию, препятствует оголению лопастей гребного винта на волнении и сглаживает колебания числа оборотов двигателя, тем самым обеспечивая более спокойный режим его работы. Насадка не только защищает лопасти гребного винта от повреждений, но и препятствует наматыванию на гребной винт травы, водорослей и т.п.

При разработке насадки "Ветерков" использованы данные, помещенные в статье В.В. Вейнберга "Насадка на гребной винт подвесного мотора" ("Катера и яхты" № 5 за 1974 г.). Кольцевая насадка выполняется из алюминиевого сплава литьем под давлением. Крепится к редуктору она в трех точках: двумя болтами сверху — к антикавитационной плите, и внизу — к шпоре редуктора. Намечается и отдельная поставка в продажу яхтенного комплекта (насадка, уменьшенный по наружному диаметру грузовой гребной винт, детали крепления).

Конструкторами предприятия уже проведены испытания первой очереди "яхтенного" мотора. На загруженную лодку "Днепр" устанавливался серийный лодочный мотор "Ветерок-8Р" (с реверс-редуктором) в удлиненном исполнении, и замерялись тяга на швартовых, скорость и расход топлива на фиксированной дистанции (порядка 1.5 км). Затем тот же самый мотор переоборудовался по комплектации "яхтинг" и проводились те же самые замеры. Были зафиксированы: увеличение тяги с 68 до 90 кгс и скорости хода с 14.5 до 15 км/ч при уменьшении расхода топлива с 1.4 до 1.3 л.

К этому можно добавить, что число оборотов на моторе "Ветерок-8Р-яхтинг" при всех испытаниях было на 500-600 об/мин выше, чем у серийного. Гребной винт использовался грузовой (216×170 мм).

Полученные результаты, т.е. увеличение тяги более, чем на 30%, возрастание скорости на 3.5% и уменьшение расхода топлива примерно на 6-7% подтвердились при аналогичных испытаниях еще двух моторов.

Следует отметить, что данные на моторах "Ветерок" только с холостым ходом и с передаточным отношением шестерен редуктора 0.6 уступают приведенным выше с передаточным отношением реверс-редуктора 0.52.

Два из первых опытных образцов мотора "Ветерок-8-яхтинг" были продемонстрированы на парусной регате "Великая Волга" в г. Саратове в августе 1999 г.

Конструкторы предполагают не ограничиваться только введением кольцевой насадки, а внести в яхтенный мотор еще ряд улучшений и усовершенствований. Мы советовались с яхтсменами и хотели бы на страницах журнала выразить благодарность за поддержку и ценные предложения ульяновскому яхтсмену Вячеславу Терехину, члену яхт-клуба "Афанасий Никитин" из Твери Сергею Писареву (приезжавшему на завод летом 1999 г. за "Ветерком" для яхты "Апостол Андрей") и особенно — директору регаты "Великая Волга" Александру Вавилову, обсудившему на оргкомитете регаты наше техническое задание на разработку яхтенного мотора и приславшему содержательные дополнения и замечания.

Основные требования, высказанные яхтсменами, сводятся к следующим девяти пунктам:

— устойчивость к заливанию мотора при шторме, ливне, на волнении;

— уверенный запуск холодного мотора под дождем без снятия верхнего кожуха;

— усиление конструкции пускового механизма ("на всех моторах в Саратове пусковой механизм снимают из-за его отвратительной работы") и установка ролика на выходе из кожуха для отклонения шнура пускового механизма примерно на 70°;

— уменьшение шума работы мотора за счет применения глушителя шума всасывания и обклеивания внутренней поверхности верхнего кожуха поролоном;

— комплектация устройством дистанционного управления подачей топлива и переключением реверса или удлиненным румпелем;

— использование более стойких резиновых шлангов, а лучше — прозрачных пластиковых шлангов топливной системы;

ОАО «ВОЛЖСКИЕ МОТОРЫ»

Ульяновский моторный завод

"ВЕТЕРОК-8М"	стандартный	**"ВЕТЕРОК-12М"**
"ВЕТЕРОК-8Р"	с реверс-редуктором	**"ВЕТЕРОК-12Р"**
"ВЕТЕРОК-8У"	удлиненный	**"ВЕТЕРОК-12У"**
"ВЕТЕРОК-8РУ"	с реверс-редуктором удлиненный	**"ВЕТЕРОК-12РУ"**
"СВИЯГА-М"	мотонасосный агрегат	

Все модификации также изготавливаются в морском исполнении (защита от гальванической коррозии, многослойное окрашивание корпуса)

432006, г. Ульяновск, ул. Локомотивная, 17.
Тел.: (8422) 35-85-91, 35-84-80, 35-84-29,
Факс: (8422) 35-81-59, 35-82-44
E-mail: volm@pop.infocom.ru.
Время работы: понедельник–пятница, с 7.30 до 16.00.

— установка устройства (кронштейна) для проверки искры в свечах зажигания;

— усиление крепления опорных тарелок зажимных винтов опор подвески;

Особое пожелание саратовцев: поскольку кожух мотора на яхте часто используют как стол или стул, сгибая при этом крючок замка кожуха, убрать этот крючок и другие выступающие части с верхнего кожуха.

Демонстрируя в 1999 г. первые образцы мотора “Ветерок-яхтинг” на международной “Бот-шоу” в Санкт-Петербурге и регате “Великая Волга”, работники АО “Волжские моторы” обращались с просьбой заполнить анкету — ответить на вопросы, которые оказали бы помощь предприятию в планировании производства и разработке новых моделей моторов.

Мы будем благодарны читателям журнала за информацию по ряду пунктов нашей анкеты применительно к мотору в яхтенном исполнении:

1. Какая мощность такого мотора вас больше всего бы устроила?

2. Какая “длина” мотора (высота транца) для вас предпочтительна?

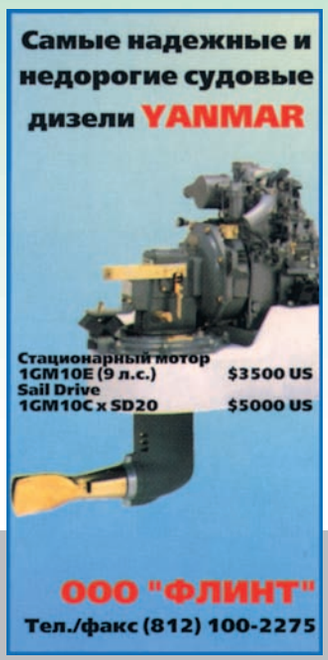
3. Какие еще требования вы предъявляете мотору для яхт?

4. Сколько часов в сезон (ориентировочно) нарабатывает ваш мотор (или сколько расходуете топлива за навигацию)?

5. Сколько (примерно) можно было бы, по вашему мнению, продать таких моторов в вашем городе (регионе)?

Ответы просим присылать по адресу: 432006, Ульяновск, Локомотивная, 17, отдел маркетинга АО “Волжские моторы”.

***Е.Фишбейн**, ведущий конструктор АО “Волжские моторы”*
Фото Ольги Мурановой



СЕЗОН-2000 УЖЕ ОТКРЫТ... В ГАМБУРГЕ

hanseboot

Стеклопластиковый катер фирмы "Finnmaster" (Финляндия)

В период с 30 октября по 7 ноября 1999 г. в Гамбурге проходила юбилейная 40-я международная выставка катеров и яхт "Hanseboot'99". Выставка проходит ежегодно под девизом "Сезон начинается в октябре". Таким образом, эта выставка открывала последний сезон нынешнего тысячелетия и подводила его итоги. Так что не удивительно, что здесь были представлены практически все мировые гранды маломерного судостроения. 12 павильонов и открытые площади были заполнены до отказа. Около 900 участников из 22 стран мира демонстрировали тысячам посетителей все, что имеет отношение к отдыху, спорту и работе на воде.

Основные площади (около половины) занимали моторные и парусные яхты. Лодки и катера поменьше разместились в пяти павильонах. Автора интересовала как раз эта категория судов — прежде всего, с точки зрения конкурентоспособности единственной представленной на выставке отечественной продукции: алюминиевых лодок "Мастер" производства "Адмиралтейских верфей" (Санкт-Петербург).

Сразу отметим, что из металлических лодок, кроме "Мастера", демонстрировались только финские композитные лодки "Silver" (алюминиевый корпус, стеклопластиковый кокпит). Обе торговые марки были представлены немецкой фирмой "B.A.F.", Гамбург. Эта же фирма является и дистрибьютором по Германии известных термопластовых финских лодок "Terhi".

На выставке экспонировались четыре модели лодок "Мастер": "Мастер-360", "Мастер-400", "Мастер-500" и "Мастер-600М". Анализируя результаты выставки, немецкий дистрибьютор оценил выставку в классе моторных лодок длиной от 4 до 6 метров в целом не очень удачной практически для всех экспонентов, кроме "Мастера" и "Terhi". Прямо на выставке было продано 6 лодок "Мастер" и 12 лодок "Terhi". По прогнозу дистрибьютора, еще на двадцать лодок "Мастер" будут получены заказы в течение двух недель после выставки. Около тысячи рекламных проспектов разошлись по потенциальным клиентам.

С точки зрения потребительского рынка отметим рост спроса на небольшие моторные лодки с кабиной длиной от 4 до 6 метров, что, естественно, отразилось и на предложении производителей. Например, "Marine Power Europe" дополнила свой традиционный комплект — надувные лодки "Quicksilver" плюс двигатели "Mercury" — стеклопластиковыми лодками с маркой "Quicksilver" польского производства: "Quicksilver 460" и "Quicksilver 485".Шведская фирма "Cremo" продемонстрировала свои новые лодки подобного класса "Crescent 535 Classic", "Crescent 480 Gemini" и "Crescent 610 Corona". Кстати, гребные и небольшие открытые мотолодки эта фирма тоже стала производить в Польше.

Значительные площади на выставке занимали скандинавские производители.

Традиционно широко при поддержке ассоциации "Finnboat", оплачивающей 50% выставочных площадей своих членов, были представлены лодки финского производства "Bella", "Flipper", "Finnmaster", "Yamarin", "Targa", "TG-Boats". Цвета шведского флага защищали "Uttern", "Ryds", "Nimbus". Вследствие географической близости достаточно сильные "команды" выставили Голландия, Франция и Дания. Обозначили свое присутствие на выставке парой-тройкой фирм Норвегия и Италия.

За один день пребывания на выставке трудно подробно охватить все на ней происходящее, проводя параллельно деловые переговоры. Запомнилась пара компаний, изготавливающих очень простые и очень дешевые лодки из плоских пластмассовых листов. Лодки собираются на ПВХ профилях, стыки уплотняются обычным силиконовым герметиком . Более того, у одной из компаний эти лодки еще и складываются. Правда, непонятно, каким образом они удовлетворяют новым требованиям Европейского сообщества по безопасности на воде для прогулочных судов.

Понравились и компьютерные программы на компакт-дисках по обучению судовождению. Все просто, наглядно и доходчиво. Странно, почему у нашей ГИМС до сих пор нет подобных.

Несколько фирм демонстрировали терминалы для снабжения малых судов электропитанием, топливом , водой с берега. Площадь, занимаемая подобным терминалом, всего один квадратный метр. Все расчеты с потребителем производятся автоматически по пластиковым картам прямо с лодки. Сразу вспомнились наши вечные проблемы с заправкой лодок, особенно во время соревнований.

Интересную модель предложила английская фирма “Cowes Marine”, превратив надувную лодку с жестким днищем в катамаран-гидроцикл. Внешний вид такого аппарата “Tomkat” напоминает болиды “Формулы-1”. Сконструировав что-нибудь подобное под двигатель сил на десять, родоначальник питерской “Формулы будущего” — компания “Мнев и К” — могла бы резко повысить интерес к этим соревнованиям .

Исходя из опыта участия в организации выставок и соревнований на воде, автору показался крайне интересным вариант временных модульных понтонов из пластмассы, предложенный австрийской фирмой “Jetfloat”. Из модулей размерами 50x50x40 см и весом 6 кг можно собрать понтон любой конфигурации для любых целей. Стенд итальянской фирмы “Martini Costruzioni Nautiche” вызывал у всех ностальгию по только что закончившемуся лету. Глядя на множество разноцветных водных велосипедов, плавучих лежаков и горок для катания, хотелось тут же раздеться до плавок. Естественно, что стенд собирал массу детей.

Кстати, для детей на выставке работал специальный детский сад, куда родители могли спокойно отправить свое чадо на попечение профессиональных воспитательниц. В крайнем случае, увлеченный выставкой родитель тут же вызывался по трансляции, если малыш категорически этого требовал.

Как всегда многочисленным был класс надувных лодок. Традиционные “Zodiac”, “Quicksilver”, “Bombard”, “Yam” — изготовленные в основном в Южной Корее и Китае — соседствовали с добротными немецкими лодками “Pischel” и “Wiking”. Встретил автор и старых знакомых из Голландии с надувными лодками “Loadstar”, с которыми еще три года назад планировали совместно делать РИБ с российским алюминиевым днищем. Компания представила одну подобную лодку длиной 2.3 м, только с днищем, изготовленным в Англии. Англия для Голландии оказалась ближе, чем Россия. Очередной раз поговорили о больших перспективах комбинации алюминия с надувными бортами. Сообща посетовали на технологические сложности. На том и расстались, поскольку каждый пошел своим путем в создании своей продукции, и в этом номере читатель найдет подробный рассказ об отечественных лодках такого типа.

В ходе выставки прошли многочисленные форумы, симпозиумы, конференции. В гавани функционировала также водная экспозиция. Традиционно работал арт-салон: выставка-продажа произведений маринистов. Там кстати, были и художники из Петербурга.

В конце последнего вечера поразила оперативность и слаженность в действиях персонала по разборке стендов. По залам сновали фургончики, небольшие специализированные прицепы, лодочные трейлеры, колесные кильблоки. В течение трех часов после закрытия выставки почти все стенды лодочного зала опустели. Многие лодки тут же отвозились клиентам. Криков грузчиков с соответствующей лексикой слышно не было.

Наверное, и у нас будет когда-нибудь так же. Хорошо бы поскорей....

В. Усачев

Стеклопластиковый катер “Crescent” (Швеция)

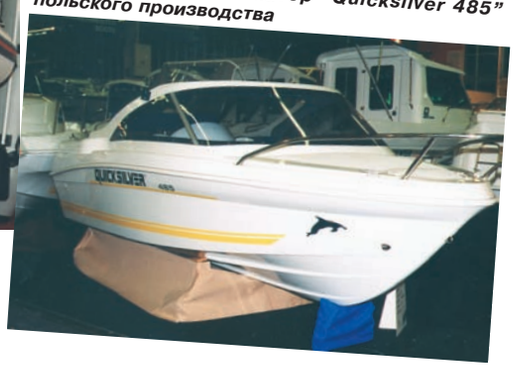
Гидроцикл в виде РИБ-катамарана “Tomkat” (Англия) под ПМ до 35 л.с. Материал — хайполон, стеклопластик. Длина — 3.5 м, ширина — 1.7 м. Вес — 53 кг.

Сборный причал из модулей фирмы “Jetfloat” (Австрия)

Типичные РИБы “3-метрового” класса

Экспозиция “Адмиралтейских верфей” — лодки “Мастер”

Стеклопластиковый катер “Quicksilver 485” польского производства



СОВРЕМЕННЫЕ ПРИВОДЫ С ПОДСОСОМ ВОЗДУХА

новое в морской технике

Ховард Арнесон — знаменитый гонщик и конструктор, автор самого популярного в наши дни привода с ЧПВ

С недавних пор приводы с подсосом воздуха (surface drives) доминируют на рынке высокоскоростных судов, развивающих более 50 узлов. Однако история их началась примерно сто лет назад. Ведь таким вентилируемым винтом (или ЧПВ) можно считать первый винт, предложенный в качестве движителя на воде. На рубеже веков пароходы на Миссисипи имели гребные винты, лишь нижние лопасти которых были погружены в воду. Та же идея была использована на "морских санях" Хикмана в 30-е годы, но уже по более серьезным соображениям.

Идея довольно проста. Вместо винта, полностью погруженного в воду, используется частично погруженный винт, у которого "работают" только лопасти, находящиеся в нижней части диска, ометаемого лопастями. В первых подобных проектах преимущество усматривалось в уменьшении осадки и в том, что гребной вал находится выше ватерлинии и, следовательно, не требуется герметизировать корпус дейдвудными уплотнениями. Но у современных ЧПВ главным преимуществом считается повышение КПД. Нет составляющей сопротивления от гребного вала и его кронштейнов, отсутствует вихреобразование вокруг ступицы, нет скоса потока, вызванного наклоном оси вала. Лопасти работают в ламинарном потоке, а потому — максимально эффективно. Использование ЧПВ снимает проблему кавитации, которая для полностью погруженного винта становится главной, как только скорость переваливает за 40 узлов (падает скорость, начинает быстро корродировать и разрушаться сам винт).

Однако у ЧПВ есть и свои проблемы. В результате решения их и было создано множество различных "автономных" приводов, иногда призванных лишь всего-навсего облегчить работу монтажникам.

Современная концепция приводов с подсосом воздуха была возрождена примерно 30 лет назад, когда итальянская фирма "Italcraft" установила ЧПВ на свои серийные суда, а конструктор Ренато (Сонни) Леви начал экспериментировать с ними на высокоскоростных катерах. На первых экспериментальных катерах гребной вал выходил через нижнюю часть транца, а винт крепился в непосредственной близости к нему так, что только нижние лопасти выступали ниже днища и были погружены в воду. Это было простое и эффективное использование идеи ЧПВ, но создавало проблемы с выходом катера на режим глиссирования, поскольку трудно было "отделить" воду от верхних лопастей, чтобы действительно получить режим работы полупогруженного винта. К тому же, на заднем ходу упор такого винта резко снижался.

Подача воздуха к входящим кромкам "верхних" лопастей ЧПВ помогла решить первую проблему, а перемещение винта дальше от транца — вторую.

Эффективность приводов с подсосом воздуха можно оценить, например, по результатам испытаний, проведенных компанией "Fountain Powerboats" на катере "Fountain-49". Скорость на максимальных оборотах возросла на 4.4 узла после того, как привод "Mercury" заменили на "Тримакс".

Итальянская фирма "Alfamarine" сообщила о 8-узловом приросте максимальной скорости (45 узлов) на своем 60-футовом катере после замены обычного винторулевого комплекса на привод Арнесона.

"Следует, однако, учитывать, что приводы с подсосом воздуха могут гораздо больше, нежели только увеличивать скорость катера", — утверждают американские специалисты Дэвид Этман и Ричард Тил (главный редактор одного из ведущих журналов в мире ботинга).

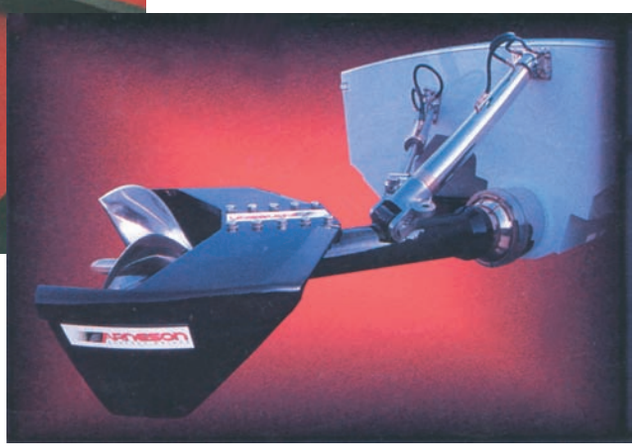
Большинство катерников представляют себе новейшие приводы с подсосом воздуха как нечто, пригодное лишь для самых высокоскоростных судов. Однако эти приводы имеют и некоторые другие преимущества, могущие заинтересовать владельцев обычных глиссирующих катеров. Одно из них — повышение эффективности винторулевого комплекса в целом.

Глиссирует катер или нет, винт и вал выступают в корму, а не под днище вниз, что уменьшает габаритную осадку. То,

Катер с приводами Арнесона — проверено в гонках

После более чем успешного выступления опытного образца модели "Endurance 37" на чемпионате Европы в морских гонках на длинные дистанции (гонках "на выносливость") итальянская судостроительная фирма "Pershing" настолько уверилась в возможном коммерческом успехе, что приступила к мелкосерийному производству проверенной в гонках модели. Упоминаем мы ее здесь потому, что оснащена эта лодка двумя приводами Арнесона ASD8L с ЧПВ "Rolla". Силовая установка — два дизеля "Caterpillar" мощностью по 420 л.с. (при 2800 об/мин), разгоняющие лодку до скорости 50 уз. Надо сказать, что приводами Арнесона снабжаются абсолютно все катера фирмы "Pershing" — даже те, что относятся к категории прогулочных. Кстати, модель "Endurance 37", которую вы видите на снимке, участвовала в упомянутом чемпионате в классе туристских судов, которые, согласно правилам, должны иметь спальные места и соответствующую внутреннюю отделку. Во всех трех гонках, проходивших по маршруту Неаполь–Монте-Карло–Сен-Тропе–Монте-Карло, "Endurance 37" стабильно занимала почетное второе место.

Два варианта современных приводов Арнесона



что винты находятся на некотором расстоянии от транца, увеличивает длину рычагов руля управления поворотом и удифферентовки, а главное — снимает ограничения на диаметр винтов. Поскольку винты находятся не под днищем, шум и вибрация, обычно передающиеся корпусу, значительно ниже. Наконец, проектант получает большую свободу при выборе положения двигателя, добиваясь улучшения ходовых качеств катера (обычно это означает — как можно дальше в корму).

В целом современный рынок приводов с подсосом воздуха становится все более оживленным и, поскольку есть уже приводы на 5000 л.с., все более широким. Большая часть продаж подобных приводов приходится на патрульные катера, хотя очень быстро растет и доля прогулочных катеров — быстроходных моторных яхт.

Рынок этот пока еще не устоялся — он фрагментарен, так как большинство разработок принадлежит сравнительно маломощным компаниям, не имеющим достаточно средств для глобального маркетинга. Катеростроители и владельцы катеров не всегда имеют достаточные гарантии необходимого послепродажного сервиса. Выход на этот же рынок крупных компаний по производству коробок передач может существенно изменить ситуацию.

Предполагаемое объединение изготовителей рассчитанного на ЧПВ привода “Тримакс” Фабио Баззи (“FB Desigh”) и двухскоростной коробки передач (“ZF Marine”) привлекло особое внимание специалистов к установкам с подсосом воздуха как высокоэффективным пропульсивным комплексам, объединяющим достоинства обеих новинок. Этот шаг знаменует собой важную стадию укрупнения фирм (что происходит не только в морской индустрии, но и в любой другой). Главный конкурент “ZF” — компания “Twin Disc” шла по тому же курсу, когда начала производство приводов Арнесона в начале 90-х годов!

ПРИВОД АРНЕСОНА

Из имеющихся на рынке приводов с подсосом воздуха наиболее популярен привод Арнесона, хотя бы потому, что при его установке отпадает необходимость в руле и соответственно уменьшается сопротивление воды движению. Поворот обеспечивается изменением направления тяги, а не созданием отклоняющего усилия на пере руля, что улучшает управляемость и повышает надежность управления. Привод Арнесона регулируется по вертикали, позволяя рулевому менять ходовую посадку — дифферентовать катер для компенсации нагрузки или волнения. Большая часть привода (включая гидравлические тяги, которые осуществляют эти повороты) находится за бортом, что освобождает дефицитные объемы внутри корпуса.

Каждый привод имеет два гидроцилиндра. Вертикальный (дифферентный) гидроцилиндр позволяет наклонять вал вверх или вниз на 7°, чтобы регулировать заглубление винта, а горизонтальный — вправо-влево на 40° для управления катером по курсу. На катерах длиной от 30 до 200 футов винт обычно находится на расстоянии от 3 до 10 футов от транца.

Популярность привода Арнесона объясняется и тем, что он был первой по времени подобной системой, ставшей поворотной точкой в использовании ЧПВ.

Привод был разработан и испытан известным спортсменом-водномоторником Ховардом Арнесоном первоначально для чисто гоночных катеров. До его появления на таких судах доминировал привод “Mercury”. В нем гребной вал имел два излома под прямым углом, снабженных коническими шестернями с минимально возможным диаметром, поскольку они находились в набегающем на винт потоке воды. Простым подъемом такого привода можно было перевести винт в “полупогруженный” режим, однако по мере роста передаваемой мощности главной проблемой стала надежность.

Привод Арнесона стал наиболее надежным и эффективным средством передачи винту большой мощности.

Ахиллесова пята привода — это сам универсальный шарнир. Подбор нужных материалов и инженерная доводка в конце концов сняли и эту проблему, после чего привод Арнесона стал лидером рынка приводов с подсосом воздуха (подробнее об устройстве привода Арнесона можно прочитать в “КиЯ” № 161).

Глава фирмы “Twin Disc” Джон Баттен утверждает, что она производит от 150 до 225 приводов в год, тогда как емкость мирового рынка можно оценить в 450-500 приводов. Крупнейшая модель на мощность 5000 л.с. приспособлена как для дизельных, так и для газотурбинных двигателей.

Последняя версия привода Арнесона снабжена двумя стабилизирующими плавниками — по одному с каждой стороны от ЧПВ, чтобы они не искажали набегающий поток воды.

Возникает вопрос: почему же при таком обширном списке преимуществ приводы Арнесона не устанавливаются на все катера без исключения? Во-первых, они дороже, чем обычные движители. Разница изменяется в широких пределах, но, например, для нового 70-футового катера, построенного итальянцем Антанго, она составляет 10 %.

Еще один минус (по крайней мере, для некоторых владельцев катеров) — это чисто психологический эффект от мысли, что за транцем работает пара винтов, лишь на несколько дюймов заглубленных в воду. Как правило конструкторы прикрывают эти работающие “в воздухе” винты платформой для нырянья, иногда даже специальными кожуха-

ми, лишь бы уменьшить опасность для купающихся, исключить поломки при доковании и швартовках и попадание рыболовных снастей.

Приводы с подсосом воздуха вообще имеют устойчивую репутацию плохо работающих на заднем ходу, но, по данным “Twin Disc”, в большинстве случаев это предрассудки, порожденные в те времена, когда такими приводами и винтами с увеличенной площадью лопастей оснащались одни лишь гоночные катера. Современные винты на заднем ходу имеют достаточно высокий КПД. Однако на заднем ходу струя от винта попадает чаще всего в транец, а не под корпус, что может снизить эффективность. С другой стороны, управляемость на заднем ходу даже лучше, чем у обычных судов, благодаря тому, что и здесь поворачивает катер изменение направления тяги винта.

ПРИВОД «ТРИМАКС»

Фирма “ZF”, торгующая приводами “Тримакс” в США, утверждает, что их главное преимущество состоит в меньшем весе, большей простоте и долговечности. Модели рассчитаны на мощность от 300 до 4000 л.с. Приводы с этой маркой можно видеть на многих новейших моторных яхтах (например, на “Fountain 65”).

История приводов этого типа также насчитывает не один год. Он разработан итальянским гонщиком Фабио Баззи для катеров, участвующих в гонках открытого моря (“оффшор”). Баззи считал, что приводы с подсосом воздуха, использующиеся для управления по курсу, на очень больших скоростях потенциально опасны и могут вызвать переворот катера. Его “Тримакс” имеет отдельное перо руля и фиксированное в горизонтальной плоскости положение ЧПВ. Привод включает в себя универсальный шарнир с ограничителем, причем этот ограничитель вмонтирован так, что вертикальный угол наклона гребного вала поддается регулировке. Однако это можно сделать только на суше, после чего вал закрепляется, и его угол наклона регулировать на ходу нельзя. Дифферентовка катера на ходу осуществляется триммерами — управляемыми гидравликой транцевыми плитами.

“Тонкая регулировка положения ЧПВ по высоте, — говорит Баззи, — производится по результатам ходовых испытаний каждого катера, что и обеспечивает максимальную эффективность привода. Таким образом мы выпускаем привод одновременно очень надежный, простой и в достаточной степени регулируемый. Как привод Арнесона, так и “SDS” механически сложнее и имеют плавник перед винтом, что снижает эффективность ЧПВ и может сделать привод нестабильным на больших скоростях”.

Ранние версии “Тримакса” конструктивно представляли собой отдельно поставляемый и монтируемый собственно привод. Перо руля ставилось позади винта и конструктивно не было связано с приводом (см. схему на стр. 30 в № 168).

Последние версии отличаются тем, что проектируются, поставляются и монтируются в едином комплексе с рулевым устройством и полностью интегрированы в обводы и конструкцию кормовой части катера. Комплекс крепится на транце или, чаще всего, под кормовым свесом, что требует определенной архитектуры кормовой оконечности. Соответствующие обводы кормы (и в частности — некоторый наклон транца) позволяют повысить эффективность привода на заднем ходу и улучшить распределение объемов плавучести по длине катера

Уже на первых высокоскоростных моделях на пятке руля находился патрубок водозабора системы охлаждения, поскольку эта нижняя точка последней выходит из воды при подлетах катера на волне. Патрубок газовыхлопа также вмонтирован в комплекс привода. Это немаловажная деталь, поскольку выпуск газов осуществляется целенаправленно — в верхней части диска винта, чтобы эта “дополнительная” вентиляция лопастей газами помогала выходу на режим глиссирования.

Главным же путем решения “извечной” для приводов с ЧПВ проблемы медленного выхода на глиссирование, является вентиляция верхней части винта воздухом. Рулевое устройство и кронштейн гребного вала имеют каналы для подачи атмосферного воздуха к винту, что “создает скольжение на малой скорости” и позволяет увеличивать обороты двигателя значительно быстрее. На режиме глиссирования, когда винт частично выходит из воды, воздух уже не влияет на эффективность винта.

Оборудованные “Тримаксом” катера могут выходить на режим глиссирования уже на скорости около 9 узлов.

Длина гребного вала, выступающего за пределы корпуса, в этом случае получается достаточно большой (в зависимости от модели привода), что требует пригонки по месту. Весь комплекс “Тримакса” в сборе состоит из 316 деталей; они выполняются из нержавеющей стали, так что коррозия не станет для владельца катера проблемой.

Важнейшим событием последних лет было то, что Фабио Баззи сумел соединить достоинства привода “Тримакс” и предложенной им же двухскоростной коробки передач. Это способствовало дальнейшему упрощению характеристик привода.

"Тримакс" с интегрированной двухскоростной коробкой передач уже принят на вооружение такими катеростроителями, как “Riva”, “Fountain”, “Sunseeker” и “FB Design”. В общей сложности выпускается около 200 единиц таких приводов в год, и эта цифра постоянно растет.

С одним существенным усовершенствованием фирма “FB Desing” выпусти-

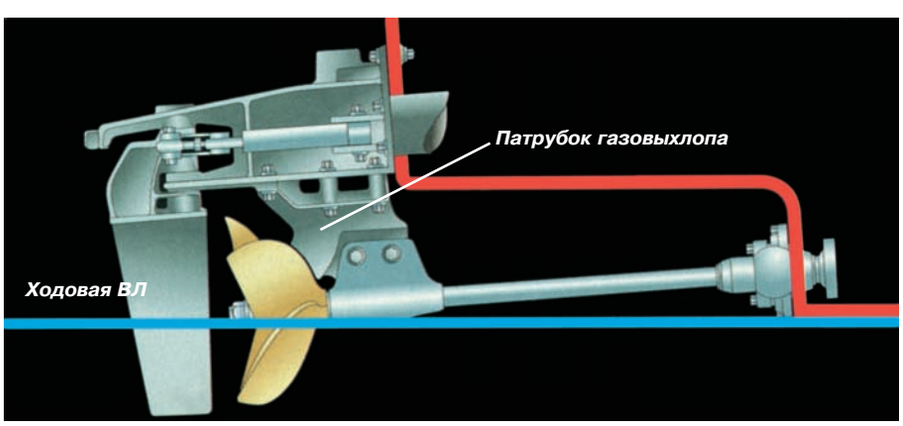
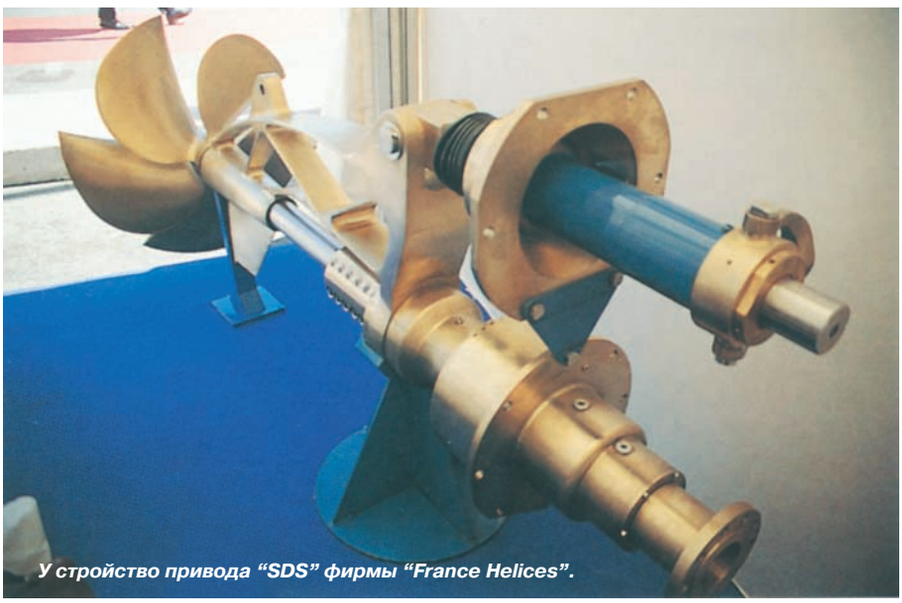
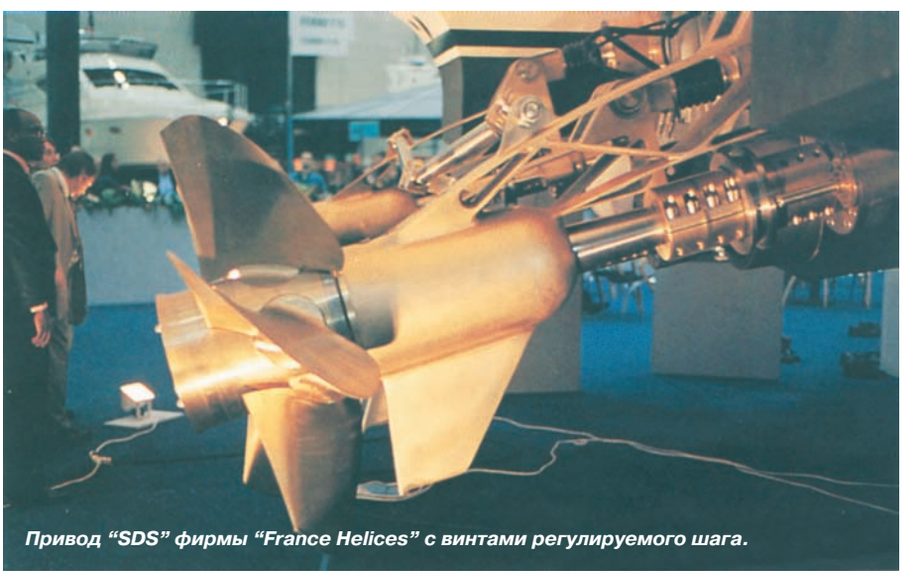


Схема устройства и общий вид привода “Тримакс”



У стройство привода "SDS" фирмы "France Helices".



Привод "SDS" фирмы "France Helices" с винтами регулируемого шага.

ла на их основе привод "G-Drive", предназначенный для того, чтобы составить конкуренцию приводу "Bravo" компании "Mercury". Вместе с коробкой передач он гораздо дешевле, чем привод "Mercury" и, вполне возможно, потеснит его с рынка.

"Twin Disc" взяла курс на расширение ассортимента выпускаемой продукции. "ZF" в ответ подписала с итальянским производителем "FB Design" соглашение о продаже привода "Тримакс" по всему миру. Аналогичные соглашения подписаны ею с французской компанией "France Helices" о продажах привода "SDS" в США, а в будущем, возможно, и по всему миру. Продажа одновременно двух конкурирующих приводов кажется на первый взгляд трудной задачей, хотя представитель ZF в США сказал, что они взялись за продажи "SDS" лишь для того, чтобы этот привод не попал в руки конкурентов. Строго говоря, эти два привода не совсем конкурируют, поскольку "SDS", подобно приводу Арнесона, позволяет регулировать ходовой дифферент, а "Тримакс" можно считать фиксированным (в части вертикальных углов поворота).

ПРИВОД «SDS»

Еще один привод с подсосом воздуха, также распространяемый "ZF", это "SDS" ("Surface Drive System"). Как и приводы Арнесона и "Тримакс", он изготовляется из нержавеющих материалов (по большей части — из нибрала).

Привод "SDS", многим напоминающий привод Арнесона, имеет плавник перед винтом, который действует как руль; привод регулируемый — ось винта может поворачиваться как в вертикальной плоскости (на угол 15°) для удифферентовки на ходу, так и в горизонтальной плоскости (от 26° до 40° в зависимости от модели) для управления по курсу.

Основное отличие от привода Арнесона заключается в том, что вся гидравлика, осуществляющая эти перемещения, спрятана в корпус. Это, по словам инженеров "ZF", исключает возможность повреждений гибких элементов гидравлики плавающим мусором и не загрязняет окружающую среду в случае утечек масла из гидроцилиндров; к тому же, упрощаются монтаж и ремонт во время эксплуатации катера. Ферменная тяга, управляющая углами поворота гребного вала, связана с управляющими гидроцилиндрами, расположенными внутри катера, через свой отдельный — дополнительный шарнир, закрепленный на транце.

Модели "SDS" рассчитаны на катера водоизмещением от 7 до 250 т и могут быть оснащены стандартной гидравлической или, альтернативно, электрической системой управления. Все винты для них поставляет компания "France Helices". Имеются 4-, 5- и 6-лопастные винты.

ПРИВОДЫ ДРУГИХ СИСТЕМ

- "France Helices" выпускает версию "SDS" с винтом регулируемого шага. Если принять в расчет очень высокие нагрузки, которые создают и снимают лопасти ЧПВ примерно 1500 раз в минуту, применение ВРШ можно считать удачным решением. Данной версией пока оборудована только одна моторная яхта "Golden Eye" (и та еще проходит ходовые испытания).
- Из конкурентов применить ВРШ решилась норвежская компания "CPS". Ее управляющий, но не регулируемый (не дифферентующий) привод является частью конструкции высокоскоростного катамарана "Citius".
- В Бразилии построен привод "Monodrive", которым оборудовано несколько местных судов. Это регулируемый привод весьма простой и надежной конструкции, и его концепция уже "уплыла" за границы Бразилии.
- В Италии "Victory Design" сконструировала привод "Victory Drive", но его сфера применения ограничена чисто гоночными катерами.
- Несколько изготовителей выпускают фиксированные приводы с подсосом воздуха, имеющие плоский руль за винтом. Одной из первых стала "Lancing Marine" с ее приводом "Lance Drive" — вероятно самым простым из ныне представленных на рынке. Компания продает 30-40 единиц в год — в основном приверженцам идеи "навесных", то есть не интегрированных в конструкцию кормы приводов.
- Привод Леви разработан знаменитым Ренато (Сонни) Леви как целостная "навесная" система, включающая руль — поворотную верхнюю половину кольцевой насадки. При выходе на глиссирование двумя рулями служат нижние части насадки. Привод Леви ныне называется "Sea Rider" и выпускается компанией "LA.ME" в Милане в количестве 100 единиц в год, в основном для патрульных, пассажирских и прогулочных

Привод новозеландской фирмы “Seafury”

катеров. Представитель компании Патроне Раджи комментирует: “Наш главный конкурент — более сложный привод Арнесона, но спрос пока еще невелик в силу консерватизма верфей и проектантов”. Фирма выпускает 9 базовых моделей. Наименьшая — “Ti 3” — рассчитана на мощность от 40 до 292 л.с.(размеры: A = 886; B = 670; C = 526; вес — 85 кг); предназначена для однокорпусных катеров — до 1.25 т, катамаранов — до 2.5 т, тримаранов — до 3.7 т; стандартная длина вала — 1050 мм; диаметр патрубка газовыхлопа — 120 мм. Наибольшая — “Ti 120” рассчитана на мощность от 2200 л.с. при 1050 об/мин, до 3500 л.с. при 1650 об/мин (размеры: A = 1995; B = 1845; C = 1400; вес — 2200 кг).

■ В Новой Зеландии известен фиксированный привод компании “Seafury”, рассчитаный на высокоскоростные катера длиной до 30 м и максимальные мощности около 2000 кВ. Владелец фирмы Лей Мичау сказал: "Мы производим около 50 единиц в год, но эта цифра постоянно растет. Наш привод, интегрированный в наклонный транец, стоит вдвое дешевле водометного движителя. Наибольший рост популярности ожидается на не очень быстроходных судах (20-30 узлов), где винт увеличенного диаметра дает наибольший КПД. Эта компания видит будущее в работе на вторичном рынке, т.е. культивирует замену на эксплуатируемых судах водометных движителей своими приводами; недавно ее агентом в Великобритании стала английская компания по производству винтов “Bruntons”.

■ В США известный эксперт в области техники для гонок “оффшор” Джон Коннор разработал фиксированный привод с жесткой стойкой, поддерживающей гребной вал. Как и в предыдущем случае, руль расположен за винтом. “Мы знаем уже достаточно много о приводах с подсосом воздуха и можем расположить винт по высоте настолько точно, что необходимость в регулируемых системах отпадает, — сказал Коннор. — Наш привод “Eagle” — один из простейших и наименее дорогих, первая пара уже устанавливается на скоростных катерах”.

Поль Бецци, президент компании “France Helices”, напротив — убежден в преимуществах регулируемого привода. “Разница в КПД (измеряемом в кавитационном тоннеле), если сравнивать варианты с фиксированным и шарнирным валом, составляет 10%. Ввиду почти полного отсутствия опыта многие катеростроители сейчас неохотно используют регулируемые системы, но, если бы можно было убрать конкурентов с фиксированными приводами, спрос вырос бы очень быстро”. Тем не менее в 1999 г. компанией было продано 200 приводов против 100 в предыдущем. “Такой прирост вызван тем, что приводы с подсосом воздуха дешевле водометных движителей и более эффективны”, — говорит Бецци.

На сегодня он оценивает мировой рынок приводов с подсосом воздуха в 15 млн. долларов.

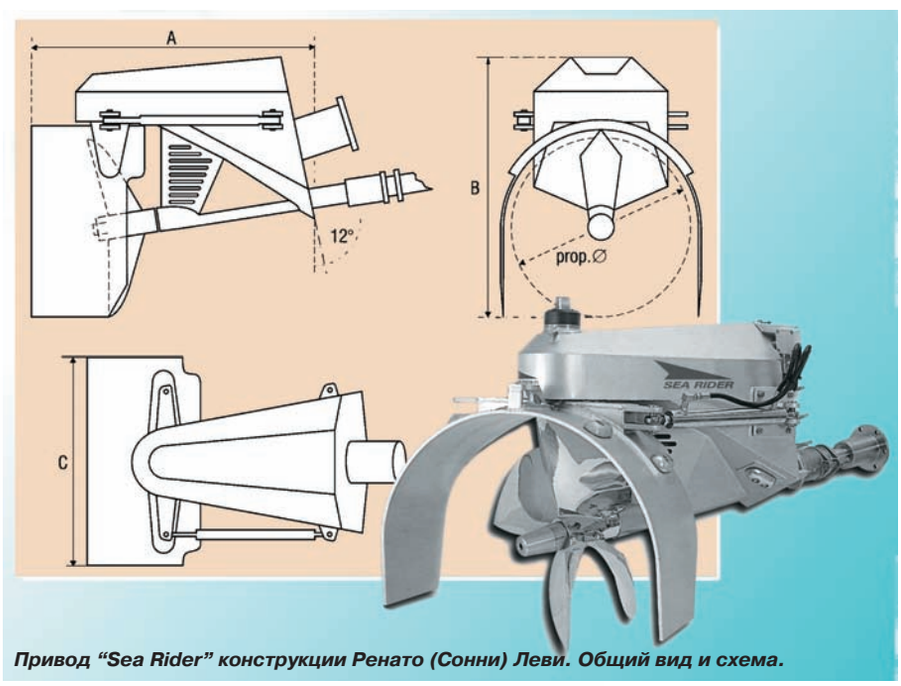
Стоимость — немаловажный фактор. На сегодня он склоняет чашу весов в пользу фиксированных приводов.

В секторе прогулочных судов катеростроители отдают предпочтение фиксированным приводам и еще по одной причине: регулируемые создают дополнительные проблемы для неопытных водителей, что может привести к перегрузкам двигателя. Строитель мощных катеров “Sunseeker”, например, намеревается заменить приводы Арнесона на “Тримаксы”, чтобы облегчить освоение катеров малоопытным водителям.

Сектор коммерческих пассажирских катеров пока вообще неохотно принимает новые приводы: нагрузка на них изменяется в очень широких пределах, что делает водометы более предпочтительным решением. Кроме того, скорости этих судов еще только подходят к тому рубежу, за которым применение приводов с подсосом воздуха дает существенный эффект.

Компромиссное решение представляет собой новый “полупогруженный” (по нашей терминологии — вентилируемый; см. статью на стр. 48) водомет, рекламируемый в США компанией “Debteck”. В этом движителе струя воды из водозаборника попадает только на нижние лопасти импеллера. Модельные испытания показали, что такой водомет значительно более эффективен, чем обычный с полностью погруженными в воду лопастями. Однако о коммерческом выпуске этого водомета фирмой “Debteck” говорить еще рано.

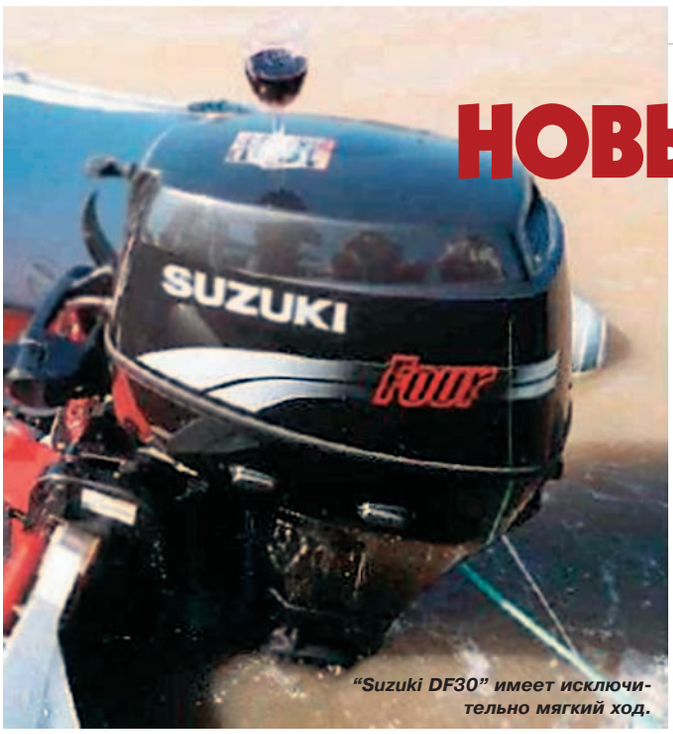
Подводя итоги, еще раз подчеркнем, что на сегодня многие малоосведомленные катеростроители и потенциальные владельцы быстроходных катеров предпочитают иметь “обычные” — традиционные движители. По старинке они делают ставку на простоту, а не на повышенную эффективность. В то же время, если в какой-то мере “закрыть глаза” на некоторые рассмотренные выше недостатки уже хорошо испытанных систем, можно констатировать следующее: приводы с подсосом воздуха, тщательно интегрированные в корпус на этапе проектирования катера, дают ряд ощутимых преимуществ, и повышение скорости — лишь одно из них.



Привод “Sea Rider” конструкции Ренато (Сонни) Леви. Общий вид и схема.

НОВЫЕ РАЗРАБОТКИ SUZUKI

четырехтактные подвесные моторы мощностью 25 и 30 л.с.



"Suzuki DF30" имеет исключительно мягкий ход.

***Кейт Хендерсон** — редактор издания "The World Marine Power Directory" — специально для "КиЯ"*

Японская моторостроительная фирма "Suzuki" отмечает в этом году два юбилея — 80 лет со дня основания компании и 35 лет с начала выпуска подвесных моторов. Местом для проведения праздничной пресс-конференции был избран Лиссабон (Португалия), а непосредственным поводом — представление двух новых подвесных моторов мощностью 25 и 30 л.с.

Ограничения на уровень содержания вредных веществ в выхлопных газах лодочных моторов, вводимые Американским агентством по защите окружающей среды с 2006 года и Правилами Европейского Сообщества с 2003 года, ускоряют замену традиционных двухтактных подвесных моторов более экологически чистыми четырехтактными собратьями.

Более сложные по конструкции четырехтактные двигатели с большим числом движущихся деталей неизбежно оказываются и более дорогими в производстве. Однако, если тот же четырехтактный двигатель используется не только в подвесных моторах, но одновременно и в других областях техники, это позволяет снизить себестоимость изготовления благодаря увеличению числа выпускаемых единиц. В перспективе фирмы-производители, которые избрали этот путь, могут стать сильнее своих конкурентов, которые выпускают продукцию меньшими "тиражами", а потому и более дорогую.

"Suzuki" — одна из компаний, которые имеют возможность заимствовать собственные проекты подходящей мощности, уже воплощенные в металле, для "альтернативных" секторов ассортимента продукции, а не начинать длительную и дорогостоящую процедуру проектирования двигателя нового назначения с нуля. Благодаря этому вслед за выпуском в прошлом году 40- и 50-сильных четырехтактных моделей ПМ (см. "КиЯ" №168) в этом году появились 25- и 30-сильные новинки.

В этом диапазоне мощностей для компактного исполнения в виде двигателя ПМ возможны две компоновочные схемы: двух- и трехцилиндровая. На стадии разработки инженерами "Suzuki" прототипы каждой из схем имели рабочий объем 600 см^3. Двухцилиндровая модель страдала при этом одним недостатком — повышенной вибрацией, которую можно было снизить добавлением вала с противовесом, чтобы нейтрализовать неуравновешенность системы поршень — коленчатый вал. Это означало очевидное усложнение конструкции и утяжеление мотора. Трехцилиндровая модель получилась более уравновешенной; к тому же "Suzuki" уже выпускает похожий трехцилиндровый автомобильный двигатель, который мог служить хорошей основой для разработки подвесного мотора.

Остановив выбор на своем же автомобильном двигателе "Alto", который продается на внутреннем рынке Японии, команда разработчиков просто модифицировала — "оподвеснила" его. Это потребовало развернуть мотор на 90°, чтобы коленчатый вал располагался вертикально, а не горизонтально, как в автомобиле. Агрессивная морская среда, способствующая быстрой коррозии, также была учтена — поверхности наиболее уязвимых компонентов подверглись специальной обработке.

Новый подвесной мотор (принципиальных отличий кроме величины максимальных оборотов между "DF-25" и "DF-30" нет) имеет рабочий объем трех цилиндров 599 см^3. У него необычное расположение клапанов с одним распредвалом, который обслуживает один впускной и два выпускных клапана на каждом из цилиндров.

На подвесных моторах в принципе никого не удивляет экономия за счет установки только одного карбюратора, однако, заглянув под кожух нового ПМ, мы увидим три карбюратора, по одному на каждый цилиндр, что обеспечивает точную дозировку топлива на любой скорости мотора, достаточную для удовлетворения требований EPA-2006. С одним карбюратором это было бы невозможно.

Цифровая электронная система зажигания заимствована с более мощных моторов "DF40/50". Входные датчики системы регулируют подачу топлива индивидуально в каждый цилиндр, а точное согласование их работы в противофазе обеспечивает исключительно мягкий ход.

Как и другие моторы производства "Suzuki", новые модели поступят на рынок от имени "OMC" под маркой "Evinrude". Они будут выпускаться во всевозможных модификациях: с управлением от румпеля, с дистанционным управлением, с ручным или электрическим запуском, с разной длиной дейдвуда.

Модели с ручным запуском имеют необычно большой диаметр маховика, чтобы снизить усилие, необходимое для ручного запуска. Индикаторы давления масла и температуры расположены удобно, на передней панели мотора. Усилие поворота румпеля легко регулируется при помощи окрашенного в красный цвет рычага сразу под румпелем; диапазон регулировки — от совершенно свободного вращения до полного заклинивания.

Различные модели двух новых ПМ были опробованы на глазах у собравшихся журналистов на четырех плавсредствах: открытом катере, двух надувных лодках и воднолыжном буксировщике. Первое впечатление — удивительно тихая работа моторов и отсутствие всякой вибрации. Дотошные журналисты поставили эксперимент — водрузили рюмку с вином на кожух работающего 30-сильного мотора, и она не упала!

Мотор плавно разгоняется на всем диапазоне оборотов и даже на максимальных оборотах работает настолько тихо, что не мешает разговаривать. Низкий тон даже приятен для уха.

Вес 25-сильного "DF25" (ручной запуск, короткий дейдвуд) — 93 кг, что намного больше, чем у двухтактного аналога "DT25" (56 кг). Очевидно, что это мотор, который должен находиться на транце весь сезон, тогда как многие двухтактные 25-сильные ПМ достаточно легки, чтобы их мог снимать и переносить один человек. Конструкция крепления стандартизована Американским бюро яхтенных конструкторов (ABYC). В данном случае производители оказались на "распутье". Законодательные ограничения на чистоту выхлопных газов изменили и характер использования мотора — он перестал быть легкосъемным.

Мотор "Suzuki DF30T" на лодке "Elan 15SC" (длина 4.6 м)

«Бастеры» на рубеже веков

На страницах "КиЯ" название финского предприятия "Фискарс", ведущего историю от основанной 350 лет назад кустарной мастерской, делавшей топоры, упоминалось уже много раз. И именно в связи с выпуском здесь алюминиевых сварных мотолодок "Бастер". Эти лодки были, а во многом и остаются образцом единственно правильного подхода к решению всех проблем серийного лодочного производства: конструкция корпуса идеально соответствует запланированной технологии и позволяет максимально использовать преимущества материала. Нелегко назвать другой пример столь же удачного сочетания противоречивых требований к проекту, в этом и состоит "ноу хау" фирмы "Фискарс". Лодочное производство было развернуто здесь лишь немногим более двадцати лет назад, однако за это время изготовлено и продано свыше 60 000 "Бастеров". Фирма стала крупнейшим в Европе производителем лодок из легкого сплава, хотя число работающих в ее цехах никогда не превышало 50.*

Девиз фирмы "Fiskars": "Новая концепция — долговечность, живучесть, удобство". Коротко и ясно. Здесь не торопятся ежегодно поражать новыми "революционными" моделями, не завлекают назойливой рекламой скоростных показателей или деталей оборудования.

В 1999 г. выпускалось ровно столько же базовых моделей, сколько тремя-четырьмя годами раньше — семь. И при этом только одну из них можно назвать новой: вместо 4.05-метровой лодки "Mix" появилась 4.15-метровая "XS" (кстати сказать, не типичный "Бастер", а "классическая" остроносая универсальная моторно-гребная лодка).

Завод фирмы "Фискарс" в Ахтери.

Зато практически на каждой модели можно видеть следы продолжающейся целенаправленной работы по улучшению потребительских качеств лодки. Вот самая крупная модель — "Magnum". Сравнивая старые и новые ее модификации, видим, например, что изменилась система продольных реданов: в носу их нет, зато появились короткие брызгоотбойники.

Конструкторы фирмы культивируют не снижение веса и цены, а повышение надежности, не повышение максимально достижимой скорости, а возможность поддерживать скорость на волнении. Фирма так формулирует пять основных черт, присущих "Бастерам": 1 — прочность; 2 — простота управления; 3 — комфорт; 4 — безопасность; 5 — экономичность. И это — не пустые слова. (В 1998 г. наши коллеги из германского журнала "Stander" провели всесторонние объективные испытания самого крупного из "Бастеров" и дали ему довольно высокую оценку. В 1999 г. тако-

* См., например, № 87, 115

му же тесту подверглась и заслужила такой же отзыв модель “L”; ее испытывала редакция журнала “Skipper”).

Основное достижение фирмы — полное использование преимуществ выбранного конструкционного материала — сваривающегося “морского” алюминиевого сплава. “Материал, которому не страшны века, — так говорят об этом сплаве создатели “Бастеров”, — никакие другие материалы не сравнятся с ним. “Морской” алюминий объединяет в себе малый вес и долговечность, выдерживает большие ударные и разрывные нагрузки, дает плотные и прочные сварные швы. К корпусу легко крепить оборудование. Даже в тяжелых условиях эксплуатации материал не теряет своих изначальных качеств — не гниет и не ржавеет, его не нужно защищать от контакта с морской водой. Он не становится хрупким на горячем солнце и при лютом морозе. Он негорюч, и поэтому безопаснее, чем многие другие материалы”.

Заслуживает особого внимания удачная типовая конструкция “Бастеров”. Во-первых, всюду, где это возможно, применены унифицированные узлы. Носовая оконечность, например, одинаково оформлена высокой скулой, наклоненным транцем-форшпигелем и носовой палубой; притупленная в плане форма носа очень удобна для посадки-высадки людей. Днищевая обшивка всех моделей (применены обводы “глубокое V” с примерно одинаковым углом килеватости — на крупных моделях от 17.5° до 19.5°) изготовляется на одной и той же оснастке из цельного листа требуемых размеров. На листе прокатываются гофры-реданы. Секция набо-

Даже с полным воды корпусом любой “Бастер” удовлетворяет самым жестким требованиям непотопляемости.

Эта команда испытателей убедилась, что “Бастер” очень непросто перевернуть, даже если всю нагрузку сосредоточить на одном борту.

ТИПОВАЯ КОНСТРУКЦИЯ СВАРНОГО КОРПУСА «БАСТЕРА»

Приварка (прерывистым швом) продольного днищевого набора к обшивке производится вручную в кантователях.

Сварка основных продольных швов производится на специальной установке со сварочным автоматом.

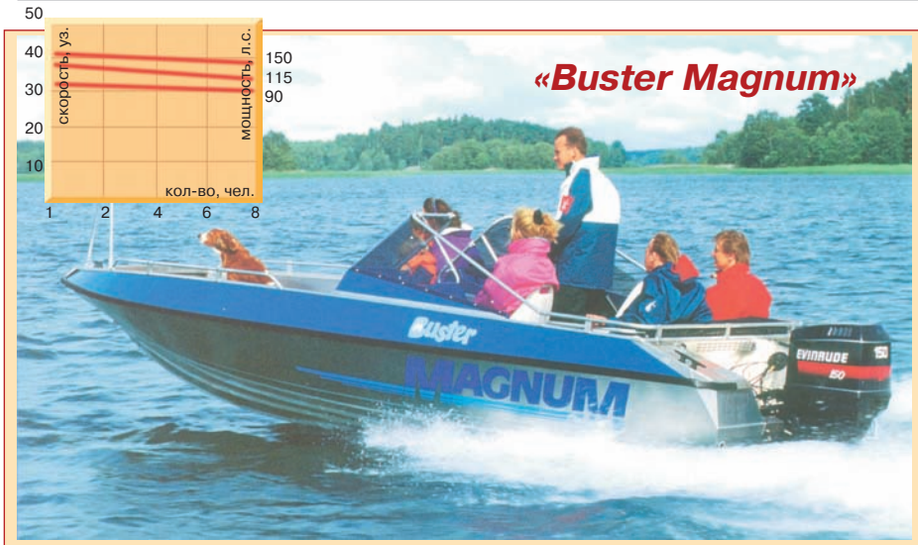
***1** — релинги и любое другое оборудование легко крепится к алюминиевым конструкциям; **2** — легкий заполнитель в двойных бортах делает лодку практически непотопляемой и сверхостойчивой, а кроме того — снижает шум; **3** — настил из толстой фанеры выдерживает сильные удары, не намокает и не скользит; **4** — наружная обшивка (толщиной 2 мм) из морского алюминия обеспечивает “Бастеру” прочность и ударостойкость, ее внешняя поверхность даже не нуждается в окраске; **5** — конструкция днищевого набора — флоров и стрингеров — обеспечивает надежность в экстремальных условиях; **6** — сварочный шов прочен и водонепроницаем.*

Buster

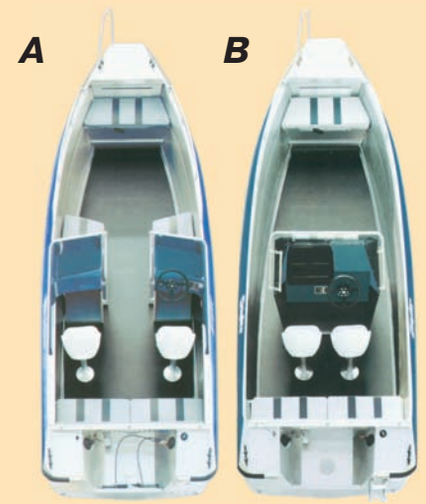
ОСНОВНЫЕ ДАННЫЕ БАЗОВЫХ МОДЕЛЕЙ «BUSTER»

	MAGNUM	XL	L	M	S	XS	SUN
Класс проекта	C	C	C	C	D	D	D
Длина наиб./по КВЛ, см	620/515	530/448	490/440	460/404	400/352	415/370	390/320
Ширина наиб./по КВЛ, см	220/174	205/155	197/158	182/156	182/142	165/126	160/130
Вес, кг	626	440	330	265	220	151	170
Высота надв. борта, см	66	63	64	57	57	50	52
Осадка, см	30	28	29	19	19	18	18
Объем отсеков плавучести, л	8060	5800	5200	3500	2900	2050	2700
Угол килеватости днища, град.	19.5	18.5	17.5	17.5	15	10	14
Пассажировместимость, чел.	8	7	6	5	4	4	4
Макс. мощность ПМ, л.с.	150	90	50	40	35	15/20	30
Высота транца, см	51	51	51	51	51	38/51	38/51
Цена, ДМ	36900	25900	17600	14600	11900	—	7900

Примечание: Класс проекта С разрешает выход в плавание вдоль морского побережья при силе ветра до 6 баллов (10.8-13.8 м/с) и высоте волны не более 2 м. Класс D разрешает плавание в прибрежной зоне при силе ветра до 4 баллов (5.5-7.9 м/с) и высоте волны не более 0.5 м.

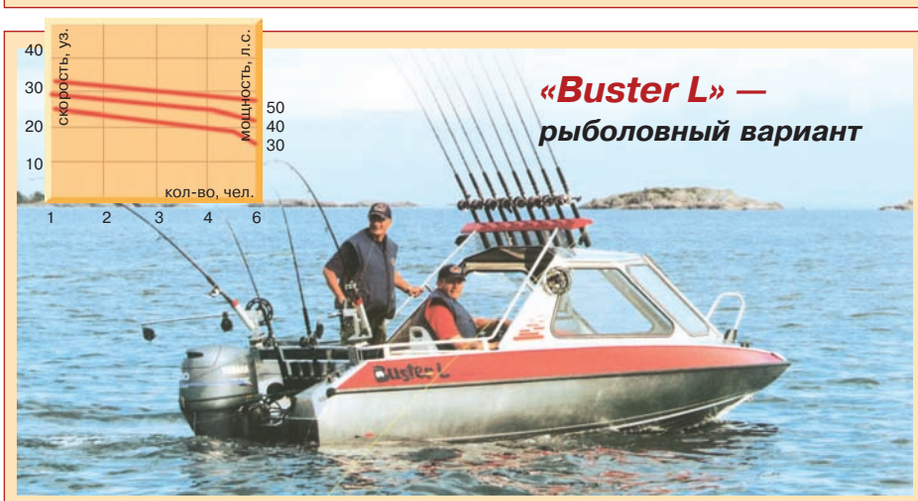


«Buster Magnum»



Многие из тех, кого привлекает эта самая крупная и дорогая модель, уже имеют опыт управления лодками меньшего размера. Тем не менее, и они за пультом управления "Magnum" получают массу свежих впечатлений. Скорость, просторный кокпит, простота управления, комфорт и безопасность по классу "больших судов", как нельзя лучше характеризуют эту модель.

Пульт управления может быть смонтирован в двух вариантах: в "широком" по ДП (см. А) и в "узком" — у правого борта (см. В). В кокпите много свободного пространства. Возможен выбор ПМ от 90 до 150 л.с. Особые черты модели — гидравлическое управление, встроенный топливный бак (на 115 л), мягкие сиденья, встроенный холодильник, багажники под нос. палубой, под носовым и кормовым сиденьями, с носовой стороны пульта управления. Скорости в зависимости от мощности и числа людей на борту показаны на графике.



«Buster L» — рыболовный вариант

Если вам нужно много свободного места, остановите выбор на варианте с одним сиденьем за пультом управления. Дополнительно можно поставить на пульт легкий козырек. Возможен вариант (см. фото слева) хорошо оборудованной для рыбной ловли лодки с рубкой-убежищем и дополнительным кормовым тентом.

Прочный релинг идет вокруг всей лодки (открытый вариант), нигде не прерываясь. По желанию заказчика может быть установлено дополнительное продольное сиденье, в рундуке под которым хранятся удочки и рыболовные снасти.

Это многоцелевая семейная лодка под ПМ от 30 до 50 л.с. (рекомендуемая мощность — 40 л.с.). Это рабочая лошадка для загородного дома, папина рыболовная лодка, воднолыжный буксировщик, мамин "сампан" для поездок за продуктами. Лодка легка и проста в управлении, идет удивительно мягко даже на крупной зыби. Удачный баланс между ходкостью, грузоподъемностью и ценой делает эту лодку наиболее популярной для повседневных нужд.

ра включает низкие коробчатые киль и по два стрингера на борт и нужное количество высоких коробчатых флоров, на горизонтальные верхние поверхности которых впоследствии укладываются листы фанеры, образующие сплошной настил самоотливного кокпита.

Однако главной удачей остается предложенная работниками фирмы типовая конструкция объемных бортов в виде замкнутой треугольной в поперечных сечениях призмы. Максимально использованы гибка и штамповка, стык на наружной поверхности борта ("верхняя скула") прикрыт профилем привального бруса.

Своеобразный хорошо узнаваемый внешний вид "Бастеры" имеют именно благодаря этим объемным бортовинам. Повышающий остойчивость лодки развал бортов (ниже верхней скулы) в сочетании с наклоном внутрь корпуса верхних граней хорошо отсекает брызги при ходе по волне.

Монтаж корпуса сводится к установке на днищевую секцию с приваренным набором и транцами двух бортовых секций (в специальный скуловой профиль) и носовой палубы.

Объем сварки сведен до минимума. Для повышения качества сварки применяются кантователи, позволяющие сварщику работать в наиболее удобном

нижнем положении. Основные продольные швы выполняются с использованием роботизированной техники — сварочных автоматов.

Весь объем внутри полых бортовин заполняется легким вспенивающимся полиуретаном, а это объем довольно значительный (на “Magnum”, например, 940 л, и даже на самой маленькой модели “Sun” — 312 л). Это обеспечивает всем без исключения “Бастерам” непотопляемость при полностью залитом водой кокпите (с мотором на транце и полной паспортной нагрузкой).

Качество и безопасность каждого готового “Бастера” проверяются и подтверждаются официально. Все лодки имеют как знак “CE”, так и синюю табличку. Это означает, что они удовлетворяют как скандинавским, так и общеевропейским стандартам безопасности.

На любой из лодок серии “Бастер” владелец может насладиться великолепными мореходными качествами и скоростью, маневренностью, устойчивостью на курсе. На текущий уход требуется минимальное время: обычно достаточно просто вымыть покрытый лаком корпус, хотя лучше все же покрывать его токсичной краской, предотвращающей обрастание. Для заядлых североевропейских рыболовов лодка “Бастер” — лучшее, что можно купить за умеренную цену. Ею можно пользоваться с ранней весны до поздней осени. Многие из качеств этих лодок, такие как остойчивость и безопасность, вместительность, первыми по достоинству оценили именно рыболовы. Лодки достаточно легки для перевозки на трейлерах. Их легко оборудовать для троллового лова. Все дополнительные рыболовные аксессуары поставляются отдельно; их легко крепить к морскому алюминию. Точно так же любой покупатель может заказать для любой модели всевозможные варианты тентов, трапик для спуска в воду, дополнительные релинги, сиденья и т.п. Заказ на лодку выполняется в срок от одного до двух месяцев. Возможна и поставка лодки с водометным движителем либо со стационарным двигателем и угловой колонкой.

Благодаря неприхотливости, долговечности и всем ранее упомянутым качествам открытые лодки семейства “Бастер” охотно приобретают спасатели, таможенники, полицейские, пожарные многих стран мира.

P.S.: *Любознательный читатель может поинтересоваться — что означает само слово “buster”? Ответа из фирмы мы пока не получили, но пришли к общему мнению, что оно идет от американского жаргонного слова, значащего — нечто сногсшибательное, чудовищное, замечательное. На борту каждого из “Бастеров” буква “B” превращена в некое подобие удивленной рожицы, что в общем-то согласуется с нашим предположением.*

Н.К.

«КРУИЗНО-ГОНОЧНОЕ» ПАРТНЕРСТВО

Бывший чемпион мира итальянский гонщик Фабио Баззи объединил усилия с английской катеростроительной компанией “Sunseeker International” и на основе сочетания двухскоростной передачи “ZF Marine” и своего усовершенствованного привода “Тримакс” строит то, что будет называться “всемирным универсальным — круизно-спортивным — катером”. Новый катер будет строиться в г. Пуле (Великобритания) по проекту, который является развитием гоночного “FB39” (см. “КиЯ” № 168), уже выигравшего несколько мировых чемпионатов в своем классе. Отличительная характеристика корпуса этого катера (проектная скорость до 80 узлов) — бортовые носовые наделки выше ватерлинии, предназначенные для того, чтобы катер не зарывался в волну.

По словам Витторио Расеры, вице-президента и генерального менеджера “ZF Hurth Marine”, “Тримакс” и двухскоростная трансмиссия — идеальная пара. Двухскоростная коробка особенно эффективна, когда помогает “Тримаксу” быстро вывести катер на глиссирование. Проблема решена за счет передачи избыточного крутящего момента с низким передаточным отношением для того, чтобы “помочь катеру выбраться из ямы быстрее”. Привод удачно “вписан” в корпус так, что “не будет нужды в удифферентовке триммерами и за катером не будет “павлиньего хвоста”.

“Sunseeker” будет монтировать системы “ZF”/“Trimax” с двумя дизелями “Yanmar” на серийном круизно-гоночном катере из армированного фенольного пластика; его ориентировочная максимальная скорость — 70 узлов. Катер, показанный журналистам в виде прототипа под условным названием “Sunracer” (“Солнечный гонщик”), будет реально запущен в производство в конце года под названием “XS-2000”. Первая партия будет состоять из 50 единиц.

Прототип “XS-2000” (“Sanracer-38”) — первого высокоскоростного универсального “круизно-гоночного” катера, на котором удачно применены и привод “Тримакс” и двухскоростная коробка передач. Проект Фабио Баззи. Обращают внимание предложенные им бортовые наделки выше скулы в носу, увеличивающие объем носовой оконечности при входе в волну.

Роберт Брэйтвейт, директор по международным продажам “Sunkeeper”, сказал: “XS-2000 делает гонки открытого моря доступными владельцам таких судов и откроет новую эру в круизном судоходстве — он обречен стать классикой дальнего гоночного катера”.

Ярко-красный 38-футовый прототип, показанный в Порто-Фино, отличается высоким уровнем комфорта: двухместные каюты в носу и корме, камбуз и гальюн, и все это на длине корпуса 11.8 м при ширине 2.32 м. Эти размерения позволяют перевозить катер в стандартном 12-метровом контейнере.

Другой преемник гоночного катера Фабио Баззи уже спущен на воду. Это военная версия “MIL 38”, представленная прессе во время выставки SATEC итальянской ассоциацией UCINA. Первый “MIL-38” под флагом греческой береговой охраны с дизелями “Yanmar” мощностью 360 л.с. развивает скорость до 60 узлов. Этот катер имеет каюту, открытый мостик и сидячие места для 15 пассажиров.

Îñâäëàâøèå âåòåð

из иностранных проектов

Продолжаем нашу традиционную серию публикаций о зарубежных новинках в исключительно разнообразном и многочисленном классе скоростных пляжно-прогулочных и спортивных парусников, которые уже нередко, по аналогии с модными аквабайками — PWC (Personal Water Craft), называют SPW (Sailor's Personal Watercraft).

И на этот раз представляем читателям не просто удачный, а оригинальный, новаторский проект. В нем счастливо соединяются достижения самой современной технологии и успехи гидродинамики (управляемые подводные крылья). Ценнейший опыт постройки и настройки экстремальных аппаратов для установления скоростных рекордов на 500-метровой трассе сочетается с опытом создания океанских многокорпусников-гигантов, опыт гонщиков-олимпийцев — с накопленным веками опытом управления парусными проа с аутригером...

Снимок этого необычного 5-метрового СПК-тримарана был помещен на заставке к статье "Пластик-фантастик" в предыдущем (№ 169) номере "КиЯ". Учитывая, что он сразу же вызвал интерес читателей, мы попросили поподробнее рассказать о "WindRider Rave" нашего постоянного автора — известного конструктора многокорпусников Германа Сергеевича Адрианова.

Первый "Rave" на испытаниях в Майами: скорость свыше 30 узлов!

Тихоокеанский "морской каяк" — прототип современных парусных тримаранов

Íадо сразу подчеркнуть, что эта американская новинка родилась не на пустом месте, а как закономерный этап многолетней напряженной работы. Яхтенные конструкторы многих стран добиваются, с одной стороны, повышения скорости малого парусника, а с другой — упрощения управления им, всемерного повышения его мореходных качеств и надежности, а также уменьшения веса и снижения стоимости, без чего нельзя рассчитывать на серийное производство и широкую продажу. Одновременное решение всего круга затронутых проблем — задача очень и очень сложная, и создатели яхт уже имели немало случаев убедиться, что идти по какому-либо одному из известных путей — бесполезно, необходимо некое комплексное решение.

Первой приходит мысль взять хорошо освоенный быстроходный многокорпусник и как-то видоизменить его с учетом высказанных выше пожеланий. Вот, например, гоночный катамаран "Торнадо" — самый быстрый и самый спортивный из олимпийской обоймы швертботов. Сделать его более быстроходным совсем несложно: давно известен его вариант со спинакером и несколько (на 3 м^2) увеличенной основной парусностью. Но ведь при этом управлять им стало не проще, а на порядок сложнее, оказался катамаран и гораздо менее надежным и более дорогим, и совсем не факт, что он стал лучше подходить для прогулок...

Естественно, что параллельно с "Торнадо" родился целый класс менее спортивных прогулочных катамаранов (длиной 5 м), которые легко управляются, которые проще по конструкции и надежнее, которые легче перевозить. Одним из самых популярных представителей этого класса является катамаран "Hobie 16". На нем проводятся чемпионаты континентов, но на нем можно и совершать прогулки вдоль берега. Однако есть существенный минус: существует проект с 1970 г., и практически все возможное из него выжато, совершенствовать его уже нельзя. Больше того: любые частные усовершенствования традиционных катамаранов рассматриваемого класса уже не дают ни прибавки скорости, ни существенного упрощения конструкции.

Американский яхтсмен и конструктор доктор Сэм Бредфилд, известный как участник заездов на установление рекорда скорости под парусом (в 1978-79 годах), пошел по иному пути. Он много экспериментировал с многокорпусниками на крыльях и пришел к неожидан-

ному выводу, что для возможности решения всех указанных проблем надо взять за основу не простейший вариант — катамаран без ПК, а наоборот — вариант, кажущийся наиболее сложным, т.е. тримаран на ПК. К этому времени уже появились первые трехкорпусные парусники с обитаемым средним корпусом и герметичными боковыми поплавками, гарантирующими и непотопляемость, и повышение остойчивости, что позволило нести большую парусность, необходимую для выхода на крылья.

Бредфилд сконструировал и построил 7.5-метровый высокоскоростной тримаран-СПК “EIFO”, рассчитанный уже не на рекордные заезды на “гладкой воде”, а на выходы в море. После доводки крыльевого устройства этот парусник шел на крыльях даже при волне высотой в 5-7 футов (1.5-2.1 м). В “EIFO” можно было видеть современное развитие давно известной тихоокеанским островитянам идеи “морского парусного каяка” с двумя узкими волнопронзающими аутригерами.

Итак, основа была найдена. Оставалось уменьшить “EIFO”, не растеряв его достоинств. Было решено сделать тримаран двухместным, так как цифры продаж свидетельствовали, что одноместные прогулочные плавсредства продаются хуже двухместного.

В качестве первого шага был создан и сразу же освоен в серийном производстве самый простой и дешевый вариант — тримаран без крыльев и с традиционной двухбалочной схемой под названием “WindRider” — “Оседлавший ветер”. Для существенного снижения веса и уменьшения трудозатрат, а следовательно и цены, фирма пошла на исключительно смелый шаг — применение совершенно необычного для столь сложных судов материала — термопласта ABS и сверхновой технологии “вращающейся пластмассы” (о которой рассказывалось в предыдущем номере “КиЯ”). На заводе компании “Wilderness Systems” (Сев. Каролина) с 1996 г. было выпущено более 1000 тримаранов, перевозимых на верхнем багажнике автомобиля и собираемых на берегу за 20-30 минут. Стоил “WindRider” в полном комплекте 3350 долл. (против 6795 долл. за давно освоенный катамаран “Hobie 16”). Показательно, что вес тримарана (113 кг) оказался существенно меньше, чем двухкорпусного “Hobie” (145 кг).

Теперь предстояло поставить тримаран на крылья. Определенный опыт имелся: как уже сообщалось в “КиЯ” (см. № 153, 157, 158), в Германии по проекту американца Грэга Каттермана освоили серийный выпуск рекордного тримарана на ПК “Трифойлер”. Однако он был слишком сложным в управлении и настройке (достаточно напомнить, что он имел две мачты, расположенные на поплавках, а управлялся из кокпита в корме основного корпуса). Кроме того, он был сугубо одноместным, довольно хрупким и дорогим (порядка 14 000 долл.).

После двух с половиной лет напряженной работы “WindRider” превратился в “WindRider Rave-1”, а затем, после всесторонних испытаний и доводки, просто в “Rave” (“Неистовый”). В феврале 1998 г. новый тримаран был впервые показан специалистам — на Ботшоу в Майами.

Итак, перед нами классический тримаран с узкими симметричными поплавками, длина которых чуть меньше 75% длины основного корпуса. Поплавки подняты так, что при ходе без крена не касаются воды. Необычность лишь в том, что применена однобалочная схема. Мощная поперечная балка изготовлена из анодированного алюминиевого сплава. Под балкой в основном корпусе и в поплавках установлены собранные из легкого сплава рамные шпангоуты и разносящие нагрузку по длине продольные связи. Под концами балки смонтированы сквозные колодцы, в

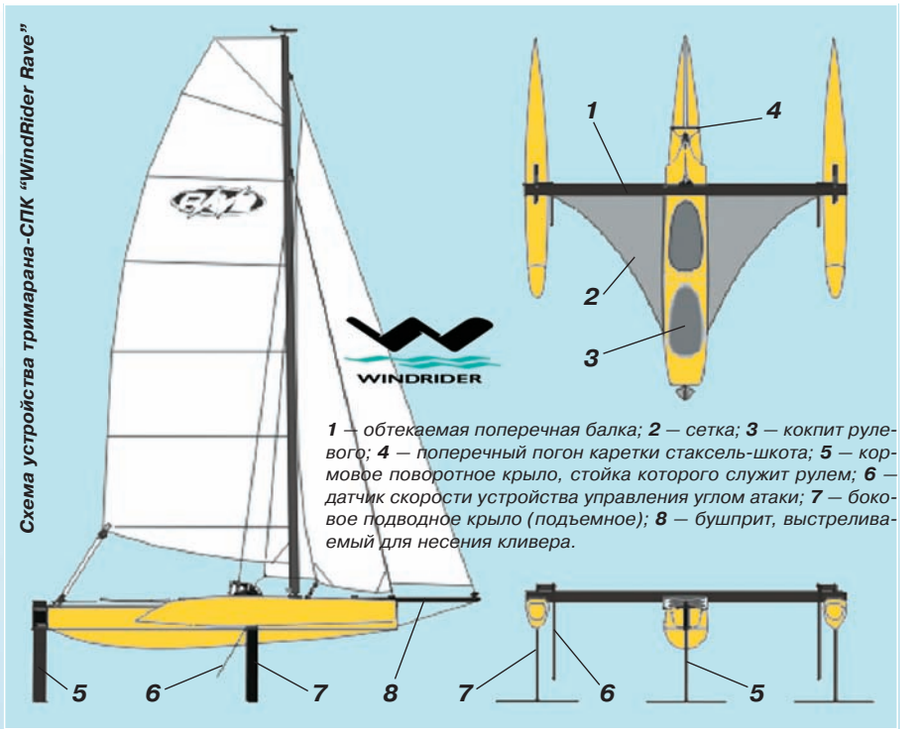


Схема устройства тримарана-СПК “WindRider Rave”

***1** — обтекаемая поперечная балка; **2** — сетка; **3** — кокпит рулевого; **4** — поперечный погон каретки стаксель-шкота; **5** — кормовое поворотное крыло, стойка которого служит рулем; **6** — датчик скорости устройства управления углом атаки; **7** — боковое подводное крыло (подъемное); **8** — бушприт, выстреливаемый для несения кливера.*

Выход на крылья

На полной скорости

Основные данные двухместного паруского тримарана-СПК **“WindRider Rave”**

Длина наибольшая (без бушприта), м	4.88
Ширина, м:	
габаритная (по наружным концам ПК)	5.18
наибольшая (по поплавкам)	4.57
Осадка, м:	
с убранными ПК	0.30
с выдвинутыми ПК	1.22
Вес, кг	172
Грузоподъемность, кг	св. 182
Площади парусов, м²:	
грот	14.5
стаксель	3.7
кливер	8.2

“Rave” на Бот-шоу в Майами в феврале 1998 г.

Управлять тримараном оказалось довольно легко

которых перемещаются вверх и вниз стойки бортовых крыльев. Здесь же у кормовой кромки балки закреплены вант-путенсы. С внутренней стороны поплавков на балке смонтированы устройства регулировки угла атаки крыльев.

Как уже знает читатель, основной корпус (с двумя вырезами для посадки экипажа) и поплавки формуются из термопласта ABS (за три часа каждый) способом литья во вращающейся форме. То, что поплавки совершенно одинаковы — дополнительный плюс при организации серийного производства. В корпусе монтируются два мягких сиденья с регулируемыми спинками и легкий обтекатель-козырек перед носовым кокпитом пассажира. Все ходовые концы снастей проведены к кормовому кокпиту, в котором размещается рулевой.

Парусное вооружение, с одной стороны, предельно упрощено, с другой — высокоэффективно. Мачта (вращающаяся) ставится в степс на палубе. Грот (майларовый) со свободной нижней шкаториной имеет семь сквозных лат. Стаксель “автоматический” с проводкой шкота через каретку, которая ходит по поперечному рельсу перед мачтой; он также изготовлен из майлара. Рулевой держит в одной руке ходовой конец грота-шкота, в другой — стаксель-шкот. Дельные вещи — фирмы “Харкен”.

Управление поворотом производится педалями. Это новшество было довольно прохладно встречено опытными яхтсменами, но в дальнейшем к нему быстро привыкли (очевидно, сыграла роль аналогия с педалями на буере!).

Три подводных Т-образных крыла (из экструзионного профиля) размахом около 1100 мм сделаны совершенно одинаковыми. Кормовое крыло сделано поворотным и навешено на транец; его стойка служит пером руля. Особенность примененного крыльевого устройства состоит в том, что боковые крылья имеют автоматически регулирующийся в зависимости от скорости хода угол атаки. Рычажными датчиками скорости в этой системе служат две опущенные в воду полосы-шины. Они воспринимают встречный напор воды и, больше или меньше отклоняясь назад под его давлением, соответственно изменяют угол атаки крыла. Подробности устройства не сообщаются, однако известно, что оно работает достаточно эффективно.

Òåïåðü ïîäðîáíî è òî÷íî

Цена тримарана — 8995 долл. (сравните с ценой “Трифойлера”!), с трейлером, запасными парусами и т.п. — 12 880 долл. На испытаниях “Rave” с полной нагрузкой развивал скорость 25 узлов при умеренном бризе (2-3 балла), причем устойчиво выходил на крыльевой режим по достижении скорости 9-10 узлов. Первые же пассажиры сообщили репортерам, что “испытывали истинный восторг парения над водной поверхностью, не ощущая ни качки, ни толчков или ударов, ни брызг, обычно сопровождающих достижение яхтой столь высоких скоростей”. Большим плюсом начинающие яхтсмены считают то, что на тримаране не нужно ни откренивать, вывешиваясь за борт, ни метаться с борта на борт на поворотах, рискуя получить удар гиком по голове.

Управление тримараном новички осваивают неожиданно быстро.

Как сообщил один из испытывавших “Rave” яхтсменов Майк МакГерри, тримаран рассчитан на скорость 30 узлов, а на испытаниях прототипа была показана еще большая скорость — 38-39 статутных миль в час, т.е. в пересчете свыше 33 узлов. Получить такие скорости без применения подводных крыльев вряд ли возможно, — считают создатели “Rave”.

Г.Адрианов

АКСЕЛЬ
МАРИН ОФИЦИАЛЬНЫЙ ДИЛЕР «BAYLINER», «MAXUM»
Катера на все случаи жизни:
спортивные, рыболовные, круизные, моторные яхты
MAXUM
Двигатели «Mercury», «Mariner», «Mercruiser».
Аксессуары. Продажа, сервис, запчасти.
А также — впервые
в России модели
2000 года!
BAYLINER
Санкт-Петербург, Шкиперский проток, 21. Тел./факс: (812) 325 3867, факс: (812) 356 0438
«MAXUM» в Москве: тел.: (095) 969-3060, 968-9505. www.americanboats.ru

Человек у руля

Такой памятник установлен в американском Глочестере (шт. Массачусетс), основанном в 1623 г. четырнадцатью английскими рыбаками-эмигрантами. Некогда это был важный центр атлантического рыболовства — здесь работало свыше 250 судов. Увы, сейчас их не больше 100.

Познакомьтесь с рекордсменом

Известный нашим читателям морской журналист Дэг Пайк сообщает об установлении еще одного и притом очень любопытного мирового рекорда, который будет занесен в Книгу Гиннесса. Пожалуй, побить его крайне трудно.

Речь идет о рекорде экономичности движения по воде под мотором. На одном галлоне бензина пройдена дистанция в 58.45 морской мили. Другими словами, расход топлива на милю составил 0.08 л (т.е. на 1 км около 0.44 л!). Скорость лодки при этом составила 5.6 узла.

Лодка "Тримбл" представляла собой выклеенный из углеволокна одноместный тримаран весом всего лишь около 30 кг.

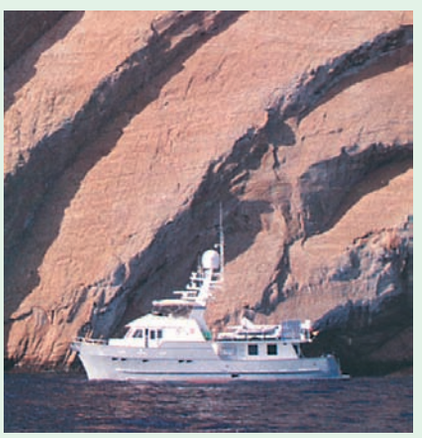
На транце рекордсмена стоял подвесной мотор фирмы "Yamaha" с четырехтактным двигателем мощностью 4 л.с.

Оле Хелла (51 год) привел эту 11-метровую масштабную копию Гокстерской ладьи викингов в Берген. Ладья "Хаакон Хааконссон" показала великолепные мореходные качества.

"Старшип" на кругосветной дистанции

1000-дневная экспедиция на борту "Звездного корабля", о проекте которой рассказывалось в "КиЯ" № 165, началась. Маршрут оказался несколько измененным. Покинув Сиэтл 17 сентября 1998 г., "Старшип" посетил мексиканский о.Сокорро и пуэрториканский о.Кокос и Панамским каналом вышел в Карибское море. Куба, Майами, Багамы, Виргинские о-ва, о.Доминика — таковы главные вехи этого исключительно интересного плавания. По сообщению журнала "Power and Motoryacht", в мае 1999 г. экспедиция была уже во Французской Гвиане.

Адрес в Интернете: www.ms-starship.com



"Штандарт" спущен на воду

Парусный фрегат "Штандарт", копия первенца Балтийского флота (см. "КиЯ" №169), был спущен на воду в Санкт-Петербурге 4 сентября 1999 г.

Корабль построен руками энтузиастов Клуба "Штандарт" за пять лет. В настоящее время участники проекта продолжают достройку исторического парусника: идет отделка внутренних помещений, монтаж корабельных систем, настройка такелажа. В начале ноября "Штандарт" перевели к месту новой стоянки в Петровской гавани. Здесь он проведет зиму вмерзшим в лед, как это было принято в эпоху деревянного кораблестроения (корабли по всей длине ватерлинии обкладывали хворостом и ветками, создавая подобие подушки, воспринимающей давление льда).

Сейчас корабль служит музеем под открытым небом, а с началом новой навигации отправится в свое первое плавание в Европу.

Твердое мнение

"Лучше всего иметь собственное плавсредство!" — считает имеющий богатый жизненный опыт пес, изображенный на снимке, сделанном главным редактором норвежского журнала "Bat Magasinet" Ингваром Джонсеном.

Надувной каяк

При весе 12-13 кг пакет превращается в надувную лодку — одноместный каяк длиной 2.95 м и шириной — 0.94 м. Эта лодка американского производства — самый настоящий эскимосский каяк.

Морская смесь

Новое в пока еще печальной судьбе

Как уже сообщалось в “КиЯ” (см. № 164), этот некогда широко известный во всем мире советский (а теперь — украинский) парусник “Товарищ” с мая 1995 г. стоял в Ньюкастле-на-Тайне в ожидании капитального ремонта. Точнее — в ожидании сбора средств на ремонт. В начале сентября английский буксир перевел судно в Вильгельмсхафен — этот город предоставил паруснику бесплатную стоянку в течение двух лет. Ожидается, что за это время Союзу Друзей Толшипов все-таки удастся собрать необходимые 7 миллионов марок.

РИБы включаются в борьбу

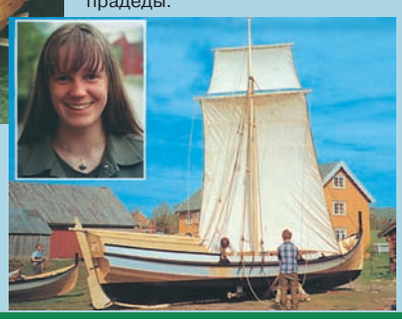
Речь идет не о борьбе за Трофей Жюля Верна, установленный для парусников, а за рекорд скорости кругосветного плавания “под мотором”. Как сообщает журнал “Skipper”, ведется планомерная подготовка к старту, который будет дан в ближайшие два-три года в Гибралтаре. Ставится задача обойти земной шар не более, чем за 50 дней.

Руководитель проекта — англичанин Ален Придди. Это известный моряк, имеющий огромный опыт самых различных дальних морских плаваний на малых судах, в том числе и на 4.6-метровой надувнушке.

К плаванию готовится 10-метровый РИБ “Spirit of Portsmouth” с 243-сильным дизелем “Yamaha”. Маршрут выглядит так: Гибралтар — Саудовская Аравия — Мальдивы — Сингапур — Япония — Гонолулу — Сан-Диего — Бермуды — Гибралтар.

Все возрасты покорны

Это первая лодка в жизни Эдвина Хольстада из Саннфьорда. Он сделал ее своими руками, хотя ему... 82 года!



А это — самое настоящее морское парусное судно традиционного типа с кормовой каютой. Самое необычное здесь — возраст владельца: Марте Скадсем из Киркенеса всего девятнадцать, но она уже давно мечтала иметь парусник, подобный тем, на которых плавали деды и прадеды.

Юбилей катерного ЦКБ

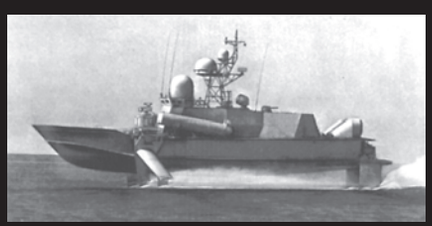
22 октября 1999 г. кораблестроители и моряки страны отметили 50-летие Центрального морского конструкторского бюро “Алмаз”, с самого начала ориентированного на создание “москитного” флота ВМС и погранохраны. На счету конструкторов ЦМКБ разработка проектов многих серийных боевых катеров и малых кораблей. Достаточно, наверное, упомянуть, что различные модификации катеров проектов 205 и 206 строились на ряде заводов в течение 30 лет — их сдано флоту свыше 600 единиц. В это число вошли и торпедные катера-СПК: установка носового подводного крыла повышала скорость хода на 5-7 узлов. Широко известны пограничные сторожевые катера типа “Гриф” и корабли типа “Тарантул”.

Здесь создан совершенно новый класс кораблей — ударные ракетные катера, причем один из поставленных на экспорт катеров впервые в мире применил ракетное вооружение в боевых условиях.

Здесь разработаны самые крупные в мире боевые (десантные) СВП типа “Зубр”, а также не имеющие зарубежных аналогов ракетные СВП типа “Сивуч” и малый ракетный корабль на глубокопогруженных автоматически управляемых крыльях “Ураган”.

На смену малому ракетному кораблю “Молния”, который американские специалисты назвали “одним из самых быстрых и смертоносных судов этого класса в мире”, приходят самые современные корабли. Из разработок последних лет упомянем 120-тонный катер “Мираж”, показавший рекордную для своего класса скорость 50 узлов, и 1800-тонный многоцелевой сторожевой корабль (корвет) “Новик”.

Подробнее — см. журнал “Судостроение” № 4, 1999 г.



Строящийся в Калининграде СКР “Новик”.

ИНТЕРЦЕПТОРЫ — СРЕДСТВО УПРАВЛЕНИЯ ГИДРОДИНАМИЧЕСКИМИ ПАРАМЕТРАМИ БЫСТРОХОДНОГО СУДНА

Интерцепторы — выдвигаемые поперек набегающего потока пластины, позволяющие целенаправленно управлять отрывом потока на несущих поверхностях корпуса и на лопастях движителей быстроходных судов. Можно напомнить, что по отдельным вопросам применения интерцепторов (в частности — выдвижных транцевых интерцепторов на любительских мотолодках) в "КиЯ" уже было опубликовано несколько статей: см. № 106 (стр.11), № 111 (стр.12-15) и № 114 (стр.12). Больше того: какое-то время такие интерцепторы даже поступали в продажу!

судостроение: проблемы, перспективы

Сверхскоростной 120-тонный патрульный катер-перехватчик "Мираж" (проект 14310) уже на первом этапе ходовых испытаний показал скорость 50 узлов — рекордную для кораблей своего класса. Уникальность гидродинамических характеристик достигнута применением — впервые в мире — автоматически управляемых днищевых интерцепторов. За внедрение интерцепторов на быстроходных судах разработчики (ЦМКБ "Алмаз") удостоены Премии Правительства РФ в области науки и техники.

Возможность управления характером обтекания корпуса судна и его движителей открыла новые пути для совершенствования быстроходных судов, одним из направлений которого является повышение их ходовых и мореходных качеств. Не секрет, что традиционные пути оптимизации их обводов для заданной скорости хода в настоящее время могут считаться практически исчерпанными, тогда как установка интерцепторов на глиссирующих поверхностях [1, 2] значительно улучшает их гидродинамические характеристики. Так, установка интерцепторов на днище судна в районах транца и миделя при выдвижении их приводит к возникновению перед ними зон повышенного давления, которые уменьшают осадку и, соответственно, смоченную поверхность судна. Возникающая за миделевыми интерцепторами воздушная каверна, заполняемая атмосферным воздухом, также ведет к уменьшению смоченной поверхности днища. В итоге же обеспечивается снижение общего сопротивления судна. Кроме того, секционируя интерцепторы в диаметральной плоскости судна, их побортным выдвижением и убиранием (в противофазе), можно управлять креном и дифферентом судна во времени, что позволяет использовать интерцепторы в том числе и как успокоители качки (рис. 1).

В качестве эксперимента такие системы были реализованы на самоходных полунатурных моделях, а также на быстроходном катере пр. 205 Экби массой 190 т со скоростью полного хода 42-46 узлов. Схема привода кормового интерцептора приведена на рис. 2. Примененная на катере обобщенная система автоматического управления интерцепторами (САУИ) приведена на рис. 3 и включает в себя датчики углов и угловых скоростей крена и дифферента судна, а также ЭВМ, преобразующую эти параметры в сигналы, управляющие приводами интерцепторов, и пульта управления, позволяющего изменять коэффициенты управления приводами и контролировать работу системы. Для самоходных моделей САУИ разрабатывалась исполнителями моделей, для катера пр. 205 Экби — 301-й кафедрой Московского авиационного института.

Результаты натурных испытаний показали:

— на тихой воде симметричные относительно ДП судна выдвижения интерцепторов, обеспечивающие оптимальную посадку судна, позволяют на 20-30% снизить сопротивление воды движению, что может при соответствующем выборе движителей обеспечить прирост скорости полного хода на 3-4 узла. Однако на переходном режиме движения возможна некоторая потеря продольной остойчивости судна, что можно компенсировать выдвижением носовых интерцепторов на 1/2 высоты (окончательно подбирается экспериментально);

— на волнении, при соответствующей настройке коэффициентов в системе САУИ,

Рис. 1. Принцип работы системы интерцепторов: *1 — корпус катера; 2 — носовые интерцепторы (НИ); 3 — кормовые интерцепторы (КИ); 4,5 — эпюры давлений перед НИ и КИ; 6 — эпюра давления от корпуса катера; 7 — днищевая каверна за НИ; 8 — подсос воздуха в каверну; Y_k и $Y_н$ — подъемная сила на корпусе от 4 и 5.*

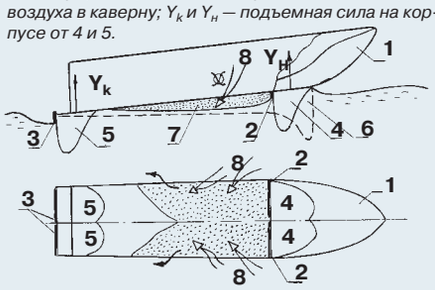


Рис. 2. Система автоматического управления интерцепторами: *1 — пульт преобразования параметров качки в управляющие сигналы приводов интерцепторов; 2 — приводы носовых (НИ) и кормовых (КИ) интерцепторов; 3 — блок гиродатчиков (4, 5 — каналы крена и дифферента; 6, 7 — каналы угловых скоростей крена и дифферента).*

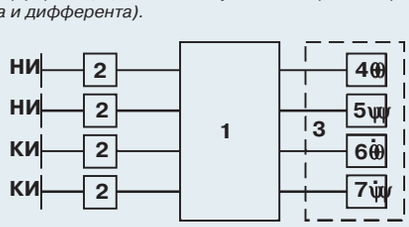
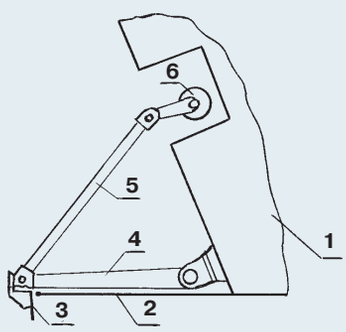


Рис. 3. Схема привода кормового интерцептора: *1 — корпус катера; 2 — транцевая плита; 3 — интерцептор; 4 — рычаг; 5 — тяга; 6 — привод.*



возможно снижение параметров бортовой качки на предельных волнениях и скоростях хода в 3-5 раз (максимальные значения соответствуют волнению, близкому к регулярному, на курсовых углах, близких к 90°) и параметров килевой качки — до 1.5 раз.

Кроме того, испытания на волнении показали, что при работающих интерцепторах в 1.5-3 раза улучшается курсовая устойчивость движения судов, а также значительно уменьшаются средние вертикальные ускорения на их корпусе.

Маневренные испытания судов с убранными носовыми интерцепторами на переходных режимах движения показали, что при углах перекладки рулей 10-20° время циркуляции уменьшилось в 1.5 и 1.14 раза соответственно с соответствующим уменьшением крена.

Полученные результаты позволили перейти к реализации разработанных конструкций и законов управления САУИ на серийных катерах ЦМКБ "Алмаз" пр. 10470 (кормовые интерцепторы) и пр.14310 (носовые и кормовые интерцепторы).

Применительно к скоростным судам можно дать следующие рекомендации:

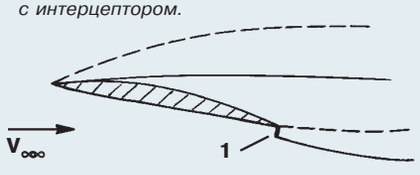
— для судов с широкой транцевой кормой для скоростей хода, соответствующих $Fr_D > 2.5$, возможна установка миделевых и транцевых интерцепторов с САУИ. В качестве приводов интерцепторов могут быть использованы быстродействующие приводы или электромагнитные сердечники двойного действия, так как наибольшая эффективность умерения качки в натурных условиях была получена при работе приводов в режиме, близком к импульсному (убраны — выдвинуты наполовину — выдвинуты полностью);

— для судов со скоростями хода, соответствующими $Fr_D > 1.5$, рациональна установка только кормовых интерцепторов с САУИ;

— судоводителям-любителям можно рекомендовать установку кормовых интерцепторов с механическим приводом из рубки управления для оптимизации посадки судна на промежуточных скоростях хода (симметричные выдвижения) или для снижения диаметра циркуляции и крена на ней (несимметричные выдвижения).

Важнейшим элементом быстроходного судна является движитель. Наиболее распространенный тип движителя — обычный полностью погруженный гребной винт — должен быть значительно заглублен для предотвращения попадания в его гидравлическое сечение атмосферного воздуха, который в этих случаях ухудшает тяговые характеристики винта. При эпизодическом попадании воздуха к гребному винту его характеристики становятся нестабильными. При достаточном заглублении оптимального по КПД гребного винта детали привода, например, наклонный гребной вал с кронштейном, оказываются настолько развитыми, что их доля в сопротивлении судна составляет 20% и более. Это снижает эффективность движителя: пропульсивный коэффициент не превышает 0.5-0.55 при высоком КПД самого винта ~ 0.7-0.75.

Рис. 4. Кавитирующий профиль с интерцептором 1 на задней кромке.
Пунктирными линиями показаны границы каверны при обтекании изолированного профиля, сплошными линиями — при обтекании профиля с интерцептором.



Другой особенностью глубоко погруженного гребного винта является невозможность развития больших оборотов на промежуточных скоростях движения: возрастание момента на гребном валу влечет за собой недостаточность тяги для быстрого разгона судна. Эта проблема решается либо за счет использования двухскоростного редуктора [3], либо путем подвода воздуха к лопастям гребного винта [4]. Оба эти пути реализации мощности двигателя на промежуточных скоростях существенно уменьшают время разгона судна до полной скорости.

Очевидно, чтобы повысить эффективность движителя, нужно уменьшить его заглубление, снизив таким образом сопротивление выступающих частей его привода. Как это сделать? Известны два пути. Одним из них является разработка гребных винтов, приспособленных к работе вблизи поверхности воды при ограниченных режимах.

Для получения конкретных данных были применены интерцепторы, устанавливаемые на нагнетающей поверхности лопастей в районе выходящих кромок (рис. 4). Как показали исследования, применение интерцепторов делает кавитационную каверну более тонкой и, что наиболее существенно, она смещается в сторону нагнетающей поверхности, приводя к увеличению подъемной силы профиля. Последнее подтверждается экспериментальными данными. На рис.5 приведено отношение коэффициента подъемной силы профиля с интерцептором к аналогичной зависимости того же профиля без интерцептора в функции от относительной высоты последнего в процентах от хорды $\delta_и = \delta_и/b_0$ (где $\delta_и$ — высота интерцептора, b_0 — хорда профиля).

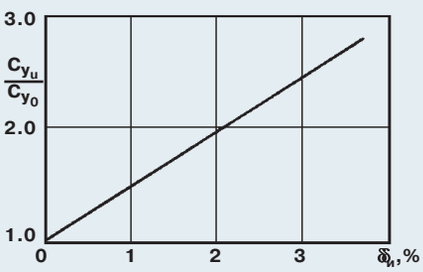


Рис. 5. Зависимость относительного коэффициента подъемной силы профиля $C_{y_и}/C_{y_0}$ от высоты интерцептора $\delta_и$, %.

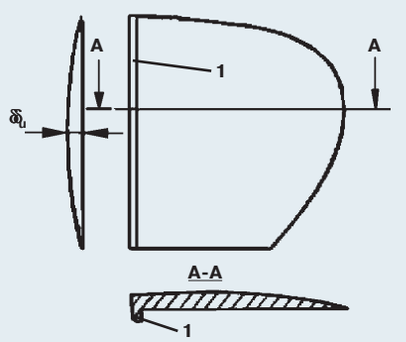


Рис. 6. Лопасть гребного винта с интерцептором 1

Физическая причина увеличения подъемной силы профиля с интерцептором состоит в повышении гидродинамического давления на его нагнетающей стороне из-за подтормаживания потока. Роль засасывающей стороны в создании подъемной силы незначительна. Поэтому попадание воздуха в гидравлическое сечение гребного винта с интерцептором при его работе на расчетном режиме оказывает существенно меньшее влияние на его тягу, чем в случае гребного винта с традиционной профилировкой лопастей.

С целью выявления закономерности влияния интерцепторов на кривые действия гребных винтов были выполнены систематические экспериментальные исследования [5]. Для этого был спроектирован гребной винт с клиновидными сечениями лопастей (рис.6), высота интерцепторов по радиусу которого изменяется по эллиптическому закону. На рис.7 приведены графики зависимостей:

$$\bar{K}_т^и = K_т^и / K_т \text{ и } \cdot \bar{\eta}_р^и = \bar{\eta}_р^и / \eta_р$$

в функции от $\bar{\delta}_и$ в процентах от хорды расчетного сечения лопасти при различных числах кавитации σ_0 и скольжениях $S_1 = 1-J/J_1$. Здесь $K_т^и$, $K_т$, $\eta_р^и$, $\eta_р$ — соответственно коэффициенты упора и КПД гребного винта с интерцепторами и без них; J_1 — относительная поступь нулевого упора.

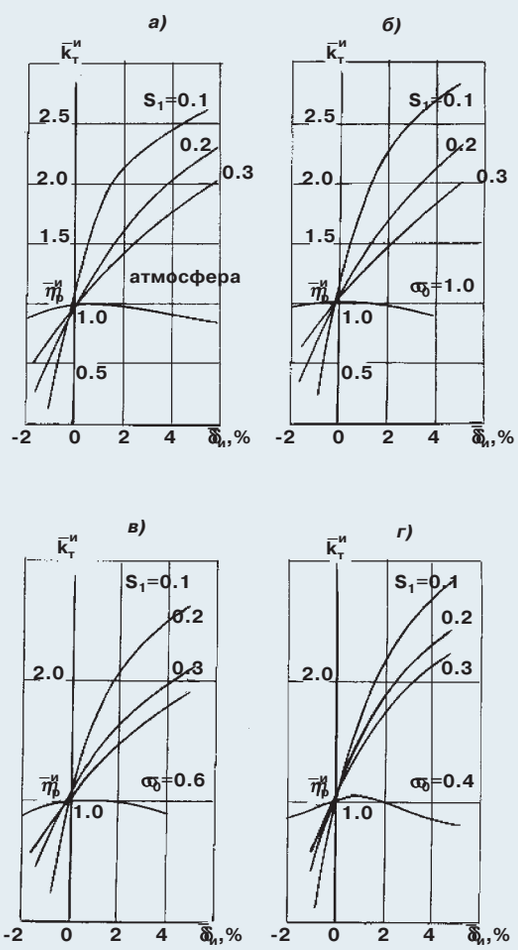
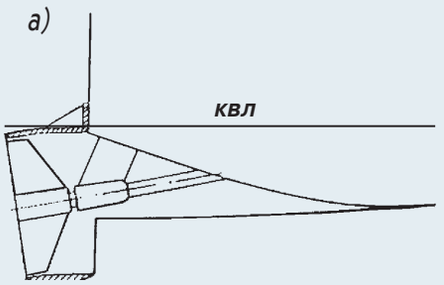


Рис.7. Графики для оценки эффективности гребных винтов с интерцепторами. Здесь: $K_т$, $\eta_р$ — относительные коэффициенты упора и КПД, $\delta_и$ — относительная высота интерцепторов, σ_0 — число кавитации, S_1 — число скольжения.
а) при атмосфере; б) σ_0 = 1.0; в) σ_0 = 0.6; г) σ_0 = 0.4.



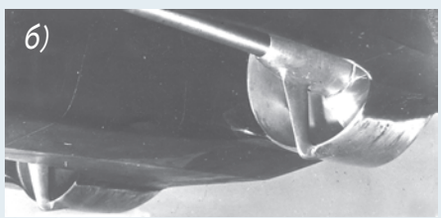


Рис. 8. Установка вентилируемого водометного движителя на катере:
а — схема компоновки; б — фотография модели катера с вентилируемым водометным движителем.

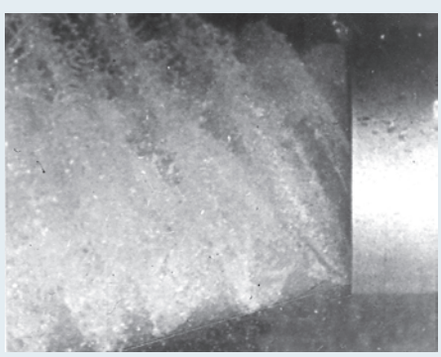


Рис. 9. Струя вентилируемого водометного движителя.

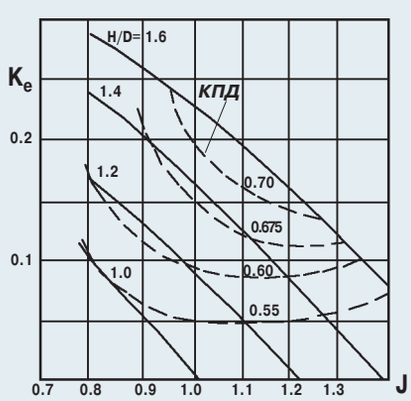


Рис. 10. Тяговые характеристики вентилируемого водометного движителя. K_e – коэффициент упора, J – поступь винта.

Видно, что интерцепторы, высота которых составляет около 2 % хорды сечений лопастей, позволяют повысить упор (или тягу) гребных винтов вдвое без снижения их КПД.

Важным преимуществом интерцепторов является возможность путем регулирования их высоты существенно изменять гидродинамические характеристики гребного винта. Это позволяет достаточно просто согласовывать параметры гребного винта и двигателя в зависимости от нагрузки судна, состояния акватории и других эксплуатационных условий путем подбора высоты интерцептора. Такая возможность имеет особенно важное значение в любительском судостроении, когда чаще всего невозможно достаточно точно

Катер “Серна” с вентилируемым водометным движителем.

определить в процессе создания судна сопротивление корпуса, характеристики гребного винта и параметры двигателя.

Предельным случаем компоновки гребного винта является его работа в частично погруженном виде. При этом сопротивление выступающих частей оказывается практически нулевым, поэтому пропульсивный коэффициент может быть наибольшим; по данным [6] его величина достигает 0.75-0.8. Вместе с тем, в случае частичного погружения гребных винтов, гидравлическое сечение оказывается меньше полной площади диска гребного винта, поэтому приходится увеличивать его диаметр. Кроме того, при частичном погружении гребного винта силы на лопастях нестационарны, возникают ударные нагрузки, что может привести к повышенной вибрации; на гребной винт действует значительная боковая сила, что при одновальном судне усложняет обеспечение движения прямым курсом.

Другим направлением повышения пропульсивных качеств движителя быстроходного судна является создание конструкций, размещенных внутри корпуса судна или за его транцем при расположении водоприемника под днищем судна в районе, где попадание воздуха наименее вероятно. К таковым относятся водометные движители, характерными представителями которых являются движители, разработанные фирмой KaMeWa, получившие широкое распространение в мировом скоростном судостроении благодаря хорошим гидродинамическим характеристикам (их КПД в ряде случаев доходит до 0.7), а также эффективной системе управления двигательно-движительного комплекса. Вместе с тем эти движители, как правило — низкооборотные, имеют большие габариты, вес и стоимость. Их тяговые характеристики существенно изменяются при попадании воздуха в гидравлическое сечение, чего практически невозможно избежать при некоторых режимах на многих быстроходных судах.

В ЦНИИ имени акад. А.Н. Крылова разработан новый вид водометного движителя, лопасти рабочего колеса которого приспособлены к работе при постоянном поступлении воздуха в гидравлическое сечение движителя. Этот движитель назван вентилируемым водометным движителем — ВВД. В отличие от традиционного водометного движителя, ВВД не имеет спрямляющего аппарата и сопла, формирующего струю. Конструктивно ВВД состоит из водовода, на выходном сечении которого располагается рабочее колесо с приводом от гребного вала (рис.8) .

На основном режиме движения судна предусматривается надводный или полупогруженный выброс струи движителя из водовода. В этих условиях воздух со стороны выбросного участка водовода попадает к лопастям рабочего колеса и образует на них воздушные каверны. За движителем создается система реактивных струй, число которых равно числу лопастей рабочего колеса (рис.9). Рабочие колеса ВВД имеют лопасти с клиновыми сечениями, на которых предусматривается возможность установки интерцепторов. Пропульсивные характеристики ВВД находятся на уровне лучших движителей быстроходных судов; на рис.10 приведена диаграмма безразмерных тяговых характеристик ВВД, полученная в результате испытания серии моделей. Как и в случае гребных винтов, установка интерцепторов позволяет регулировать гидродинамические характеристики в широких пределах.

Высокие пропульсивные характеристики, простота конструкции, стабильность характеристик при любых условиях эксплуатации, удобство компоновки двигательно-движительного комплекса (движитель может располагаться внутри корпуса, быть размещенным за транцем, частично выдвинут под днище судна), возможность путем выбора высоты интерцепторов регулировать тяговые характеристики в широких пределах делают ВВД перспективным для быстроходных судов, в частности, в любительском судостроении. ВВД оборудовано судно на воздушной каверне проекта “Серна”.

Следующей областью применения интерцепторов являются клиновые рули быстроходных судов. Установка за рулями интерцепторов, выдвигаемых при перекладке, повышает эффективность рулей и уменьшает величины необходимых углов перекладки.

Приведенные примеры использования интерцепторов при отрывном обтекании элементов судов показывают перспективность их использования в различных областях судостроения.

Канд. техн. наук ***М.Мавлюдов,***
докт. техн. наук ***Ю.Садовников,***
канд. техн. наук ***В.Титов***

Авторы посвящают эту работу памяти
Андрея Васильевича Пономарева

Литература

1. В.А. Лукашевский, Т.И. Банникова, Ю.М. Банников, М.Ю. Цейтлин. Исследование гидродинамических характеристик глиссирующих поверхностей с интерцепторами на задней кромке. Труды ЦАГИ, вып.1906, 1978.

2. А.В. Пономарев. Применение автоматически управляемых интерцепторов на быстроходных судах различных типов. 2-я Международная конференция по быстроходным судам, Китай, 1992.

3. Двухскоростная коробка передач. Журнал “Катера и яхты” № 2 (168), 1999.

4. Новые вентилируемые винты “Меркюри”. Журнал “Катера и яхты” № 2 (168), 1999.

5. М.А. Мавлюдов, А.А. Русецкий, Ю.М. Садовников, Э.А. Фишер. Движители быстроходных судов. Л., Судостроение, 1982.

6. John L.Allison. Propellers for High-Performance Crafts. Marine Technology. Vol/15 N4 Oct. 1978, pp. 335-380.

ЛОДКИ ДЛЯ РЫБАЛКИ И ОТДЫХА

«Fishhunter»
— США, от 85 $

«Sevy Marine» — Франция, от 750$

«Walker Bay»
— США, от 320$,
от 450$ с парусом

Приглашаем дилеров к сотрудничеству!

«МИЛЛОН». Санкт-Петербург, ул. Ломаная, 5.
Тел./факс (812) 298-1095, тел. 298-9022, 310-5953

BRIG
inflatable boats

. . . с любовью к России !

Более 40 моделей надувных моторных лодок мирового класса.
Расширяем дилерскую сеть BRIG.
Представительство, гарантийное и сервисное обслуживание
в России (095) 153-05-01

Принимаются заявки на 2000-2001 год. Тел: (812) 118-4870 факс: (812) 325-3773 E-mail: am@solaris.ru

Складная трехсекционная лодка «на все случаи жизни»

Основные характеристики складной трехсекционной лодки

Длина, м	4.13
Ширина, м	1.07
Высота борта, м	0.4
Вес лодки, кг	46
Грузоподъемность, кг	320
Скорость, км/ч:	
с ПМ 2 л.с.	10
с ПМ 10 л.с. в грузу	19
двухсекц. при D = 210 кг	26
Размеры пакета, м:	
длина	1.55
ширина	0.60
высота	0.27

Печатая эскизы Е.Пластинина, мы хотели привлечь внимание к прочно забытому у нас типу лодок — универсальным (моторно-гребным) складным, то есть складывающимся в плоский пакет. Совершенствуя их, можно попытаться совместить несовместимое: удобство перевозки и зимнего хранения, как у надувнушек, жесткие борта и просторный кокпит, как у классической "дюральки".

В свое время (двадцать пять лет назад) "На мерной миле "КиЯ" испытывалась единственная у нас подобная лодка заводского производства (ММЗ "Салют") — 3.14-метровая складная "Мечта" (см. № 53). При некоторых минусах она представлялась нам вполне удачной основой для развития, и мы никак не предполагали, что она будет снята с производства.

Лодка Е.Пластинина и несколько крупнее, и значительно сложнее по конструкции. "Мечта" очень быстро раскладывалась из одного пакета. Эта же лодка собирается на винтах из трех отдельных секций, каждая из которых в сложенном виде представляет собой отдельный плоский пакет. Соответственно, "Мечту" сделать больше или меньше было нельзя, а Е.Пластинин довольно часто использовал свою лодку в укороченном двухсекционном варианте как глиссирующую моторку. Что же касается большего времени сборки, то оно в принципе мало отличается от времени сборки байдарки — основного типа туристского судна. "Мечта" не имела герметизирующих поперечных переборок, а здесь каждый "отсек" отделен двойной мягкой переборкой (автор именует их диафрагмами). На "Мечте" шарнирами служили сами полоски ткани между жесткими элементами "обшивки". На этой лодке шарнирами служат жесткие петли, а за полосками осталась только "обязанность" герметизировать соединения.

Лодка, о которой сегодня идет речь, ходила даже под 10-сильным ПМ; она действительно очень удобна и надежна, что доказано хотя бы тем, что она служит своему хозяину более четверти века без всяких "ЧП". Одним словом, она заслуживает внимания самодеятельных конструкторов. Во всех случаях, используя идею автора, стоит уделить больше внимания внешнему виду лодки, покрыть мягкой декой носовую секцию и т.п.

Если рассчитывать лодку на "Ветерок", то стоит, на наш взгляд, увеличить жесткость кормовой секции (установкой горизонтальных книц по всем четырем углам у привального бруса) и подкрепить транец.

Мы уверены, что наши судостроители-любители смогут, используя новые материалы и новые технологии, создать прогулочно-туристские лодки, которые будут еще удобнее и надежнее, чем старые "Мечта" и безымянная лодка Е.Пластинина.

Фото 1974 г. из архива редакции. На "мерной миле "КиЯ" испытывается "Мечта" под 5-сильным "Прибоем".

Могу поделиться опытом и привести эскиз одной из своих поделок, вписывающейся в тематику журнала. Это — универсальная складная трехсекционная лодка, очень удобная для перевозки и не занимающая места при хранении. Могу рекомендовать ее как для смешанных туристских походов, так и для выходов на прогулки и рыбалку.

Строилась складная трехсекционная лодка "на все случаи жизни" как в основном моторная. Я спокойно ходил на ней под старенькой "Москвой" тушинского производства, так что при условии использования хорошего материала и тщательной работе она может быть использована под "Ветерком-8". Однако все же советую ограничить мощность величиной 3-4 л.с. Под "Салютом" она идет совсем неплохо. Да и грести на ней легко.

С момента постройки прошло много лет. Первое время лодка использовалась довольно активно — каждое лето, чаще всего — в небольших путешествиях по Подмосковью с переходами

пешком по дорогам (до 15 км) и перевозкой лодки своими силами — на тележке. Тем не менее, лодка хорошо сохранилась и до сих пор находится в рабочем состоянии. Иногда и теперь мы с внуками выходим на ней на ближайший водоем — небольшое озеро.

По общему признанию лодка получилась удачная. Настолько, что в 1993 г. по просьбе одной фирмы я даже разрабатывал техническую документацию на ее промышленное изготовление. Учел при этом и опыт эксплуатации. Документация была передана фирме в “белках” и у меня не сохранилась. Только у фирмы дело не пошло, хотя такая лодка, по моему мнению, могла бы иметь спрос.

Лодка изготавливалась в обычных домашних условиях в два этапа. Сначала — еще в далеком 1972 г. — я сделал первые две секции, и некоторое время лодка успешно эксплуатировалась как двухсекционная моторная модификация. Затем — четырьмя годами позже — была изготовлена третья — кормовая — секция, а на средней установлены элементы для жесткого соединения с кормовой секцией. “Транцы” — кормовые завершения обеих этих секций — одинаковы, что позволяет и сегодня применять оба варианта.

При изготовлении лодки я использовал следующие основные материалы:

— обрезки листа сплава АМг толщиной 1.2 мм;

— угольники из Д16 и АМг разного сортамента от 15×15×2 до 30×30×2;

— прорезиненную ткань на капроновой основе;

— пенопласт ПХВ1;

— заклепки алюминиевые 3.5×10;

— покупной крепеж и клеи;

— колеса от детского велосипеда для транспортной тележки.

Не привожу на эскизах размеры деталей, так как они зависят от имеющихся материалов (а выбор их довольно широк), от вкусов и возможностей строителя, наконец, от условий эксплуатации лодки. Не стоит пугаться сложности конструкции: на самом деле она не так уж сложна. Главное — работать не торопясь и аккуратно. Особая точность, необходимая, например, при постройке жесткой металлической моторки подобных размеров, здесь как раз и не нужна.

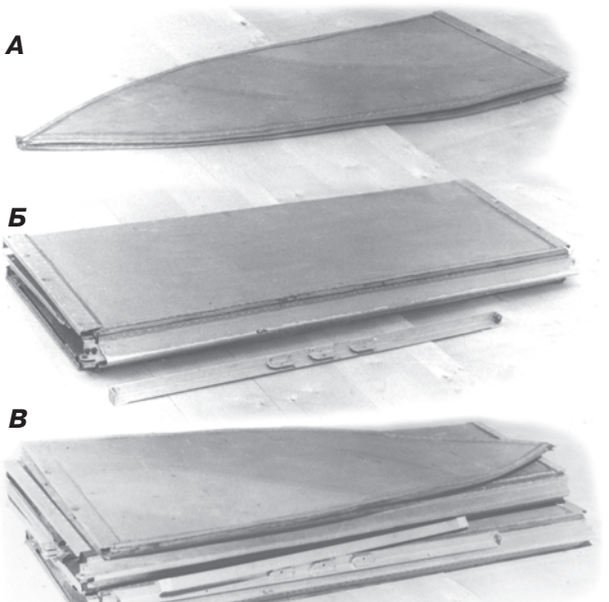
Теперь об устройстве лодки.

Обводы относительно узкого корпуса — остроскулые с переменной килеватостью, уменьшающейся от носа в корму до 0° на кормовом шпангоуте средней секции. Днище кормовой секции совершенно плоское, но с подъемом к транцу на 100 мм от основной.

Средняя и кормовая секции имеют накладной фальшкиль замкнутого треугольного сечения, защищающий соединение по ДП. Поперечный набор состоит из двух шпангоутов, расположенных между секциями, и транца. Шпангоут между носовой и средней секциями — закладной, он сделан в виде отдельной замкнутой рамки из дюралевых уголков; на нем эти две секции соединяются винтами. Шпангоут между средней и кормовой секциями — складной и может играть роль транца; он шарнирно прикреплен к днищевым листам средней секции, а в рабочем положении раскрепляется поперечиной, устанавливаемой между бортами. Борта средней и кормовой секций крепятся винтами к этой поперечине, образуя достаточно жесткое соединение секций по верхнему поясу. Нижний стык расположен на линии киля и выполнен в виде проушин, замыкаемых пальцем.

Роль продольного набора выполняют два стрингера (можно назвать их и привальными брусьями), скуловые угольники и киль.

Каждая секция для транспортировки складывается в отдельный плоский пакет. Кормовая и средняя секции отличаются одна от другой только формой листов, обеспечивающей заданные обводы. Листы днища и бортов и киль соединены между собой шарнирно покупными рояльными петлями. Все эти шарнирные соединения и торцы секций (на всю высоту) закрыты прорезиненной тканью, прикрепленной к кромкам листов на клею с заклепками.



А — носовая секция в сложенном виде; Б — средняя секция в сложенном виде (на переднем плане — траверза); В — все три секции уложены одна на другую.

Двухсекционный вариант — легкая мотолодка

Носовая секция отличается тем, что листы бортов и днища по соединениям имеют лекальные контуры (их очертания уточняются по картонным шаблонам) и соединены между собой шарнирно не сплошными рояльными, а несколькими отдельными “форточными” петлями.

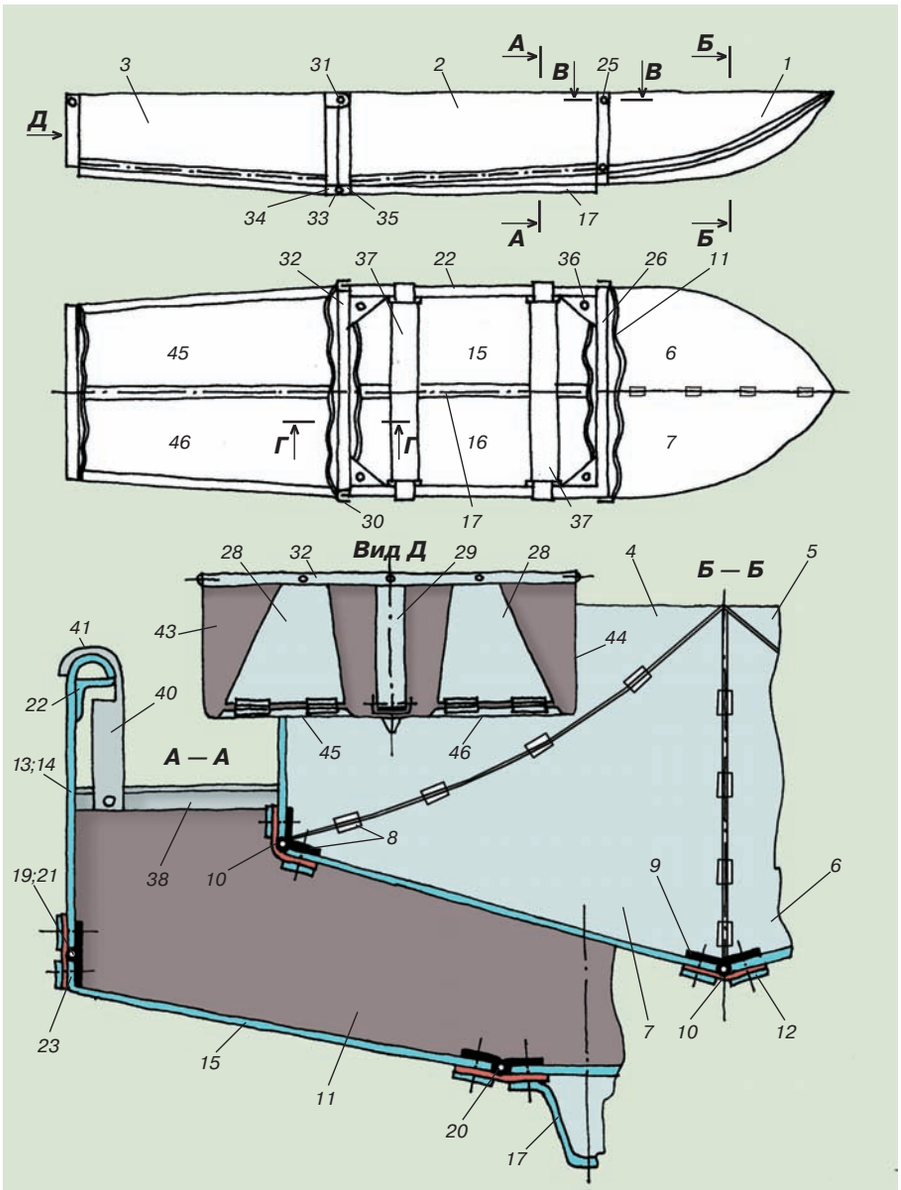
Для увеличения общей прочности корпуса в средней секции устанавливаются съемные горизонтальные кницы, соединяющие стрингера (привальные брусья) со шпангоутами.

Слани в виде пенопластовых пластин толщиной 15-20 мм укладываются прямо на листы днища.

Банки шириной 200 мм выполнены из пенопласта на рамке из дюралевых угольников и навешиваются на борта в нужном месте.

Носовая секция (1) включает в себя два бортовых элемента (4 и 5) и два днищевых (6 и 7), соединяемых шарнирами — петлями (8 и 9) небольшой длины; снаружи все стыки закрыты герметизирующими полосками (10) из прорезиненной ткани на клею. Полоски переходят в диафрагму (11), т.е. мягкую поперечную переборку, имеющую по контуру форму шпангоута. Крепление (клеевое) диафрагмы к элементам (4, 5, 6, 7) усилено накладными металлическими полосками (12) с отверстиями для соединения со средней секцией.

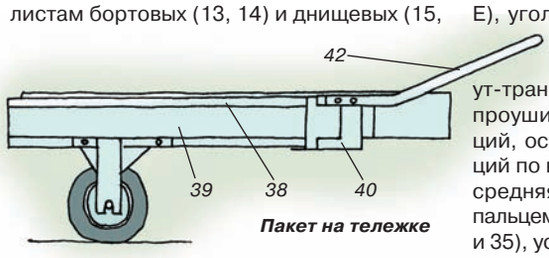
Средняя секция (2) состоит из двух бортовых (13, 14) и двух днищевых (15, 16) элементов и киля (17). Эти элементы соединены между собой шарнирами (18, 19, 20, 21). Верхняя кромка бортовин (13, 14) усилена стрингером — привальным брусом (22). Днищевые элементы (15, 16) имеют отгибы (23) вверх (на борта), чтобы и здесь можно было применять рояльные петли. Все шарнирные соединения также закрыты полосками ткани, переходящими в диафрагмы-переборки на обо-



Эскизы устройства лодки (для наглядности масштаб не выдержан). Примечание: в местах, где должна нарезаться резьба под сборочные винты, на угольник (закладной шпангоут, траверза) приклепываются короткие планки толщиной 4-6 мм.

их концах. Крепление диафрагмы на переднем конце секции (2) к днищевым элементам (15, 16) и бортовым (13, 14) усилено металлическими полосами (24), выступающими вперед — за плоскость диафрагмы-"переборки". На этих полосах есть отверстия, соответствующие отверстиям в полосах (12) на носовой секции. Носовая и средняя секции соединены между собой винтами (25), пропущенными в вышеупомянутые отверстия и ввернутыми в полку угольника замкнутого закладного шпангоута (26).

Крепление задней диафрагмы (11) к листам бортовых (13, 14) и днищевых (15, 16) элементов усилено угольниками (27). К этим уголкам на днищевых элементах (15, 16) шарнирно присоединены две плоские детали (28) шпангоута, а на киле (17) также шарнирно установлена подмоторная стойка (29). На заднем конце бортовых элементов (13, 14) установлены проушины (30), которые соединены с ответными проушинами на бортах кормовой секции при помощи винтов (31), ввернутых в торец траверзы (32); к этой же траверзе присоединены подмоторная стойка (29) и две плоские жесткие детали (28) мягкого шпангоута-транца. Таким образом (эскиз Е), угольники усиления (27), стойка (29), две плоские детали (28) и траверза (32) образуют жесткий шпангоут-транец, а винтом (31), пропущенным в проушины (30) средней и кормовой секций, осуществлено соединение этих секций по верхнему поясу. По нижнему поясу средняя и кормовая секции соединяются пальцем (33), пропущенным в проушины (34 и 35), установленные на концах килей (17).



Пакет на тележке

Конструкция кормовой секции (3) аналогична конструкции средней секции с той лишь разницей, что ее днище (45;46) и бортовые элементы (43;44) имеют форму трапеций, образуя кормовой подрез и сужение корпуса к корме. Верхняя ветвь закладного шпангоута (26) и траверза (32) соединены со стрингерами — привальными брусьями (22) средней секции съемными кницами 36.

Банки (37) уложены на угольники (38), имеющие дополнительные отверстия для крепления к транспортной рамке с колесами (39). На концах банок шарнирно установлены подвески (40) с отгибами (41) по форме верхнего обвода стрингеров — привальных брусьев. На подвесках (40) предусмотрены отверстия для крепления банки (37) к закладному шпангоуту (26) и "буксировочной" дуге (42) транспортной тележки.

Рамка (с колесами 39), с закрепленными на ней съемными банками (37), закладным шпангоутом (26) и дугой (42) образует тележку, в которую укладываются одна на другую три сложенные секции и все остальные элементы и детали лодки для перемещения по суше на сравнительно большие расстояния.

В комплект лодки входят весла-гребки. Разумеется, весла каждый может сделать по вкусу, соответственно выбрав положение подуключин.

Е.Пластинин,
Нахабино-2 Московской обл.

ТОРГОВЫЙ ДОМ ТОРГОВЫЙ ДОМ ТОРГОВЫЙ ДОМ ТОРГ

«МИР ЛОДОК»

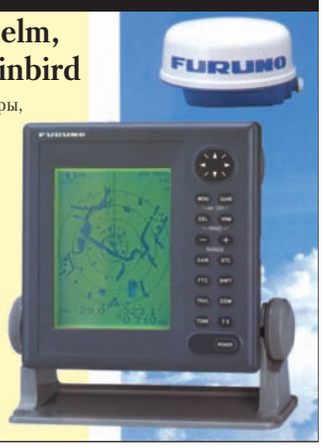
Лодки отечественные
(Уфа, Ярославль)
и импортные
Лодочные моторы
отечественные
«Вихрь», «Ветерок»,
«Нептун», «Салют»,
импортные моторы «Suzuki»
Запчасти к моторам
«Вихрь», «Ветерок»,
«Нептун», «Салют»
Одежда
для рыбака и охотника
Рыболовные снасти
и многое другое
оптом и в розницу
Продажа и сервис

МОСКВА,
ул. Софьи Ковалевской, 8
тел/факс: (095) 484 8355
МОСКВА,
ул. Гостиничная, 4 корп.9
тел: (095) 482 0527, 482 2036, 482 0433
E-mail: mirlodok@mbt.ru
http://www.treidmarks.ru/mirlodok

ВЕСЬ СПЕКТР ОБОРУДОВАНИЯ

Garmin, Raytheon, Autohelm,
Interphase, Furuno, Humminbird

(GPS-приемники, карт-плоттеры, эхолоты, радары, навигационные инструменты, радиостанции, оборудование ГМССБ, оснащение катеров, яхт)



ЗАО "НАВИКОМ"

Тел.: (095) 916-2744/917-9071
http://www.navicom.ru Региональные дилеры: г.Владивосток, г.Иркутск, г.Красноярск, г.Салехард, г.Екатеринбург, г.Пермь, г.Архангельск, г.Киев, г.Керчь

Расширяем дилерскую сеть

Факс (86344) 4-42-68
Тел. (86344) 4-29-72
E-mail sail@pbox.ttn.ru

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

Россия 347923 Таганрог а\я 1
Приморский Парк

На воде, под водой, у воды...

Третья международная специализированная выставка

БОТ ШОУ ПЕТЕРБУРГ

6–10 июня 2000 года

Санкт-Петербург
Выставочный комплекс ЛЕНЭКСПО

ОСНОВНЫЕ РАЗДЕЛЫ ВЫСТАВКИ:
– катера, яхты, гидроциклы
– оборудование маломерных судов
– товары для спорта, туризма, отдыха
– судомоделизм, маринистика

Мы предлагаем Вам:
– собственную гавань для экспозиции
– оборудованные павильоны
– открытые площадки
– гонки яхт и водные шоу

Оформление участия:
199106 Санкт-Петербург
Большой проспект В.О., 103
ЛЕНЭКСПО, павильон 5
телефон: (812) 119 5280
факс: (812) 119 5279

С-Петербург: ЛЕНЭКСПО

ИСТОРИЯ МОЕГО КАТЕРА

Едва есть ли высшее из наслаждений как наслаждение творить.
Н.В.Гоголь

Все предметы, созданные руками человека, как и сам создавший их человек, имеют свою историю, свою судьбу. Разумеется, история эта неотделима от сущности самого творца, так как начинается в его голове — от его идеи, замысла. С течением времени мышление, опираясь на знания, то есть на всю накопленную ранее информацию, постепенно превращает неясную идею в образ, который ложится на бумагу — сначала в виде фантастических набросков, ни к чему не обязывающих эскизов, а затем, многократно подвергнутый сомнениям и расчетам, превращается в чертежи.

А умаю, не только у меня, но и у многих других строителей катеров и парусников, толчком к рождению такой идеи служили впечатления детских лет. Точнее — одно из ярких впечатлений детства. Милое и дорогое, теперь уже страшно далекое (а было ли оно вообще?), оно дорого нам именно теми — самыми первыми— впечатлениями от познания мира. Некоторые из этих первых впечатлений, как звездочки, нет-нет да и вспыхивают в нашей памяти на протяжении всей жизни, и тем невольно оказывают влияние на наш характер, поступки, хобби...

Попал я однажды в пионерлагерь, расположенный у деревни Сияново. Одно название это отражает и прелесть лета, и сияющую красоту средней русской полосы. Пологие возвышенности, изрезанные оврагами, покрытые пышными травами. Зеленые рощи, в которые мы, дети, входили, как в таинственную волшебную сказку: выше роста папоротники, легкий шорох листвы, пение птиц, а запахи... Самым красивым и заманчивым уголком был местный пруд. Как сейчас помню чистые прозрачные его воды, в которых хорошо просматривались покачивающиеся водоросли, медленно проплывавшие среди них зеркальные карпы. Пруд буквально утопал в зелени, со всех берегов свешивались в него поникшие ветви плакучих ив.

Первое в жизни катание на лодке по этому пруду — это и есть самое сильное впечатление того времени.

Прошло много лет. Избранная профессия пилота поглотила меня целиком, за долгие годы работы подарила столько острых впечатлений и переживаний, что, казалось, напрочь забылось все, что было прежде. Однако какое-то смутное желание оказаться вновь в лодке на водах сказочного зеленого пруда из детства иногда возникало — и тут же исчезало, откатывалось от наплыва насущных забот.

Однажды застрял я летом в Нелькане — погода долго не позволяла вернуться в Николаевск-на-Амуре. Начал мучиться от безделья, потянуло на природу. Утром, очень рано, Батя — начальник местной посадочной площадки — взял меня проверить мордуши, поставленные в озерцах на той стороне Маи. Пошли на “Казанке” под веслами. Стремительное течение быстрой реки заставляло работать в поте лица. В разговоре выяснилось, что у Бати есть два стареньких подвесных мотора, но — оба, увы, неисправны.

Возиться с ними было теперь одно удовольствие. Всевозможные механизмы и двигатели знакомы мне с детства. Еще учась в семилетке, работал я прицепщиком на тракторе, с 13 лет самостоятельно ездил с кинопередвижкой по селам Пензенской области. В годы учебы в техникуме устроился мотористом маленькой электростанции с двигателем Л-12. Одним словом, подход к моторам знал.

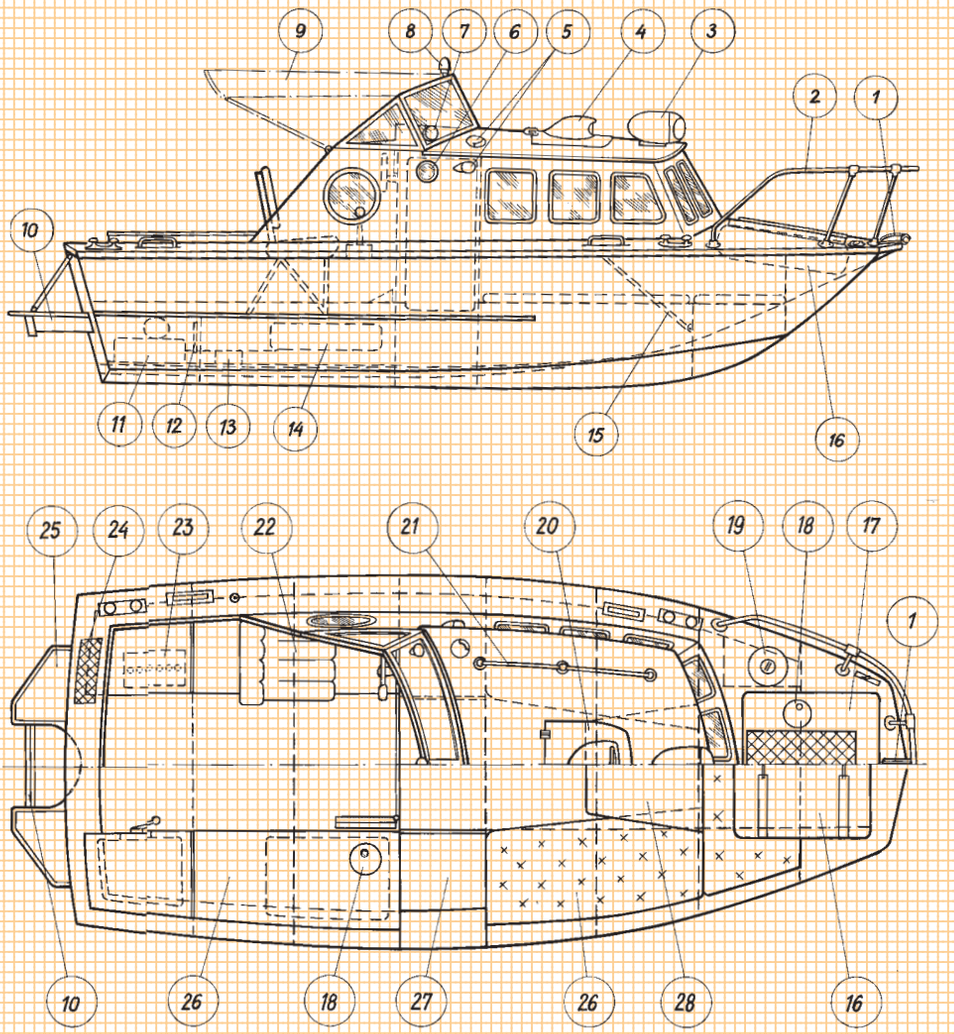
Обе “Москвы” были извлечены из-под хлама в сарае, целый день я возился с ними и в конце концов из двух неработающих собрал один работоспособный. Опробовав его тут же, на берегу, мы сразу отправились с Батей кататься. Восторг был полный. Особенно запомнилось стояние на перекате: двигатель работал на все свои 10 сил, но течение было настолько сильное, что “Казанка” вперед не продвигалась, маневрировала на месте, а сквозь чистую, как в роднике, воду хорошо просматривался каждый камушек.

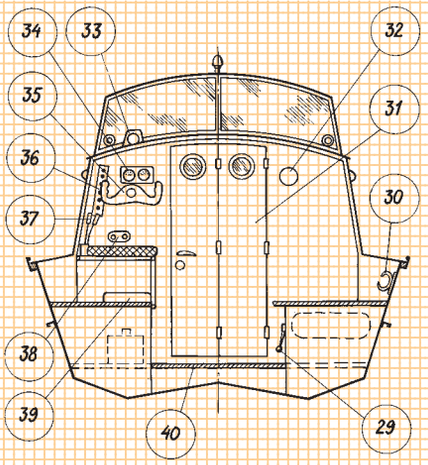
Последние годы в Николаевске-на-Амуре я работал руководителем авиапредприятия. Редкое участие в полетах стало праздником. Это были сплошные совещания, заседания. Возня с бумагами изнуряла, мышцы хирели без какой-либо нагрузки. Неудивительно, что здоровье начало ухудшаться. Следовало что-то предпринимать.

Немногие свободные часы я решил использовать для физического труда. Какого? Это был вопрос непростой. Нужен был не просто труд, а труд захватывающий, творческий, и не кратковременный, а на годы. Неосознанные воспоминания детства и широкая гладь Амура, все время сверкающая перед окнами кабинета, невольно подсказали — катер! Работы любой будет вдоволь.

Любовь и привычка к чтению различной технической литературы позволили быстро ознакомиться с тем, что печаталось тогда по постройке моторных судов. Однако копировать кем-то сделанное не хотелось, и я сел за самостоятельное проектирование.

Какой катер (точнее — мотолодку) строить — это решение сразу целого узла из нескольких проблем. Ведь мечты и желания было необходимо увязать с многочисленными ограничениями, местными





1 — буксирная утка с замком; 2 — носовой релинг; 3 — прожектор-фара; 4 — головка вентиляционная на крышке люка 20; 5 — бортовые отличительные огни; 6 — иллюминатор освещ. шкафа 27; 7 — огонь-отмашка; в ДП— зеркало заднего вида; 8 — клотиковый огонь; 9 — легкосъемный тент; 10 — подмоторная доска на кронштейне; 11 — переносный бачок, 22 л; 12 — указатель уровня топлива; 13 — бензоотстойник; 14 — бензобак расходный, 60 л; 15 — подкос стола 28; 16 — бензобак, 80 л; 17 — форлюк с резиновым ковриком; 18 — лючок заливной горловины бензобака; 19 — люк якорного ящика; 21 — поручень (на виде сбоку условно не показан); 22 — кресло водителя; 23 — аккумуляторная батарея; 24 — резиновый коврик; 25 — подножка для обслуживания ПМ и защиты его от повреждений; 26 — диван-рундук; 27 — шкаф для одежды (по левому борту — шкаф для инструмента и посуды); 29 — ручная водоотливная помпа; 30 — кронштейн для крепления весел и свернутого тента; 31 — складывающаяся двустворчатая дверь съемной переборки на шп. 5; 32 — плафон освещения кокпита; 33 — компас КИ-13; 34 — приборы контроля работы двигателя; 35 — штурвал; 36 — панель выключателей электрооборудования; 37 — сектора управления газом и реверсом; 38 — кнопки "Пуск" и "Стоп"; 39 — подножка; 40 — настил (фанера).

Рис. 1. Устройство туристского катера "Скат": вид сбоку и сверху, план и вид на переборку (шп. 5) из кокпита. *Непотопляемость обеспечивается блоками плавучести (пенопласт) общей емкостью 0.5 м³ внутри рундуков. Мотор ставится на вынесенную за транец подмоторную доску с двумя подножками по бортам. В каюте оборудованы два дивана и стол (на подкосе), два шкафа. В кокпите имеются два продольных рундука-дивана (кресло водителя над левым диваном — легкосъемное). Над кокпитом ставится тент, передняя часть которого крепится к окантовке ветрового стекла. Для гребли имеются подуключины.*

Основные данные

Длина корпуса (без транц. доски), м	**5.1**
Ширина наибольшая, м	**2.28**
Высота борта на миделе, м	**0.8**
Высота с рубкой габаритная, м	**1.58/1.9**
Осадка корпусом (при Д=0.75 т), м	**0.2**
Вес с ПМ, т	**0.35**
Полезная грузоподъемность, т	**0.4-0.95**
Водоизмещение, т	**0.75-1.30**
Допустимая мощность ПМ, л.с.	**110**
Скорость с ПМ 30 л.с. и D=0.75 т, км/ч	**22-24**
Дальность плавания с запасом топлива 140 л, км	**250**

условиями и, наконец, с реальными возможностями.

На вопрос "какой?" я сформулировал пять ответов:

1. Маленький (не больше 5 м) — из-за требований экономики и простоты обслуживания, но комфортабельный и обязательно — с каютой. Лето у нас довольно прохладное, вода в Амуре бывает теплой всего недели две; часто идут дожди. Важно, чтобы катер легко было вытаскивать на берег и использовать как дачу, которая могла бы предоставить семье четыре спальных места и обеденный стол.

2. Мореходный. Амур суров, ширина его напротив Николаевска достигает 6 км; в осенние штормa иногда тонут большие катера промышленного производства. Рядом — Татарский пролив. Заманчиво было бы пройти по следам первых его исследователей.

3. Остойчивый и высокобортный, допускающий некоторую перегрузку, необходимую при продолжительных путешествиях, позволяющий применять парус, но в то же время мелкосидящий, чтобы можно было заходить в мелкие речушки.

4. Быстроходный и достаточно прочный, позволяющий длительную эксплуатацию на скоростях до 60 км/ч (а вдруг наша промышленность освоит подвесные моторы мощностью не 30, а 50 л.с.!).

5. Простой по обводам и по конструкции, чтобы можно было обойтись обычным инструментом, чтобы не требовалась гибка листов.

Как раз в это время в печати появились описания мореходных катеров с обводами типа "морские сани" Хикмана. В частности, мое внимание привлекла публикация в вып.13 "КиЯ" эскиза рекомендуемых упрощенных обводов для изготовления подходящих по размерениям (4.88x2.18 м) саней из фанеры. Это давало возможность, несколько увеличив исходные размерения, получить остойчивый и быстроходный корпус с просторным кокпитом и широкой палубой в носу и в то же время — применить листы легкого сплава.

Я понимал, что со своей 30-сильной "Москвой-30Э" скорости 60 км/ч, обещанной для легкой мотолодки с ПМ 40 л.с., я не получу, но для начала меня удовлетворяли и расчетные 25-26 км/ч в переходном к глиссированию режиме. В дальнейшем, если все пойдет хорошо, я имел в виду заменить мотор более мощным или навесить еще одну "тридцатку".

В 1969 г. проект был разработан.

При поисках материала помог случай. Удалось приобрести на одном из ремонтных авиазаводов 250 кг некондиционного и так необходимого для меня дюраля (документы на покупку очень пригодились при регистрации катера). Правда, и листы, и профили были слегка помяты, но это меня не расстраивало — слесарное дело,

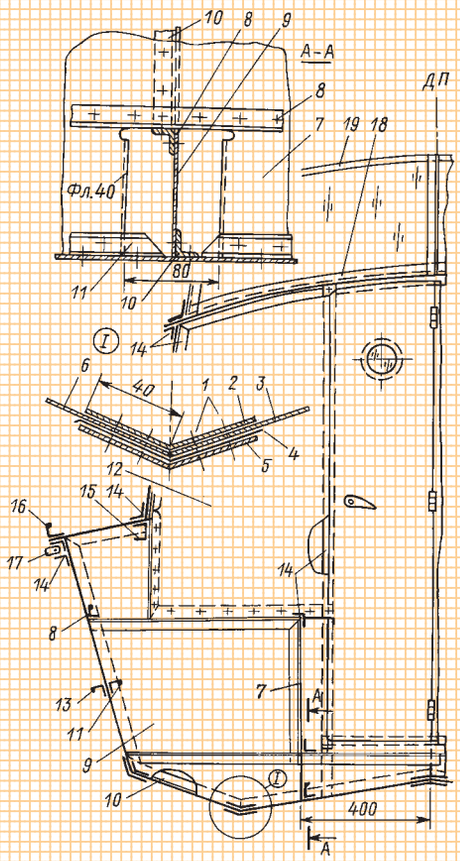


Рис. 2. Эскиз конструктивного мидель-шпангоута.

Наличие тонколистового материала (сплавы Д16А и АМг-5) подсказало такую конструкцию корпуса. Система набора — смешанная. Основой служат два высоких стрингера, играющих роль продольных стенок бортовых рундуков. Эти стрингеры проходят по всей длине корпуса на расстоянии 400 мм от ДП. Кроме того, продольными связями служат соединительные планки — гнутые по месту полосы-накладки по всем пяти пазам днищевой обшивки (килям, своду тоннеля, скулам), четыре стрингера (два по днищу, два по бортам) и наружный привальный брус (углобульб).

Шпация — 625 мм, кроме концевых и расстояния между шп. 4 и шп. 5, равного 600 мм. Все семь шпангоутов имеют вид переборок от борта до борта с вырезом (выше уровня пайолов) шириной 800 мм для центрального прохода. Корпус клепаный. Толщины листов: днище, все стыковые планки и транец — 2 мм; борта, палуба и съемная рубка — 1.5 мм, шпангоуты и продольные стенки рундуков — 1.0 мм. Основной профиль обделочных угольников — 20×30.

Шпангоуты и транец собирались на плазе из 3-мм фанеры. По периметру каждого узла приклепывался обделочный угольник для соединения с обшивкой, палубой и продольными стенками рундуков. На уровне пайола и диванов приклепывались опорные угольники для фанерных щитов.

Корпус собирался в положении вверх килем на стапеле из двух поставленных на козлы брусьев 160×160 с расстоянием между ними 800 мм. После установки и временного крепления транца и шпангоутов снизу заводились продольные стенки рундуков. По окончании клепки соединений узлов набора между собой ставились листы обшивки.

1 — заклепка d = 4 (впотай с наружн.стороны); шов 2-рядн. в шахм.пор.; 2, 5 — накладка соединительная (внутренняя — между шпангоутами) 2×80; в носовой части вместо наружн.накладки — уг. 40×40×2; 3, 6 — соединяемые листы обшивки; 4 — тиоколовая лента; 7 — основной стрингер — неразрезная прод.стенка рундука; на высоту средней части каждого шпангоута в стрингере сделаны вырезы; 8 — опорный угольник 20×30 под пайол и крышку рундука; 9 — шпангоут; 10 — обделочный угольник по периметру шп-та, уг.20×30; 11 — стрингер разрезной, углобульб 15×20 на длину шпации; 12 — съемная часть переборки (на винтах); снимается вместе с рубкой при использовании катера в открытом варианте; 13 — углобульб 20×30; 14 — угольник 20×30; 15 — швеллер 20×30; 16 — наружный привальный брус, углобульб 20×30; 17 — мягкий привальный брус — кранец; резиновый шланг, обтянутый пропущенным внутри тросом; между двумя уг.20×30; 18, 19 — окантовка стекла, уг.40×40; по верхнему краю — 10×10.

как, впрочем, и другие работы по металлу, было знакомо.

С благодарностью вспоминаю, как в техникуме, несмотря на голодные военные годы, хорошо была поставлена практика — кузнечная, слесарная, токарная. Как бледно, по сравнению с нами, выглядели тогдашние выпускники десятилетки, не знавшие, что такое настоящая работа собственными руками. К слову сказать, я убежден в необходимости самого серьезного — не для показухи, а для дела — политехнического обучения мальчиков в школе. И обучения не одной случайной профессии, а какому-то обязательному набору навыков. Ведь если парнишка никогда не умел совмещать игру на гитаре с работой — себе в удовольствие! — у верстака, это пустоцвет.

Ну, я немного отвлекся. В 1970 г., уйдя в отпуск, принялся за постройку катера. Вначале изготовил шпангоуты и продольные стенки рундуков. Затем склепал носовую часть, транец, установил все на стапель. Связал поперечный набор стрингерами и продольными стенками рундуков, приклепал борта. Дальше работать в одиночку я уже не мог, помощь стал оказывать авиатехник Алексей Дударов, имевший опыт постройки моторных лодок. С ним мы довольно быстро пришили сложное днище и палубу. Рубку я изготовил отдельно и сделал ее съемной, крепящейся при помощи винтов и анкерных гаек.

Много очень дельных советов по работе с металлом дал из своей богатой практики слесарь Николай Чупров — старейший работник авиапредприятия.

Работа над катером укрепила меня физически. Откусывание до необходимой длины примерно 10 000 заклепок, да и само резание металла ножницами и ножовкой развили руки так, что, когда, будучи осенью в санатории “Ударник”, я на занятии лечебной физкультурой выжал из динамометра почти все 90 кгс, то сразу же приобрел симпатию физрука.

С 1971 г. работа над катером заглохла. Переезд в Кострому, а главное — большие заботы по подъему тамошнего отстающего авиапредприятия отодвинули личные дела на долгое время. Только через шесть лет, когда дела здесь улучшились, а я, увы, раньше срока был вынужден выйти на пенсию по состоянию здоровья, катер был достроен. Сын Сережа, с особым нетерпением ожидавший конца постройки, зачистил корпус шкуркой изнутри и снаружи, затем катер был покрыт грунтом (цинковые белила) и окрашен нитроэмалью.

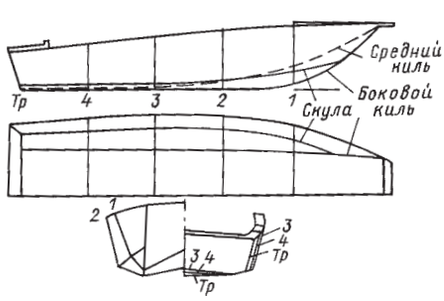


Рис.3. Эскиз упрощенных обводов корпуса, положенных в основу теоретического чертежа “Ската”.

24 августа 1978 г. рано утром, когда можно было взять автомашину без ущерба для предприятия, приехал на “ЗИЛе-130” Паша Малышев. Он, я, сын и двое случайных помощников погрузили катер в кузов и вывезли в заранее выбранное место — на отмель левого берега Волги, напротив устья Ключевки. Паша подвел грузовик к самой воде, и мы по двум плахам легко спустили катер на воду: он стал покачиваться на совсем не знакомых ему водах — за тысячи километров от родного Амура.

Встав с Сережей на борт и взявшись руками за поручни на крыше рубки, мы попытались, раскачивая катер, положить его “на борт”. Куда там! Крен ни разу не превысил 30°. Вот это поплавок! Катер, хотя и казался на воде маленьким, по сравнению с тем, каким он выглядел в гараже, смотрелся как нарядный пароходик, радовал глаз.

Проводив Пашу, мы быстро установили на транец подвесной мотор и оттолкнулись от берега. Тут же выяснилось, что я перепутал концы тросов ДУ, так что для начала пришлось приспосабливаться управлять катером “наоборот”. Но день был чудесный, на Волге гладь, как по заказу, и мы испытывали громадное удовлетворение.

Первым делом замерили скорость. При водоизмещении 600-650 кг она составила 24-26 км/ч. Потом, в походах при водоизмещении около 1000 кг (6 пассажиров, 120 кг топлива, груз) скорость упала до 16-18 км/ч*. Штатные винты рассчитаны были для куда больших скоростей, теперь большой шаг лопастей снижал обороты двигателя, плавали мы на самом невыгодном для наших обводов режиме. Сколько раз мечтательно звучало: “Где же вы, обещанные 40- и 50-сильные моторы?” С их помощью экономика плаваний не была бы столь обременительной.

* В дальнейшем при длительных переходах со столь большой нагрузкой — в водоизмещающем режиме — мы обычно создавали катеру носовую центровку. Дифферент на нос удачно “видоизменял” обводы, приближая их к соответствующему режиму движения.

До сих пор не могу себе простить, что не купил сразу две “Москвы-30Э” — деньги были, а в то время стоил этот мотор всего 370 рублей. Послушался “опытных”, утверждавших, что этот мотор годен только вместо якоря. Прошло много времени, а мотор исправно работает до сих пор, и считаю я его одним из лучших.

Успокаивает то, что у малых скоростей свои прелести. Большие скорости отвлекают, мешают смотреть на окружающее, а так впечатлений остается гораздо больше. Вот торжественно проплывает мимо ансамбль Ипатьевского монастыря. Успеваешь полюбоваться и крепостными стенами, которые прячутся за густыми кронами деревьев, и дружно вырвавшимися из зеленых объятий золотыми куполами, и строгим фасадом парадного входа. Вот старину сменяет вид современной матушки-Волги с деловито движущимися вверх и вниз белыми дворцами-пароходами, трудягами-баржами. Два часа полученного удовольствия на ходу сменяются отдыхом в одном из прелестных уголков ниже по течению или наоборот — выше, на берегу Костромского водохранилища.

Изменения погоды не пугают. Помню, как однажды попали мы в самый настоящий шторм. На Волге никого, только изредка встречались рейсовые пароходы, и мы, надо сказать, не без удовольствия ловили любопытные взоры и отвечали на дружеские приветствия видавших виды речников. Это были явные знаки признания.

Само же плавание в шторм удовольствия, прямо скажем, не представляло. Катер, уткнувшись широким носом в очередной гребень, высоко взлетал на волну, завывая выдернутым из воды мотором, затем летел вниз и тяжело шлепался о новую преграду. Незакрепленные канистры при каждом приводнении бились о пайолы, пытаясь их проломить. Сам-то катер вел себя уверенно, а вот мотор за кормой вызывал беспокойство — в любой момент мог захлебнуться и оставить нас на волю волн. Впервые подумалось, что разумнее убрать затранцевую подмоторную доску и оборудовать нишу.

Много счастливых часов провели мы на борту нашего маленького пароходика. Сейчас, имея немалый опыт, могу сказать, что настоящее удовлетворение отдыхом на воде может предоставить только подобный “семейный крейсер”. Правда, под парусом плавать еще не приходилось. Опыта никакого, а это удерживает от вложения средств и труда. С благодарностью приму советы по оборудованию катера мачтой и парусами.

Подрастает внук. Посмотрели бы вы, как он в свои три года знакомился с катером, ощупывал его, изучал. А рев его при расставании с катером заглушал пароходные гудки. И разве после всего этого может стоять вопрос о пользе или бесполезности маломерного флота? Напрасные споры.

От души желаю читателям пережить подобный праздник творчества.

P.S. Почему “Скат”? Очень просто, это сокращение — Самодельный КАтер Туристский.

Статья была написана давно, но много лет как-то стеснялся ее отправить.

А.Самсонов

«ЧАЙКИ» ИЗ ПРИМОРСКА

Несколько лет назад в г. Приморске, расположенном на берегу Финского залива, была построена серия малых безнаборных лодок из бакелизированной фанеры.

Начали мы с того, что изготовили несколько “Глостерских чаек” по чертежам, опубликованным в журнале “Катера и яхты” № 84 (№ 2 за 1980 г.). Привлекла нас эта “дори” простотой конструкции.

Испытания показали, что лодка действительно очень легко идет на веслах, малая осадка позволяет подходить к берегу в любом месте и выходить “не замочив ног”, ее можно переносить и грузить на верхний багажник легкового автомобиля вдвоем.

Отметим, что относительно большая длина лодки (4.6 м) перевозке на автомобиле нисколько не мешала: нужно только ставить ее килем вниз и как следует раскреплять оконечности к обоим бамперам.

Однако мы, как и автор публикации в “КиЯ”, пришли к выводу, что эта лодка подходит, в первую очередь, людям опытным: повышенная валкость требует осторожного поведения, иначе можно запросто оказаться в воде, особенно когда в лодке находятся трое. Поэтому, опираясь на полученный опыт, мы несколько изменили первоначальный проект, сохранив его основные черты, и советуем сделать то же самое тем, кто будет строить такие “чайки”.

Наш вариант трехместной “дори” несколько шире (на 130 мм) и чуть длиннее по ватерлинии (на 100 мм). Лодка стала значительно остойчивее — менее валкой; теперь ею без опасений может пользоваться любой человек, умеющий грести.

Банки выполнены полыми и играют роль блоков плавучести.

В дальнейшем мы построили лодки в виде трех модификаций одного и того же корпуса:

— “чайку” с двумя парами подуключин;

— “дори-мото”, имеющую вырез в нижней части транца и колодец для установки 2-сильного подвесного мотора, например, “Салюта” или “Спутника”;

— “дори-спорт” — оборудованную подвижным сиденьем-слайдом и откидными подуключинами для любителей спортивной гребли (что, конечно, не исключает возможности использования той же лодки и для рыбалки).

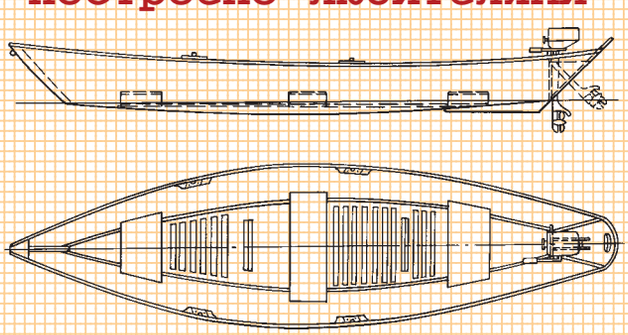
По общему признанию, очень удачным и удобным получился универсальный весельно-моторный вариант “дори”. Достаточно сказать, что при довольно активном использовании лодки по выходным дням двух канистр топлива хватило на весь сезон!

Кроме “дори” мы построили несколько вместительных плоскодонных тузиков, также пригодных для перевозки на верхнем багажнике автомашины. Тузик надежен и остойчив; его нормальная пассажировместимость — 4 человека, но при перевозке на небольшое расстояние в спокойную погоду в него можно посадить и шестерых. На транец может быть навешен подвесной моторчик мощностью до 5 л.с.

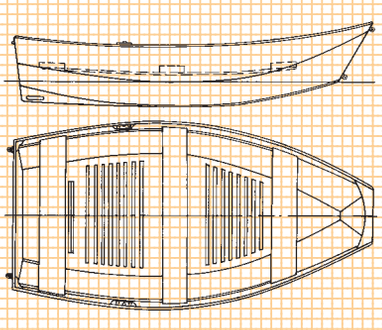
Все лодки изготавливались из 5-миллиметровой бакелизированной фанеры и дубовых реек, дельные вещи — из нержавеющей стали. Тузик собирался из вырезанных в чистый размер деталей на скрепках с проклейкой швов с обеих сторон полосками стеклоткани.

А.Шилов

построено любителями



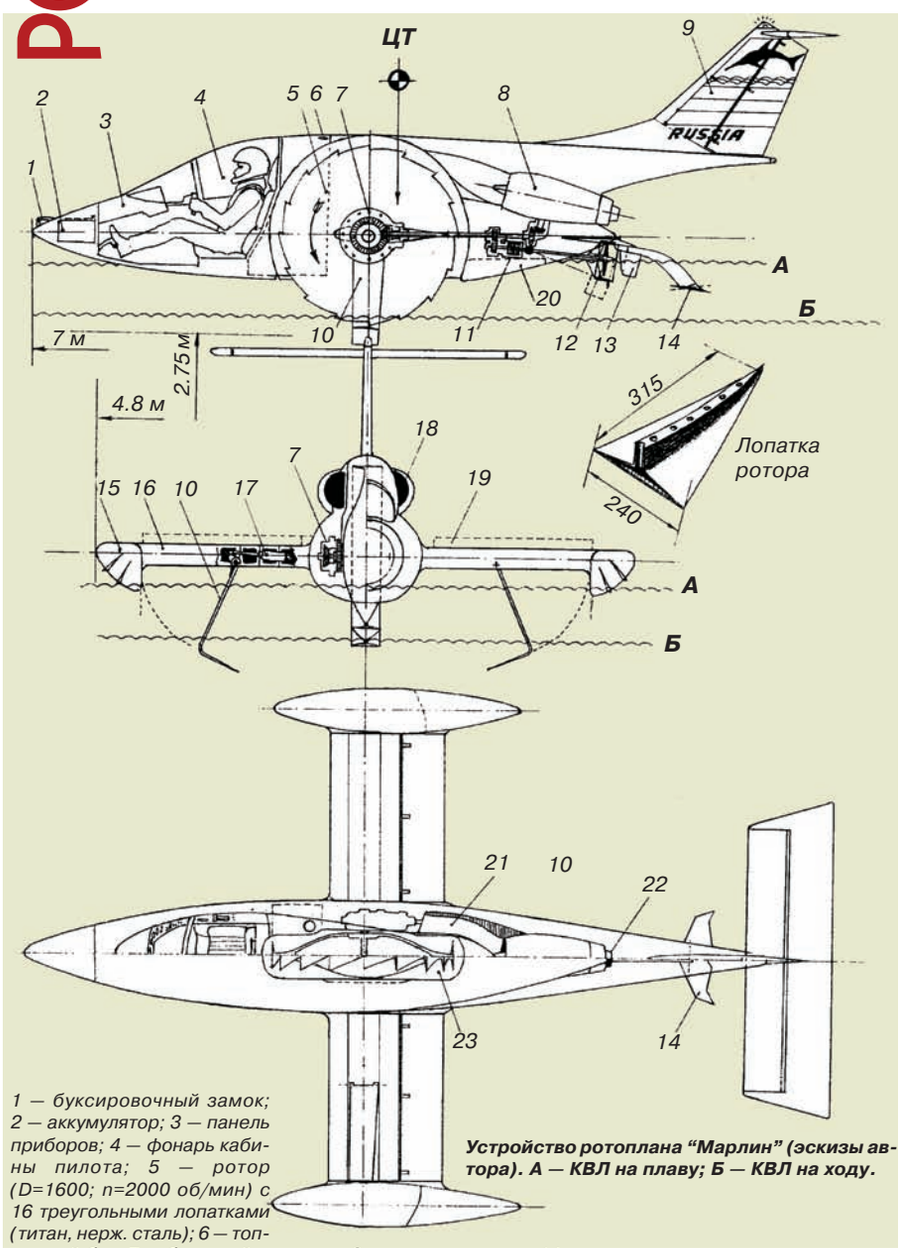
Эскиз нашего варианта 3-местной весельно-моторной “дори”. *Длина наибольшая —4.7 м; ширина наибольшая — 1.26 м; осадка — 0.13 м. Вес — 50 кг.*



Эскиз 4-местного тузика. *Длина наибольшая —2.8 м; ширина наибольшая — 1.52 м; осадка — 0.15 м. Вес — 50 кг.*

РОТОПЛАН

«МАРЛИН»



1 — буксировочный замок; 2 — аккумулятор; 3 — панель приборов; 4 — фонарь кабины пилота; 5 — ротор (D=1600; n=2000 об/мин) с 16 треугольными лопатками (титан, нерж. сталь); 6 — топливный бак; 7 — бортовой редуктор; 8 — газотурбинный двигатель; 9 — хвостовое оперение; 10 — складное подводное крыло; 11 — электромагнитная муфта винта; 12 — гребной винт — ЧПВ (привод Арнесона), обеспечивающий разгон и выход на ротор; 13 — водяной руль поворота; 14 — кормовое управляемое подводное крыло; 15 — бортовые поплавки; 16 — крыло; 17 — гидроцилиндр уборки ПК; 18 — воздухозаборники ГТД; 19 — управляющий закрылок; 20 — дифферентная цистерна; 21 — воздуховод ГТД; 22 — сопло ГТД; 23 — ниша ротора.

Устройство ротоплана “Марлин” (эскизы автора). А — КВЛ на плаву; Б — КВЛ на ходу.

Я уже рассказывал об изобретенном мною “роторном движителе”. Проект педального ротоплана на базе такого движителя был опубликован в журнале много лет назад. Затем в “КиЯ” № 1-2 (1993 г.) в статье “Ротоплан механика Кузьмина” рассказывалось об идее двухроторного экраноплана на скорость 150-200 км/ч. Там же был и вполне доброжелательный отзыв специалиста из ЛКИ В.Жинкина. К сожалению, на эту публикацию никто не откликнулся.

Хочу предложить на суд читателей свой новый проект гоночного (точнее — рекордного) ротоплана под условным названием “Марлин”. Может быть, сейчас кого-то заинтересует эта идея? Очень жаль, что на такую, явно перспективную машину вечно не хватает денег. Обидно будет, если ротоплан построят где-нибудь за рубежом. Но времена меняются, и я все-таки надеюсь на лучшее. Прошу писать всех, кто заинтересуется проектом.

Ротоплан по предлагаемому проекту предназначен для установления мирового рекорда скорости на воде для аппаратов с гидродинамическим движителем. Принцип его устройства, думаю, вполне ясен из приводимого эскиза.

Рассчитываю достичь скорости 500 км/ч. Понимаю, что проект “сыроват” и потребует дополнительной корректировки. Кроме того, потребуется построить экспериментальный прототип для уточнения параметров будущего рекордного аппарата. Испытанная мною модель ротора внушает определенный оптимизм в отношении реальности поставленной задачи. Имею патент на роторный движитель (PAT. RU 2107009).

Изготовление предлагаемого одноротороного газотурбинного экраноплана на подводных крыльях потребует применения высоких технологий, поэтому обращаюсь к руководителям предприятий и потенциальным спонсорам с просьбой помочь изготовить опытный образец.

Кроме этого, продумываю проекты военного и пассажирского вариантов с двумя роторами.

В перспективе возможна постройка целой гаммы скоростных судов разных конструкций и назначений, и вполне возможно, что когда-нибудь приз “Голубая лента Атлантики” окажется в России.

А.Кузьмин

изобретено в россии

домашний механик

Человек всегда стремился за горизонт. Тысячелетиями стоял вопрос: а что там? И это въелось в наши гены, пропитало их, будоража любопытство и интерес к неизведанному.

А как познать окружающий нас близлежащий мир? Автомобиль провезет по накатанным дорогам с “маркетами” и кафе, вдоль развитой инфраструктуры сервиса и цивилизации. А вот лодка — другое дело. Хотя ряды водномоторников поредели, как после неудачной атаки. Да, жизнь нас всех атаковала. Многих взяла на абордаж, многие выбиты из седла навсегда. Но остались еще отчаянные. И они будут бороздить водную гладь в любых условиях и на всем, что может держаться на плаву, не теряя заклепок из своих бортов. У них будут “лететь” шпонки, ломаться винты, выходить из строя вконец изношенные моторы, но все равно — на буксире, на веслах, под самодельными примитивными парусами будут они возвращаться на свои базы — к точкам своего личного отсчета в познании мира.

МАЛЕНЬКИЕ ХИТРОСТИ БОЛЬШОГО РЕМОНТА

Стеми, кто ходит и будет ходить под мотором, я и хочу поделиться двадцатипятилетним опытом “хождения за три моря”, а самое главное — опытом благополучного возвращения. Говоря конкретно, опытом ремонта “Вихря” в походных условиях, когда надеяться не на кого, кроме как на свои мозолистые руки.

Я всегда возвращался на стоянку сам, под собственным “Вихрем”, будь это просто “Вихрь”, “Вихрь-25” или “Вихрь-30”. Я всегда находил выход из создавшегося положения, так как был и морально, и технически подготовлен к любому неприятному случаю, а мои “Вихри” прошли “спецподготовку”. В походных условиях я делаю любой ремонт. Приходилось делать все: ремонтировать и редукторы, и цилиндро-поршневые группы; ремонтировать и менять золотники, разбирая коленвал; восстанавливать треснувшие от удара поддоны — и многое другое, разбирая мотор до винтика прямо на палубе своего “Прогресса”.

Многое я почерпнул из “КиЯ” и довел до совершенства, а многое придумал сам.

На протяжении трех десятков лет столько всего напредлагали — на, бери этот опыт, пользуйся! Ведь тридцать лет “каким ты был, таким остался”: наш любимый, самый популярный и самый неприхотливый “Вихрь”, наша радость и наше горе. А главное — технология ремонта в походных условиях как была, так и осталась непредусмотренной.

Почему я упомянул “моральную” подготовку? Да потому, что в походе необходимо быть готовым ко всему.

Я взял за правило — все необходимое иметь с собой. Многие отреагируют: сколько тогда нужно таскать лишнего! Нужно “таскать” необходимое: 13-14 кг запчастей и инструмента никогда не будут лишними, обеспечивая стопроцентную возможность возврата домой без чьей-либо помощи. По себе знаю — в глухих и отдаленных местах никто на помощь не придет — некому. А я не переживаю, так как имею с собой все необходимое. Итак,

Общие указания

1. Лодка должна быть снабжена оборудованием согласно записи в судовом билете плюс лесопильный инструмент (топор, ножовка).

2. Необходимо иметь на борту НЗ продуктов питания, запасную одежду, медицинскую аптечку с большим запасом перевязочных материалов, так как механические повреждения мягких тканей — вариант очень частый.

3. Обязательно нужен компактный примус типа “Турист” либо “Шмель”. Могу поделиться маленькой хитростью. Предположим, по каким-то причинам у вас нет примуса, а вы попали под дождь, намочивший все и вся. Тогда для растопки костра делается “примус-шкодник”.

Находите пустую консервную банку, разгребаете мокрый песок и сухим набиваете банку. Затем отсоединяете шланг, питающий двигатель, и делаете в банку с песком несколько качков — 50-70 г топлива с маслом (в этом и заключается “шкода”, наносимая примусом). Главное, чтобы весь песок пропитался бензином. Баночку ставите на место будущего кострища и начинаете сверху наламывать веточки диаметром 3-5 мм, затем покрупнее. Еще лучше наколоть лучин. Теперь необходимо поджечь бензин в банке и подложить мелкого валежника. Бензин будет гореть 7-8 минут, обеспечивая горение сырых веток. Через 10 минут у вас будет достаточно жара, чтобы высушивать любые влажные дрова.

4. Необходимо постоянно изучать свой двигатель, знать и уметь делать анализ неисправностей.

5. Важно правильно рассчитывать дальность плавания и запас горючего, учитывать населенность берегов и плотность находящихся в данной акватории лодок.

О запасных частях. У меня весь комплект запчастей помещается в металлический ящик размером 350×200×250 мм. В нем уложены: запасной генератор; трансформатор ТЛМ; две свечи СИ12РТ; высоковольтные провода; поршень; 4 поршневых кольца; 2 пальца и стопора к ним; подшипники в картер № 205 2 шт. и № 305 1 шт.; комплект манжет в картер; обойма игольчатых сепараторов в картер; 2 сепаратора; лабиринтное уплотнение; полный комплект новых прокладок, а для блока головок — 2 металлизированные; запасной поплавок и запорная игла карбюратора; запасная крышка карбюратора; жиклеры; бензонасос; мембрана насоса и перепускные клапана к нему; торсион; корпус водяного насоса и пластинка к нему; крыльчатка; вал-шестерня с подшипниками радиально-упорным и шариковым № 202; гребной вал с муфтой, шестернями, упорным и игольчатым подшипниками; стакан гребного вала; комплект манжет в редуктор; шпонки, шпильки; крепеж; гребные винты диаметра 240 мм с шагом 300, 282, 260 и 240 мм; мультипитч; 2 золотника, а при дальних плаваниях — обязательно запасной коленвал.

Рабочий инструмент. Я вожу полный набор накидных ключей от № 27 до № 4; тисочки настольные со струбциной для привинчивания их к палубе; тисочки ручные; ножовку и шлицовку; руч-

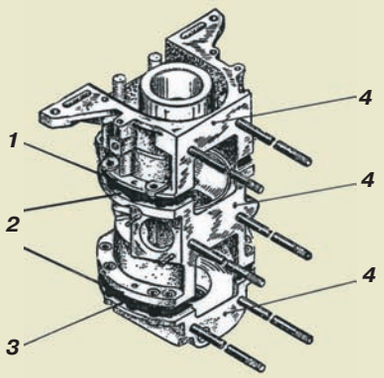


Рис. 1. Картер
1 — нижний торец верхней части картера (смазать нитрокраской); 2 — верхний и нижний торцы средней части картера (смазать нитрокраской); 3 — верхний торец нижней части картера (смазать нитрокраской); 4 — фланец картера, смазываемый графитной смазкой для предотвращения прилипания прокладки.

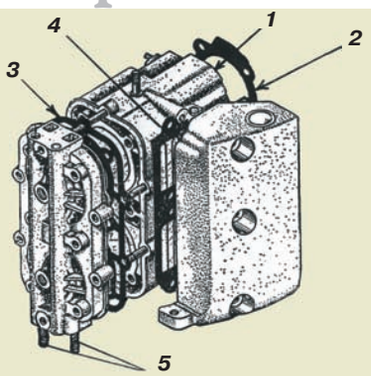


Рис. 2. Блок цилиндров.
1 — торец блока, на который клеится прокладка; 2 — торец прокладки, смазываемый графитовой смазкой; 3 — металлизированная прокладка между блоком цилиндров и блоком головок. Смазывается графитовой смазкой с обеих сторон; 4 — прокладка глушителя. Клеится на блок цилиндров. Со стороны глушителя смазывается графитовой смазкой; 5 — шпильки блока головок, которые необходимо вывернуть, нагрев сам блок, и заменить болтами М8 под шестигранный ключ.

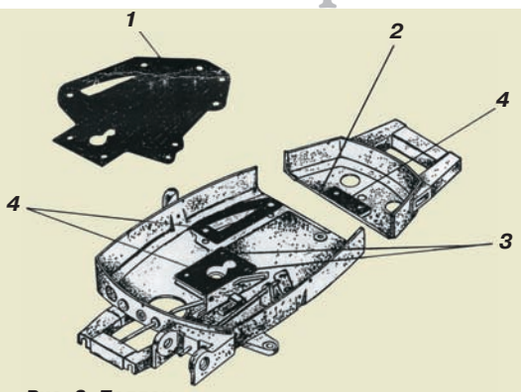


Рис. 3. Поддон.
1 — цельная прокладка, наклеиваемая на верхний торец дейдвуда; 2 — отрезанная по приливу под блок головок задняя часть поддона; 3 — отверстия под винты М10 с потайными головками, стягивающие поддон с картером. При переделке "Вихрей" эти винты не ставятся, поскольку стянутые между собой винтами поддон и двигатель зажимают блок цилиндров и препятствуют его демонтажу. Двигатель, поддон и дейдвуд собираются одновременно на стандартных болтах М8 под шестигранный ключ; 4 — прокладки приклеиваются на нитрокраску к поддону.

ную дрель и набор сверл; наборы плашек и метчиков; плоскогубцы; "утконосы"; набор отверток; нож; средние напильники и надфили; кусачки; молоток; зубильце и кернер; паяльник с флюсом и припоем (можно разогревать на примусе либо на костре); набор выколоток из дюралюминия (легкие и компактные, они вполне пригодны для редких ремонтов); пинцет; стопор коленвала простейшей конструкции.

Прочие материалы. Это бензостойкие клеи, клей ЭДП; смазки: ЦИАТИМ-201, графитовая, на основе дисульфида молибдена; масла: автол — 1 л; нигрол — 300 г; турбинное масло для подушечек прерывателей; ацетон; нитрокраска; герметики; ветошь; кисть № 10-15.

Подготовка мотора

Предварительно подготовьте к походу и свой "Вихрь". Лучше всего это сделать не торопясь — зимой, но можно посвятить этому и пару выходных.

Необходимо аккуратно разобрать весь двигатель и снять все прокладки либо установить новые по следующей технологии, разработанной для быстрого ремонта в походных условиях:

1. В картере установите прокладки на нитрокраску, покрасив все торцы трех частей картера (рис. 1.1; 1.2; 1.3). При дальнейшей разборке части картера можно смело разнимать: хорошо посаженные на краску прокладки равномерно разорвутся по толщине. При сборке разорванную плоскость тоже смазывают нитрокраской и картер собирают.

2. Прокладку между картером и блоком цилиндров (рис. 2) со стороны блока (рис.2.1) приклейте на нитрокраску, а со стороны картера (рис.2.2) — намажьте графитовой смазкой и, если есть возможность, даже присыпьте графитным порошком. Эта мера спасет прокладки от прилипания, а затем разрыва при демонтаже. Натрите графитом и прокладку между блоком цилиндров и блоком головок (рис.2.3) с обеих сторон. Прокладку глушителя наклейте на блок цилиндров. Со стороны глушителя смажьте графитовой смазкой (рис.2.4).

3. У "Вихря-25" переделайте блок головок. Выверните из него обе шпильки (рис.2.5), а при сборке ввернite вместо них обычные стандартные болты с шайбами Гровера под шестигранный ключ. Сделав эту операцию, вы сможете в дальнейшем спокойно демонтировать блок головок и проверять состояние головок поршней.

4. Сделав следующие операции, вы сможете многое:

Разрежьте поддон по линии имеющегося на нем прилива (рис.3.2) с таким расчетом, чтобы отверстия под болты, заменившие шпильки, остались на отрезанной части для дальнейшего ее зажима между дейдвудом и блоком головок. Образовавшуюся при разрезе щель при сборке заклейте герметиком и поставьте между дейдвудом и поддоном цельную прокладку для предотвращения прорыва газов из дейдвуда (рис. 3.1). Эта операция позволит вам снимать блок цилиндров, не снимая двигатель с транца, а демонтировав лишь приводные рычаги (для "Вихря-30"). Прокладку приклейте к дейдвуду и смажьте графитовой смазкой (рис. 4.1).

В отверстия (рис. 3.3) винты М10 с потайными головками, стягивающие поддон с картером, ввинчивать не надо. Иначе блок цилиндров будет поджат поддоном и его нельзя будет стянуть. Двигатель, поддон и дейдвуд стягиваются шестью болтами М8 (рис. 4.4; 4.5 — для глушителя; 4.6; 4.7 — для картера; 4.8; 4.9 — для блока головок).

5. Обязательно сделайте разборной тягу реверса; это намного облегчит ремонт редуктора (рис. 4.2). Удобно использовать для тяги реверса соединительную муфту "Нептуна".

Редуктор снимается с двигателя, разбирается, производится установка запасных деталей, затем производится сборка и монтаж его на дейдвуд, соединение тяги и затягивание крепежных болтов. Хорошо залить 7 винтов нижней крышки редуктора битумной смолой; когда она остынет, аккуратно обрежьте излишки, придавая форму редуктора. Во-первых, это улучшает обтекаемость редуктора, а во-вторых, предохраняет винты от коррозии, проникновения воды по резьбе внутрь и дальнейшего прихватывания винтов в резьбе. При разборке смола легко удаляется, открывая чистые, неокисленные головки винтов.

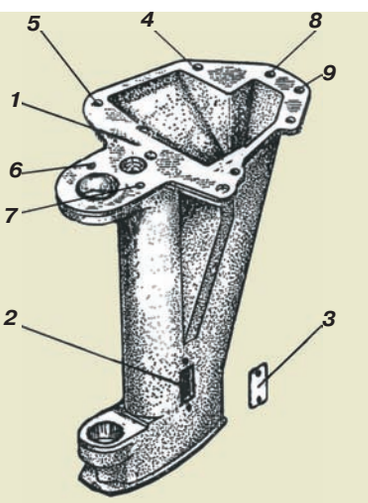


Рис. 4. Дейдвуд.
1 — плоскость наклейки цельной прокладки; 2 — отверстие для доступа к муфте разъемной тяги (удобно использовать муфту от "Нептуна"); 3 — крышка. Со стороны прилегания к дейдвуду обклейте бензостойкой резиной для предотвращения прорыва выхлопных газов; 4; 5; 6; 7; 8; 9 — отверстия стяжных болтов под 6-гранный ключ для одновременного монтажа дейдвуда, поддона, картера и блока головок (ослабляются при ремонте в походных условиях, а 8 и 9 удаляются совсем для демонтажа отрезной части поддона).

Проделав эти операции, вы намного продлите срок службы прокладок, сможете иметь легкий доступ к наиболее нагруженным узлам — поршням, кольцам и пальцам, сможете легко производить их замену, не снимая двигатель с транца в любых походных условиях. Последовательность демонтажа показана на рис. 5.

Пример из личного опыта. Будучи теперь подготовленными морально и теоретически, разберем конкретный случай аварийной ситуации и способы ремонта в походных условиях прошедшего "спецподготовку" мотора "Вихрь-25".

Итак: лето, быстрая змееподобная Десна, мы на двух "Прогрессах" третьи сутки идем против течения, достигающего скорости 8 км/ч. И вдруг — в "Вихре" слышен резкий "стальной" удар, с полного хода двигатель заклинивает намертво. Меня несет течением на стрежень, уносит назад. Мой друг Сережа, шедший

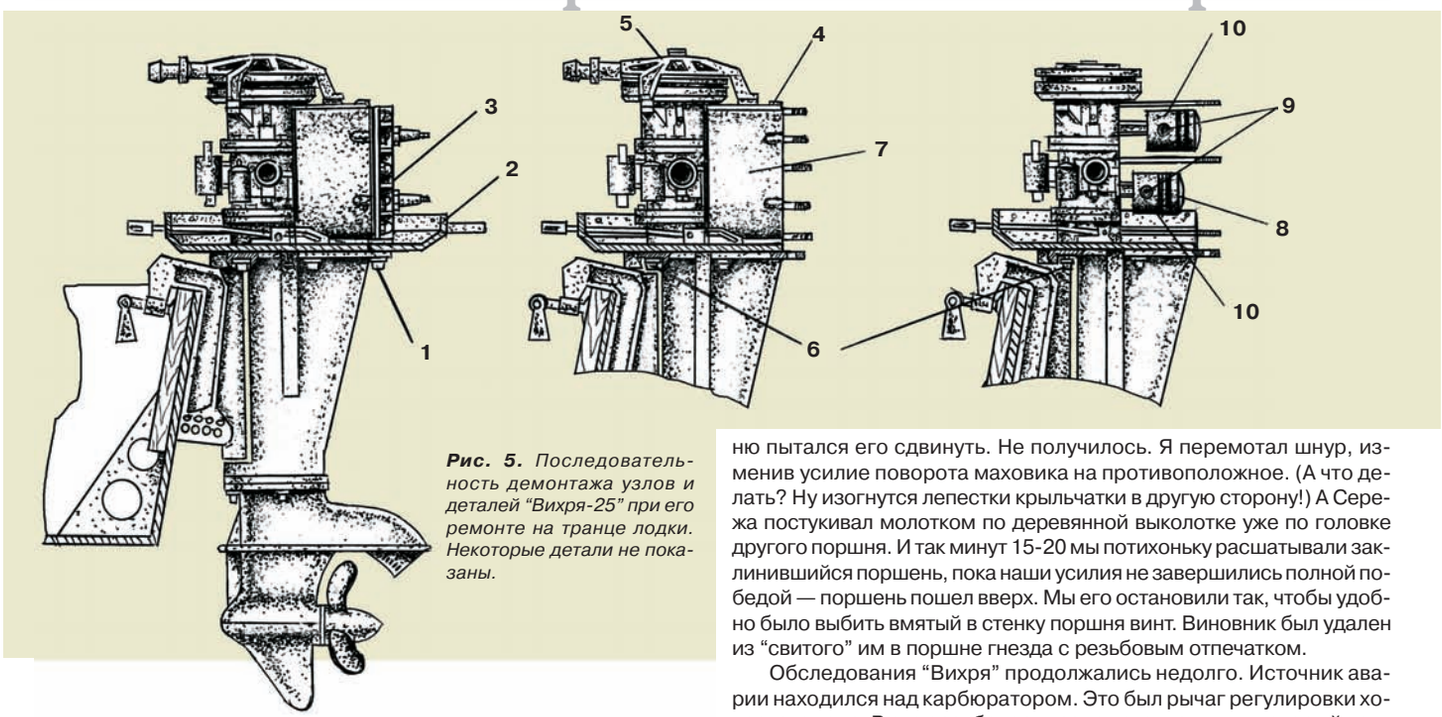


Рис. 5. *Последовательность демонтажа узлов и деталей "Вихря-25" при его ремонте на транце лодки. Некоторые детали не показаны.*

впереди, не заметил "ЧП" и ушел вверх. Я спокойно достал якорь, размотал шнур и, когда меня снесло ближе к песчаной косе, бросил его. Сильным течением меня прижало к косе, и я остался на плаву, но вне судового хода. К берегу я не подходил, потому что в этом районе были каменные насыпи, укрепляющие его от размыва бурным течением. При этом я был хорошо виден — на случай возврата Сережи, а я был уверен, что он будет меня искать!

Попытался провернуть двигатель в надежде, что его "прихватило". Не получилось. Попытался провернуть за маховик. Тщетно. Выключил реверс. Попытка снова безрезультатна.

Откинул "Вихрь" и покрутил за винт — лопасти его свободно зашлепали по воде. Стало ясно: редуктор цел, заклинило мотор. А тут и Сережа подоспел. Я снялся с якоря, уложил его за транец Сережиного "Прогресса", и мы с буксировкой начали искать спокойную гавань. Нашли. Разбили лагерь. Спокойно обсудили возможные причины заклинивания и решили дать мотору полностью остыть для постановки полного и правильного диагноза.

Поели, отдохнули, покупались... закурили. Еще раз обменялись мнениями и вынесли вердикт — разбирать.

Это грозное "разбирать"! Но меня оно в уныние не повергло. Спокойно достал ящик с инструментом, отсоединил свечи, нашел ключ-шестигранник и отвернул два самых последних болта, ввернутых вместо шпилек (рис. 2.5). Отпустил на пару оборотов все остальные болты, стягивающие дейдвуд с поддоном, блоком головок, глушителем и картером (рис. 4.4; 4.5; 4.6; 4.7). Спокойно вынул отрезанную часть поддона, тем самым открыв свободный доступ к блоку головок. Отвернул гайки, снял шайбы, а затем аккуратно стянул сам блок головок и металлизированную прокладку: она отделилась спокойно. Поршни были в нормальном состоянии. Следующей операцией было снятие глушителя. Отвернув три болта (и два в поддоне), снял глушитель (прокладка была приклеена к блоку цилиндров; рис. 2.4). Это открыло доступ для проверки состояния колец.

Вот здесь и нашелся виновник аварии — изуродованная головка винта диаметром 3.5 мм (откуда он взялся?). Головка выглядывала в выпускное окно, а остальная часть винта была зажата между поршнем и зеркалом цилиндра. Попав в цилиндр, винт стремился выскочить в выхлопное окно, уносимый выхлопными газами, но не успел. Здесь его и догнал поршень. Поршень имел глубокие борозды, но кольца были целы. Зато клин был "глухой" и без люфтов: мы даже не могли стянуть блок цилиндров, хотя обычно это делается очень просто.

Ни попытка раскачать маховик, ни попытка провернуть вдвоем в сторону его вращения ни к чему не привели. Тогда сделали деревянную выколотку. Я обмотал маховик шнуром, как для запуска, довязал еще 3 метра капронового шнура, взял его через плечо для увеличения рычага и уперся со всей мочи в борт, а Сережа легкими постукиваниями деревянной выколоткой по поршню пытался его сдвинуть. Не получилось. Я перемотал шнур, изменив усилие поворота маховика на противоположное. (А что делать? Ну изогнутся лепестки крыльчатки в другую сторону!) А Сережа постукивал молотком по деревянной выколотке уже по головке другого поршня. И так минут 15-20 мы потихоньку расшатывали заклинившийся поршень, пока наши усилия не завершились полной победой — поршень пошел вверх. Мы его остановили так, чтобы удобно было выбить вмятый в стенку поршня винт. Виновник был удален из "свитого" им в поршне гнезда с резьбовым отпечатком.

Обследования "Вихря" продолжались недолго. Источник аварии находился над карбюратором. Это был рычаг регулировки холостого хода. В его резьбовое гнездо вставлен винт, который поджимался пружинкой. Эта пружинка либо лопнула, либо ослабла, либо еще что-то с ней произошло, но она перестала "контрить" винт, и он от вибрации вывернулся и полетел вниз, попав в зону разрежения перед карбюратором. Мощным потоком его и пружинку засосало внутрь. Хитрая пружинка, оставив свои следы, умудрилась выскочить в глушитель, а винт зацепился шляпкой за край выхлопного окна.

Теперь блок был стянут без проблем. Нагрев поврежденный поршень примусом, мы извлекли палец и демонтировали его с шатуна. Аккуратно надфилем были спилены частицы поршневого металла, и кольца извлечены из канавок. Канавки приведены в порядок. Затем в обратной последовательности и снова с нагревом были установлены на место поршень и палец, надеты кольца. Поршень я смазал автолом, и блок цилиндров был надет "в четыре руки". За маховик несколько раз прокрутили коленвал, убедившись в нормальной работе поршней и колец. Затем установили глушитель, металлизированную прокладку и блок головок, предварительно промазав все стыки графитной смазкой. Когда блок головок был обжат гайками, вставили отрезную часть поддона, смазав стык герметиком, наживили два болта (рис. 4), заворачиваемые в блок головок, и стянули постепенно все остальные болты. Осталось надеть высоковольтные провода с колпачками на свечи и запустить двигатель. Все было нормально. Вся операция заняла от силы полтора часа. Ради эксперимента я оставил поврежденный поршень на двигателе и еще года четыре ходил на том же "Вихре-25", не ощущая никаких особых потерь мощности.

Такую же технологическую операцию можно проделать и с "Вихрем-20", и с "Вихрем-30", учитывая лишь конструктивные особенности этих двигателей.

Можно сделать и сокращенный цикл работ. Для этого отвинчиваются все болты М8 под шестигранный ключ. Головка двигателя снимается с дейдвуда вместе с поддоном. Затем отворачиваются два винта М10 и поддон отсоединяется. Шпильки из блока головок "Вихря-30" удаляются, вместо них вворачиваются обычные болты под ключ "на 13", а сам блок демонтируется вместе с металлизированной прокладкой. Затем блок цилиндров стягивается и по вышеупомянутой технологии на его торец клеится прокладка (рис. 2.1).

В этом варианте картер не разбирается, что значительно сокращает время переделки "Вихрей". Поддон распиливается, заменяется прокладка на цельную (рис. 3.1), и можно производить сборку. Всю операцию можно произвести за 2 часа, владея лишь самыми элементарными слесарными навыками. Но сколько удобств вы приобретете! За 30 минут вы сможете почистить нагар! За 40-50 минут — смените поршневые кольца! А за полтора часа запросто поменяете поршневую группу прямо на отдыхе.

Удачи вам, капитаны!

А.Лутицкий*, г.Киев*

КОНЦЕРН NESTE

NESTE
Chemicals

Официальный дистрибьютор фирмы Neste Chemicals
фирма "Композит Лтд"

предлагает широкий спектр материалов для строительства и ремонта стеклопластиковых судов со складов г. Санкт-Петербурга и региональных представительств.

Широкая цветовая гамма гелькоутов (защитно-декоративных покрытий)

В том числе специальные гелькоуты, повышающие эксплуатационные свойства изделия:

- *гелькоуты MaxGuard – повышенная стойкость к ультрафиолетовому воздействию, влагопоглощению*
- *гелькоуты LSE с малой эмиссией стирола*
- *гелькоуты пожаростойкие*
- *гелькоуты с эффектом "металлик"*
- *гелькоуты для производства матриц*

Широкий спектр полиэфирных смол фирмы Neste Chemicals

- *смолы с малой эмиссией стирола*
- *смолы с повышенной гибкостью*
- *смолы пожаростойкие*
- *смолы для изготовления матриц*

Отвердители, ускорители

Склеивающий продукт Престокол *(стеклопластик–стеклопластик, стеклопластик–дерево, стеклопластик–пенополиуретан)*

Шпаклевки полиэфирные

Стекломаты, стеклоткани, стеклоровинги

Оборудование для нанесения гелькоутов и изготовления стеклопластика

Сопутствующие товары

Официальный дистрибьютор фирмы Neste Chemicals фирма
"Композит Лтд"
Наш адрес:
193079, Санкт-Петербург
Октябрьская наб., 104
Тел.: (812)446 5249, 446 0680
Факс: (812)446 5221

Как известно, Финляндия – страна тысячи озер. Страна мореходов и рыбаков. Все, кто был в Финляндии, видел огромное количество лодок, катеров и яхт. Настоящий финн обязательно должен иметь лодку. Именно в этой стране почти тридцать лет назад в рамках нефтехимической компании Neste появился дивизион Neste Polyester, который стал заниматься производством полиэфирных смол. На сегодняшний день Neste Polyester выпускает десятки различных марок полиэфирных смол, а также такой важный продукт, как гелькоут. Производственные мощности Neste сегодня — это заводы по производству полиэфирных смол в Финляндии, Франции, Австрии и заводы по производству гелькоутов в Финляндии, США, Китае, Польше, Франции. Один из основных рынков потребления полиэфирных смол — изготовление лодок, катеров и яхт. Везде, где представлены полиэфирные смолы и гелькоуты Neste, они пользуются большим успехом в стеклопластиковом судостроении. Производители стеклопластиковых лодок, катеров и яхт — один из самых требовательных и взыскательных покупателей, и мы рады, что за шесть лет работы на российском рынке нашу продукцию здесь оценили и успешно применяют.

Конкуренция требует изделий высокого качества. И в конкуренции с другими производителями полиэфиров Neste старается быть впереди. Мы производим широкую гамму продуктов от смол с малой эмиссией стирола, ставших уже привычными для судостроителей, до продуктов с уникальными характеристиками, которыми стандартные материалы не обладают. Примеров очень много. Гелькоут MaxGuard с повышенной стойкостью к ультрафиолетовому воздействию и водопоглощению. Антибактериальный гелькоут Neste. Каталог цветов гелькоутов, топкоутов и ремонтных паст всегда позволит покупателю найти необходимый цветовой оттенок. В нашем ассортименте химостойких и огнестойких смол и гелькоутов также немало материалов с улучшенными свойствами, которые заменяют стандартные продукты.

Изделия повышенного качества создаются при успешном сотрудничестве поставщика сырья и изготовителя стеклопластика. Neste Polyester — организация профессионалов для каждого заказчика в любой области, где мы работаем. Среди наших покупателей судостроительные компании с мировым именем, а также много начинающих фирм. Для всех действует наш технологический центр. Мы предоставляем нашим заказчикам именно те качество и сервис, которые им требуются.

Мы рады объявить, что с этого выпуска журнала начинается серия публикаций о наших материалах и методах их применения в судостроении.

Контактные телефоны и адреса:

Порвоо, Финляндия
Тел. +358 10 45 23104
Факс +358 10 45 23 148
Несте-Санкт-Петербург
Тел. (812) 290 9771
Факс (812) 329 1304

ÔÈÐÌÀ “Ì ÍÅÂ È Ê” — ÏÐÎÈÇÂÎÄÈÒÅËÜ ËÓ×ØÈÕ ÍÀÄÓÍÛÕ ËÎÄÎÊ È ÊÀÒÅÐÎÂ Â ÐÎÑÑÈÈ

ÂÑÅÃÄÀ ÁÅÇÓÏÐÅ×ÍÎÅ ÊÀ×ÅÑÒÂÎ!

Десятилетний опыт конструирования и производства надувных лодок и катеров.

В ассортименте 5 моделей лодок (7 модификаций) и 5 моделей катеров (16 модификаций).

Все модели и применяемые материалы сертифицированы

Используются лучшие материалы PVC ведущих мировых производителей.

Большой выбор окраски для лодок и катеров, включая камуфляжную (ни в одной стране мира не изготавливают лодки такой расцветки).

Мореходность катеров со стеклопластиковым или надувным днищем из ткани “Аэротек” — до 6 баллов.

Срок службы лодок — до 10 лет (в диапазоне температур от -35°C до +60°C).

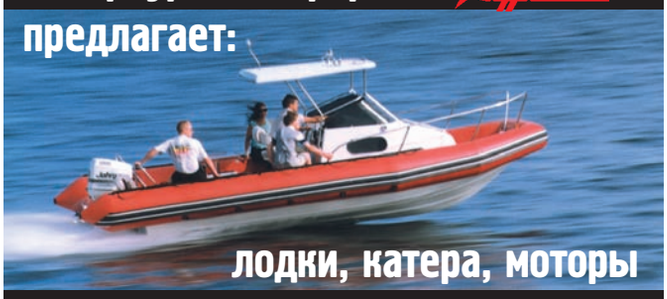
Гарантия — 2 года.
Цены вдвое ниже западных на аналогичную продукцию

ÏÐÈÃËÀØÀÅÌ ÄÈËÅÐÎÂ Ê ÑÎÒÓÄÍÈ×ÅÑÒÂÓ

Mnev&Co ООО “Производственно-коммерческая фирма МНЕВ и К”

Наш адрес: 193118, Санкт-Петербург, ул. Ольги Берггольц, 40.
Тел./факс (812) 265-20-12
Дилер в Москве: Торговый дом “Мир лодок”,
ул. Софьи Ковалевской, 8. Тел./факс (095) 482-05-20

Петербургская фирма “Курс” предлагает:



лодки, катера, моторы

Гребная лодка — **«Лагуна»** (на три человека)
длина — 3.5 м, ширина — 1.35 м, вес — 55 кг, ПМ — до 8.0 л.с.

Мотолодка **«Дельта»** (на четыре-пять человек)
длина — 4.3 м, ширина — 1.8, вес — 150 кг, ПМ — 15.0-60.0 л.с.

Катер **«Фантом»** (на шесть-восемь человек)
длина — 6.6 м, ширина — 2.3 м, вес без дв. — 800 кг,
двигатель — 150-300 л.с.

Катер **«Кальмар»** с надувным бортом
длина — 7.0 м, ширина — 2.7 м, вес без ПМ — 600 кг,
грузоподъемность — 1.2 т, 4 спальных места, ПМ — 60-250 л.с.

Тел. (812) 528-6845
Факс (812) 528-8642

«ООО МОСКОВСКИЙ ЗАВОД СПЕЦИАЛИЗИРОВАННЫХ АВТОМОБИЛЕЙ»

Автомобильные прицепы-трейлеры
для перевозки катеров, яхт, гидроциклов и снегоходов.
Грузоподъемность от 350 до 750 кг.
По желанию заказчика изготовим любой трейлер грузоподъемностью до 10 т. **в течение месяца**

107370, Москва, Открытое шоссе, д. 48 а
Тел.: (095) 168-8713,
тел/факс: (095) 168-2360

ВЕСТ-ТЕР ïðîèçâîäèò

- ✓ Тросы для стоячего такелажа (4–22 мм)
- ✓ Тросы для бегучего такелажа (4–12 мм)
- ✓ Наконечники для тросов разборные типа Sta-Lok, Norseman и неразборные
- ✓ Талрепы (М6–М36) прямой и обратной схем
- ✓ Переходники
- ✓ Крепежные изделия

âñå îáîðóäîâàíèå èçãîòîâëåíî èç íåðæàâåþùåé ñòàëè, áðîíçû, òèòàíà

198103, Санкт-Петербург, а/я 184. Тел.(812) 327-2926, тел./факс 252-5923

Научно-производственное предприятие
«Морские Спасательные Средства»

Производство и поставка сертифицированного аварийно-спасательного имущества собственного производства (круги спасательные, буи светящиеся, огни спасательных жилетов, огни спасательного плота, батареи питания для спасательных средств и др.).

тел.: (812) 252 5266, 252 0790, 271 1520;
тел./факс: (812) 252 0240; E-mail: mss@peterlink.ru

Продается новый лодочный мотор “Нептун-23Э” по заводской цене. Тел. (812) 312 4078

справочник покупателя

импортные подвесные моторы

от 2 до 3.5 л.с.

В течение многих лет наши владельцы множества самых малых лодок были вынуждены обходиться одной-единственной моделью подвесного мотора. Можно было сколько угодно критиковать или хвалить 2-сильный "Салют", но на самом моторчике это практически не отражалось, а главное — никакого выбора по-прежнему не было. Следующим в мощностном ряду отечественных ПМ стоял 5-сильный "Прибой" (пока его не сняли с производства как не пользующийся спросом), а в последние 10-15 лет — 8-сильный "Ветерок". И бывало, что ставили восемь сил, когда "за глаза" хватило бы и трех…

Теперь — другая крайность. Появился выбор. На российский рынок хлынули моторы всемирно известных зарубежных фирм, и разобраться в существующем изобилии потенциальный покупатель не может. Если по мощным импортным моторам информация есть (иначе их не продашь!), то менее дорогие моторчики самой малой мощности (тем более, что они нередко привозятся, минуя дилерские фирменные центры) остаются совершенно неизвестной областью.

Как ни удивительно, но выяснилось, что в какой-то мере сказанное о недостатке информации справедливо и для западного мира. По этой причине редакция известного английского журнала "Practical Boat Owner" поручила своему консультанту Пэту Менли провести испытания самых малых ПМ — мощностью до 3.5 л.с.: сравнить наиболее популярные модели в первую очередь с точки зрения удобства эксплуатации на маленькой лодке. (Согласитесь, точные замеры скоростей и расхода топлива не имели бы здесь особого значения!) Менли справился с заданием. Полагаем, что материалы из его отчета (напечатанного в майском номере за этот год) будут полезны и нашим читателям, так как дают некоторое представление о плюсах и минусах поступающих в продажу моделей и, что также немаловажно, об их цене. Попутно напомним, что результаты сравнительных испытаний семи 9.9-сильных ПМ ведущих фирм-производителей были приведены в "КиЯ" № 167 на стр. 43.

В планах редакции — проведение подобных испытаний моторчиков малой мощности применительно к российским условиям. Познакомиться с тем, на что при таких испытаниях обращают внимание наши зарубежные коллеги, будет, наверное, полезно и читателям "КиЯ".

Как это ни удивительно, на мировом рынке сейчас представлено одновременно не менее 55 моделей столь малых подвесных моторов (и это не считая версий с различной длиной дейдвуда, "морских" и "яхтенных" модификаций!) В действительности же в разноименных моделях очень много общих компонентов: все так, как это практикуется в автомобилестроении. Например, американские "Mercury & Mariner" мощностью до 5 л.с. собираются в Европе из деталей, которые закуплены у "Tohatsu". Отсюда и такая схожесть между моторами с совершенно разными названиями.

Все это — результат стремления к экономии. Добавим к этому, что "OMC" продает свои двухтактные моторы под маркой "Johnson", а четырехтактные — под маркой "Evinrude". Запутались? Не вы одни!

Подводя итоги испытаний, мы решили, что будет полезно опубликовать некоторые комментарии относительно того, где четырехтактные моторы завоевали свое место в диапазоне мощностей 2-8 л.с. Я полагаю, главный вопрос звучит так: "Зачем покупать более тяжелый и дорогой четырехтактный мотор вместо двухтактного?".

Во-первых, не за горами срок вступления в силу строгих экологических норм EPA-2006, некоторые положения которых уже действуют. Изготовители придерживаются двух направлений: переход на четырехтактные двигатели и "совершенствование" двухтактных. Четырехтактные лучше двухтактных и по экологичности, и по экономичности. Двухтактные легче и дешевле. Но как они соотносятся друг с другом, будучи установленными на одну и ту же надувную лодку? Испытания все расставили на свои места. "Honda BF2D" блистал не потому, что он четырехтактный, а потому, что у него центробежная муфта сцепления и вращающаяся на румпеле рукоятка газа. Двухтактный "Tohatsu 5" и его близнецы от "Mercury & Mariner" тоже показали себя неплохо в плане удобства, хотя и не превзошли "Honda". Будучи же поставленными на более серьезную лодку (парусную или моторную), четырехтактные ПМ однозначно получат мой "голос". Если, конечно, у них будут приемлемые цена и вес.

xòî ì û ñðàâíèâàëè?

Руководства по эксплуатации. Справочники "Mercury & Mariner" — это полная катастрофа. Они написаны на двенадцати языках и разделены на три части (по четыре языка), набраны мелким шрифтом и имеют один общий комплект бледных иллюстраций. У "Yamaha" некоторые руководства охватывают слишком много деталей моторов и тоже изложены запутанно. Рисунки и текст зачастую относятся к разным моделям.

Наилучшие справочники — одноязычные (или, по крайней мере, четко разделенные на части по языкам) и посвященные только одной, базовой модели.

Гребные винты. Все ПМ тестировались с винтами из стандартного комплекта поставки. В комплект иногда входило несколько винтов, и требовалось выбрать

Основные характеристики сравниваемых одноцилиндровых подвесных моторов	"Yamaha 2B"	"Suzuki 2.2"	"Honda BF2D"	"Johonson 2"	"Mariner 2.5"	"Mercury 2.5"	"Tohatsu 2.5"	"Johonson 3.3"	"Yamaha Malta 3"	"Mariner 3.3"	"Mercury 3.3"	"Tohatsu 3.5"	"Selva 3.5"
Цена, включая НДС, фунты ст.	359	269	359	350	300	299	324	413	479	389	389	365	389
Вес, кг	10.0	12.0	12.4	12.5	12.5	12.5	12.5	12.5	16.5	12.9	12.9	12.9	17.0
Объем цилиндра, см^3	43	55	57	78	75	75	75	78	70	75	75	75	78
Состав топливной смеси	100:1	100:1	100:1	50:1	100:1	100:1	100:1	50:1	100:1	100:1	100:1	100:1	50:1
Короткий дейдвуд	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●
Длинный дейдвуд			●	●			●	●	●	●	●	●	●
Емкость встроенного бака, л	1.2	1.2	1	1.5	1.4	1.4	1.4	1.5	1.4	1.4	1.4	1.4	1.8
Комплектация инструментарием		●	●		●	●	●			●	●	●	●
Комплектация запасным штифтом			●	●				●					
Срок гарантии, лет	2	2	5	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2

нужный для конкретного случая. С другой стороны, вопрос этот не так уж важен для столь малых моторов, которые никогда не используются на режиме глиссирования. Другое дело — большие ПМ, когда важно выяснить, какой винт подходит именно к вашей лодке.

Портативность. По существу, если вы сами снимаете и ставите ПМ на лодку, то навряд ли захотите, чтобы его вес превышал 20 кг. Возможно, вы даже предпочтете килограммов пятнадцать или того меньше. Все 2-сильные ПМ по-настоящему портативны (включая четырехтактный "Honda"), а все моторы мощностью до 3.5 л.с. (кроме "Yamaha Malta 3") весят до 15 кг.

Запуск (холодный и горячий). Для того, чтобы набрать максимальный балл за легкость запуска, мотор должен был заводиться с первого рывка как в холодном, так и в горячем состоянии. Четырехтактные ПМ часто не запускались с первого рывка, за что балл им снижался. Кроме того, современные четырехтактные ПМ, похоже, не любят "пересоса" при запуске из холодного состояния (исправление этого недостатка улучшит их оценки). Кроме того, четырехтактный мотор необходимо некоторое время выдержать после опускания в воду из откинутого состояния, чтобы масло растеклось в нужные места.

Блокировка откидывания на заднем ходу. Обычно мотор свободно откидывается при наезде на препятствие, чтобы свести к минимуму повреждения. Однако на заднем ходу, если вы резко прибавите газ, произойдет то же самое, а это нежелательно. Поэтому всегда хотелось бы иметь автоматическую блокировку откидывания на заднем ходу. В большинстве случаев она имеется.

Аварийное выключение мотора. Многие малые ПМ не имеют стропки аварийного выключения при падении водителя за борт. Хоть моторчики и маломощные, лодка при этом может уплыть от владельца или, того хуже, развернуться и наехать на него.

Îöåíêà èñïûòàâøèõ ìîòîðîâ

Ни один из перечисленных моторов не имеет реверса, так что для заднего хода их нужно поворачивать на 180°. Румпель при этом оказывается в крайне неудобном положении. Исключение составляет только "Honda". Кроме того, на заднем ходу струя воды из контрольного отверстия системы охлаждения попадает прямо в лодку ("Honda" и здесь оказалась на высоте).

"Yamaha 2B". Это наилегчайший на сегодня мотор. По этой причине он часто используется на яхтенных тузиках, хоть и не имеет рукоятки для переноски. Заводится с первого рывка как в холодном, так и в горячем состоянии. Кожух приятен на вид, но по непонятным причинам крепится 10 винтами пяти разных размеров, гайки с которых имеют свойство слетать сами собой. Так что в море кожух лучше не снимать без крайней необходимости. Чтобы добраться до аварийного запуска, придется отвинтить еще три болта. Правда, доступ к свече зажигания удобен через откидную крышку, а если кожух все-таки снять, то и ко всем деталям подобраться будет очень просто. Доступ к регулировочным винтам карбюратора также удобен — отверткой через отверстия в кожухе. Шум — характерный для всех двухтактных ПМ этого размера, но вибрации невелики. Удобен в управлении, но нет аварийного выключателя зажигания. Есть барашковая гайка для регулировки усилия поворота и пресс-масленка узла поворота. Мотор — самый маломощный из протестированных, и может быть рекомендован к использованию, в основном, на закрытых акваториях. ***Вывод: хоть и самый маломощный, но наилегчайший, и поэтому имеет немало приверженцев.***

"Mariner 2.5"/"Mercury 2.5". Представители сложного мира взаимных заимствований. Без кожуха моторы похожи на "Johnson 2", но у них есть аварийный выключатель зажигания. По сути, это тот же "Tohatsu 2.5", только с легко отделяемым кожухом, который крепится всего двумя защелками. Однако нижний поддон глубже, чем у "Johnson", поэтому доступ не так удобен. До свечи зажигания добраться непросто, хоть в поддоне и имеется специальная крышка. Однако, отвернув 8 винтов, можно удалить обе половины нижнего поддона и получить полный доступ к двигателю. Пресс-масленки для смазки поворотного узла нет, но зато усилие поворота легко регулируется барашковой гайкой. Вес невелик — 12.4 кг, да и ручка для переноски расположена удачно, хотя у нее чересчур острые края. Запускался в

"Honda BF2D": доступ к двигателю лучше, чем кажется на первый взгляд.

"Suzuki 2.2": чтобы поменять свечу зажигания, достаточно открыть крышку отдельного лючка.

"Tohatsu": все на виду, но сначала нужно отвернуть десять винтов, чтобы снять кожух.

"Mercury": чтобы подобраться к некоторым узлам, придется снять и поддон.

Тестовая лодка “Зодиак” длиной 3.1 м — надувная (без жесткого киля и днища), нагруженная 100-килограммовым балластом плюс якорь, плюс один или два человека. Тестировались ПМ в яхтенной гавани, т.е. при одинаковых условиях. Моторы тестировались в том состоянии, в каком мы их получили, т.е. без нашей предварительной наладки, хотя я подозреваю, что некоторые из них изготовители успели “погонять” перед тем, как прислать нам, что могло отразиться и на результатах.

горячем состоянии с первого раза, в холодном же — с нескольких попыток. На низких оборотах работал с шумом и вибрацией, типичными для малых двухтактных моторов. Упор для плавания по мелководью отсутствует, а для откидывания мотора необходимо вручную переставить чеку (которой легко компенсировать угол наклона транца). Для аварийного запуска нужно отвернуть три болта и одним из них сразу закрепить топливный бак. В отличие от “Tohatsu”, румпель — металлический литой и закреплен жестко, и поэтому заметно передает вибрацию на руку. ***Вывод: Хорош, середняк в своем классе, без очевидных недостатков.***

“Honda BF2D”(четырехтактный). Ни один другой ПМ этих размеров не отличается такой хорошей управляемостью. В отличие от всех остальных, малыш “Honda” имеет воздушное охлаждение цилиндра. Сняв капот (который остался висеть на шнуре стартера), я был немало удивлен размерами собственно двигателя, пока не понял, что вижу воздуховод системы охлаждения. Мотор не унаследовал от мощных моделей удобства обслуживания, хотя и имеет кожух оригинальной формы. Весьма полезны колпачковые гайки (они предотвращают проблемы с коррозией). Мотор запускается с первого раза в холодном и горячем состоянии, но заметно шумит, поскольку нет рубашки водяного охлаждения. Слишком тонкий алюминиевый тепловой экран издает надоедливое дребезжание. Я слегка подогнул его, и это решило проблему. При увеличении оборотов шум не возрастает. Очевидное преимущество воздушного охлаждения в том, что в моторе не циркулирует соленая вода. При весе 12.4 кг мотор имеет удобную рукоять для переноски, и его можно нести одной рукой. Это единственный 2-сильный мотор с аварийным выключателем зажигания. Ну а чтобы получить доступ к аварийному стартеру, надо отвинтить всего три гайки. ***Вывод: “Роллс-Ройс” среди 2-сильных моторов.***

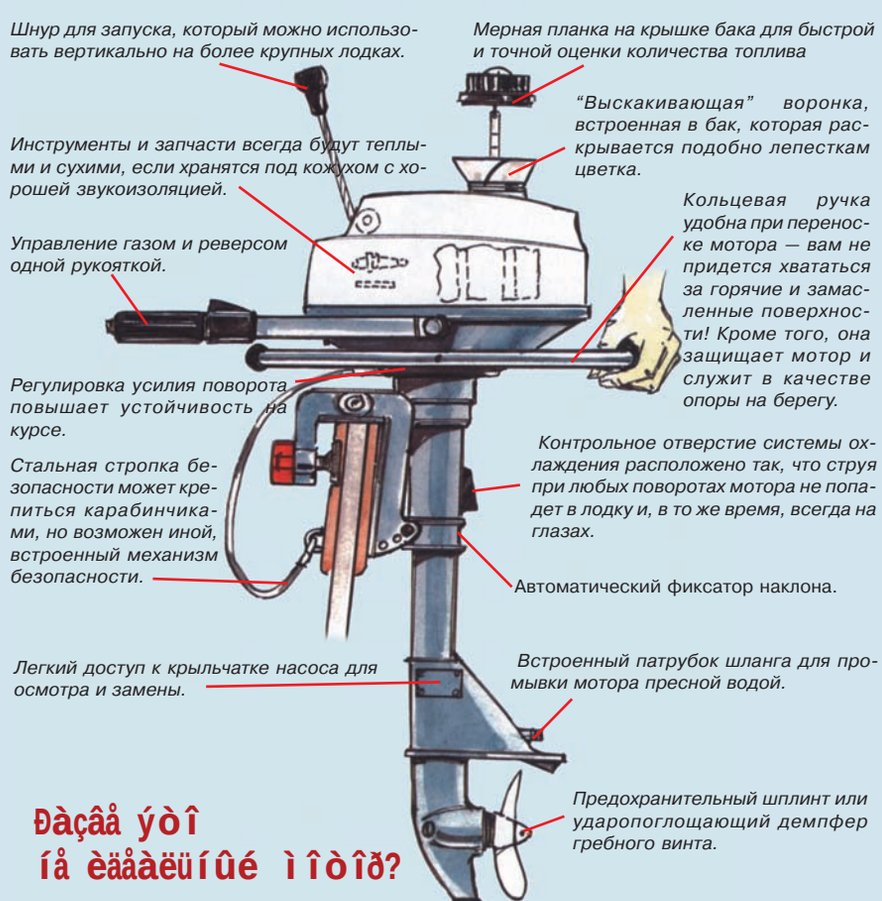
“Suzuki 2.2”. При малом весе мотор легко поставить на яхтенный тузик, но мешает отсутствие рукоятки для переноски — его приходится нести двумя руками. Как и большинство 2-сильных моторов, на холостых оборотах он работает тихо, но на больших шум резко усиливается (явно непропорционально увеличению мощности). Нет аварийного выключения, доступность для ремонта низкая — нужно отвинтить 11 винтов, чтобы снять кожух. Так что лучше и не доставайте руководство, чтобы прочесть об аварийном запуске, спокойно гребите домой! Откидная крышка дает удобный доступ к свече зажигания, усилие поворота регулируется барашковой гайкой. Упора для плавания по мелководью нет. Запускается мгновенно из любого состояния. На испытаниях мотор оказался самым “скоростным” из 2-сильных, да и цена у него доступная. ***Вывод: Быстрейший из “двушек”, легкий, но “труднодоступный”.***

“Tohatsu 2.5”. Это базовая модель для нескольких “двушек” и “трешек”. Снять кожух непросто, так что для замены свечи довольствуйтесь отверстием с откидным лючком, которое для свечного ключа узковато. Чтобы снять кожух, нужно удалить 10 винтов, но зато потом перед вами — весь двигатель, и к любой его части легко подобраться. Единственное отличие от “Mercury & Mariner” — румпель сделан из стали и закреплен на резиновых прокладках, так что не передает вибрацию на руку. ***Вывод: базовый мотор для доброй половины “двушек” и “трешек”, но отвинчивать кожух не советую — умаешься.***

“Tohatsu 3.5”. Это тот же “Mercury & Mariner 3.3” с кожухом и румпелем от “Tohatsu 2.5”. ***Вывод: Простой румпель передает меньше вибрации, чем его “навороченный” собрат.***

“Mariner & Mercury 3.3”. Это тот же мотор, что и модель “2.5”, но повышенной мощности и с муфтой сцепления, плюс к

Âîçìîæíîñòè äëÿ ñîâåðøåíñòâîâàíèÿ



Ðàçâå ýòî íå èäåàëüíûé ìîòîð?

Этот эскиз Дика Эверитта — попытка показать, что еще есть практичные решения, которые почему-то не находят реального воплощения. Ни один из изготовителей не уделил внимания всему комплексу перечисленных здесь идей, однако, судя по письмам читателей, вопросы это весьма насущные. Забота о потребителе должна быть не только лозунгом.

которой имеется разобщительная муфта, обеспечивающая “нейтраль” и передний ход. Это повышает удобство использования, но заднего хода нет, так что по-прежнему нужно разворачивать мотор на 180° и тянуться к румпелю с риском вывалиться за борт. Как показали испытания, добавка мощности реально отразилась и на приросте скорости, так что “привес” в цене тоже оправдан. Есть и один недостаток, общий для всех “трешек” от “Mecrury” и “Tohatsu”: будучи положенным на бок после переноски за рукоять, мотор переворачивается и своим весом придавливает рычаг разобщительной муфты. А рычаг-то пластмассовый и без металлического сердечника. При использовании на яхте, когда приходится по многу раз снимать и снова ставить ПМ, это когда-нибудь кончится плохо. Особенно если рычаг сломается в положении “нейтраль”. Между прочим, стоит этот рычаг 35 фунтов, не считая двух кольцевых уплотнительных шайб, пружинки и шарика, которые наверняка растеряются при поломке, а они стоят еще 4 фунта. Почему было не объединить все это в один узел? Я бы, имея такой мотор, снабдил этот рычаг какой-нибудь защитой (но лучше, если это сделают изготовители). ***Вывод: наличие “нейтрали” — это хорошо.***

“Yamaha Malta 3”. Этот ПМ отвоевал себе прочную рыночную нишу как добротный мотор для яхтенных тузиков и легких надувнушек. Вес 16.5 кг чересчур велик для 3 л.с., но мотор дает хороший упор и прост в обращении. Удобство переноски обеспечивают две рукоятки —нести мотор можно одной рукой, а ставить или снимать — двумя. Все органы управления ярко-зеленого цвета, ими легко пользоваться. Это самый маломощный мотор с разобщительной муфтой, обеспечивающей “нейтраль” и передний ход (у “Honda 2” — центробежная муфта сцепления). Рукоятка газа — на румпеле, ею легко управлять и на заднем ходу. Мотор работает очень тихо на холостом ходу и умеренно громко на полных оборотах. На малых оборотах ощущается некоторая вибрация, но на больших ее почти нет. Прекрасный запуск из холодного и горячего состояния. Кожух крепится всего двумя защелками, но поддон довольно глубок, что несколько ограничивает доступ для технического обслуживания. Однако он состоит из двух частей, скрепленных 8 винтами, которые легко снять и получить нужный доступ к двигателю. В откинутом положении и в положении движения по мелководью мотор фиксируется автоматически, и снять его с фиксации можно нажатием на большую удобную рукоять. Регулируется здесь не только усилие поворота, но и трение рукоятки газа на румпеле, однако чтобы добраться до аварийного стартера, нужно отвинтить 5 болтов. Топливный насос установлен прямо на карбюраторе, но на нем нет штуцера для подключения внешнего бака. В общем, хороший мотор, если вас не смущает его несколько излишний вес. Жаль только, что “Yamaha” не снабдила его аварийным выключателем зажигания. ***Вывод: идеальный мотор для яхтенных тузиков.***

“Selva 3.5”. Самый тяжелый (17 кг) ПМ из 3.5-сильных и не имеющий, вдобавок, муфты сцепления. Это — базовый мотор, без всяких “наворотов”, но сделан прочно, с применением множества деталей из нержавеющей стали, вплоть до самых мелких. Удобная ручка для переноски расположена в непривычном месте — на задней стенке нижнего поддона. Это неудобно при креплении на транце, но зато при переноске мотор занимает почти горизонтальное положение. Если вы отстегнете пару защелок и снимете кожух, вас ожидают два сюрприза. Первый: топливный бак закреплен именно на кожухе, и вам придется отсоединить топливный шланг, прежде чем вы сможете снять кожух окончательно. Второе: маховик ничем не закрыт, так что к аварийному запуску можно приступать сразу же. В том, что бак закреплен на кожухе, есть два преимущества, не упомянутых в руководстве. Во-первых, вы можете отойти с ним от лодки, чтобы наполнить бензином. А во-вторых, что особенно важно, благодаря хитрой форме бака у него есть резервная емкость, содержимым которой можно воспользоваться, только если снять кожух и наклоном перелить топливо из резервной емкости в основную. Блестяще! Упора для плавания на мелководье нет, и фиксировать мотор в откинутом положении необходимо вручную. Усилие поворота регулируется, но пресс-масленка отсутствует. Мотор запускался с первого раза. Доступность для обслуживания — великолепная. Небольшая вибрация надежно демпфируется толстой рукояткой газа из мягкой резины и не передается руке. При быстром прибавлении газа мотор по характеру работы несколько напоминает четырехтактный и первые секунды набирает обороты не спеша. “Разогнавшись”, работает хорошо. Обороты холостого хода крайне невелики, и малый ход возможен при закрытом дросселе, когда мотор опять начинает напоминать четырехтактный — на сей раз низким уровнем шума. Наряду с “Мальтой” эта “трешка” тоже снабжена вращающейся рукоятью газа на румпеле, и это его явный “плюс”. На испытаниях данный мотор показал наилучшие характеристики среди “трешек”. ***Вывод: надежный, простой (без разобщительной муфты), достаточно мощный и недорогой.***

«Johnson 2» и «-3.3» — самые доступные в России

Переносные подвесные моторы "Johnson" мощностью 2 и 3.3 л.с. являются наиболее популярными моделями из предлагаемых компанией "OMC" — старейшим в мире производителем подобной техники. Благодаря простой конструкции и качественной сборке на собственных заводах корпорации в бывшем Гонконге (в настоящее время — Народная Республика Китай) они отличаются высокой надежностью.

Обе модели практически идентичны. У них одинаковый рабочий объем одноцилиндрового двигателя (77.8 см³), электронное зажигание и похожие карбюраторы, различающиеся лишь сечением диффузора и жиклеров, за счет чего у модели "3.3" более высокая частота вращения — 5500 об/мин против 4500 об/мин у двухсильной модели. Принудительное водяное охлаждение осуществляется помпой переменной производительности.

После снятия кожуха можно подобраться практически к любой части мотора, поскольку борта поддона невысоки.

Запуск осуществляется ручным стартером с убирающимся шнуром. Редуктор с передаточным отношением 13:24 не имеет реверсирования и разобщительной муфты, задний ход обеспечивается поворотом подвесного мотора вокруг своей оси на 180°.

Специального упора для плавания по мелководью не предусмотрено, но система регулировки наклона с переставляемым в отверстиях штырем имеет достаточно широкий диапазон и вполне может использоваться и в этих целях. При ударе о подводное препятствие срезается шпонка на гребном винте, как на привычных отечественных моторах.

В качестве топлива используется смесь бензина с октановым числом не ниже 69 (т.е. годится любой бензин, даже А-72) с маслом TC-W3. Встроенный топливный бак объемом 1.5 литра сделан из пластмассы. При высокой экономичности двигателя такого запаса топлива на модели "Johnson-3.3" хватает, например, на час-полтора хода при максимальных оборотах.

Вес мотора составляет 13 кг, а для переноски имеется удобная ручка. В эксплуатации он имеет ряд преимуществ — кожух мотора легко снимается, поскольку крепится на защелках, так что подобраться к системе аварийного запуска можно в считанные секунды. Доступ к свече зажигания — через заднюю откидную крышку. Управляется мотор румпелем, который может откидываться.

Запускается мотор с первой попытки как в холодном, так и в горячем состоянии, а останавливается кнопкой "стоп", хотя система аварийного отключения зажигания со страховочным тросом, к сожалению, не предусмотрена.

По сравнению с аналогичными моторами, "Johnson-3.3" отличается хорошими скоростными показателями: 3-метровую надувнушку, к примеру, легко разгоняет до 7-8 узлов.

И самое интересное — это специальная цена, установленная корпорацией "OMC" для России — $456. Такого вы нигде не найдете, даже в знаменитых Арабских Эмиратах.

Всё для подводного и надводного мира
отдыха и развлечения

Подвесные лодочные моторы Mariner – Mercury, запчасти и аксессуары
Екатеринбург: тел. (3432) 517464
Московская обл.: тел./факс (096) 4973010
E-mail: ditrade@etel.ru
Филиал: г.Салехард (34592) 58440

Оптовые поставки высококачественного подводного снаряжения ведущих мировых производителей
Алапаевск, Свердловская область
Тел./факс (3434) 655230
Тел. (3434) 658885

ПО САМЫМ НИЗКИМ ЦЕНАМ !!!

НОВЫЙ ДИЗЕЛЬНЫЙ ПОДВЕСНОЙ

Британская компания "Coventry Climax Engines" вернулась на лодочный рынок с дизельным подвесным мотором. Эта компания, известная своими специализированными "сухопутными" дизелями разнообразного назначения, от гоночных автомобилей до вилочных погрузчиков и танков, выпустила первый подвесной мотор около 10 лет назад. Тот мотор был довольно шумным и не получил коммерческого успеха.

В январе 1999 года, после испытаний в BMC Англии, компания выпустила новый дизельный подвесной мотор D25. Этот четырехцилиндровый мотор объемом 750 см³ мощностью 25 л.с. предназначен для рабочих шлюпок и рыболовных лодок. Он изготовлен в основном из легких сплавов, и его вес не превышает 91 кг. Хоть мотор все равно тяжелей, чем эквивалентные по мощности четырехтактные бензиновые моторы, но зато он опережает их по экономичности, надежности и простоте обслуживания. Дейдвуд и редуктор рассчитаны на мощность до 45 л.с., так что можно ожидать появления и более мощных модификаций.

Работа с парусами

при стакселькном вооружении

Несколько слов о работе с парусами на нашем стаксельном тендере “Фарт”. Основных парусов на нем три: стаксель площадью 15 м², кливер — 10 м² и бом-кливер — 15 м².

У стакселя и кливера галсовые углы крепятся к блокам, двигающимся по шпрюйтам, натянутым поперек палубы. При помощи галсов, проведенных через блоки и стопора в кокпит, галсовые углы парусов могут сдвигаться от борта к борту, что улучшает условия их работы по сравнению с традиционной системой, когда галсовые углы всегда крепятся в ДП.

Подъем парусов осуществляется традиционно, начиная со стакселя. Этот парус дает яхте ход и устойчивость на курсе. После настройки стакселя поднимаем кливер и проводим регулировку положения галсов парусов в зависимости от курса. На бейдевинде галс стакселя сдвигается по шпрюйту на ветер как можно ближе к наветренному борту; галс кливера сдвигается несколько меньше. После подъема бом-кливера положение галсов стакселя и кливера уточняется

Если не настраивать паруса, то яхта не сможет идти круто к ветру, так как бом-кливер и кливер приходится потравливать, чтобы они не задували с обратной стороны стакселя.

На курсе бакштаг галсовые углы стакселя и кливера сдвигаются наоборот — под ветер, что позволяет более полно использовать площадь этих парусов.

При ходе в фордевинд мы применяли два блупера (площадь каждого 25 м²), пошитые из парашютов. Мы ставили их на “бабочку”, вынося шкотовые углы при помощи легких гиков. Гики позволяют использовать несение парусов на “бабочку” вплоть до бакштагов.

Поворот оверштаг делается просто. Первым заполаскивает стаксель; его шкоты и галсы первыми и переносятся на другой борт. Затем переносятся шкоты и галсы кливера, причем шкоты бом-кливера мы чуть придерживаем, пока он не заберет в обратную сторону; после этого мы раздергиваем шкоты и медленно подбираем их в соответствии с настройкой стакселя и кливера на новом галсе.

Вот и все сложности. А в целом стаксельное вооружение себя оправдывает полностью как удобное и достаточно эффективное.

Очень удобна и двуногая А-образная мачта с двумя поперечинами и краспицами (по две пары), развернутыми в продольной плоскости. Мачта с небольшим наклоном вперед установлена на кормовом срезе длинной надстройки на шарнирах. Заваливание ее вперед не вызывает сложности. Внизу к каждой ноге мачты жестко закреплен полутораметровый рычаг-выстрел. Свободные концы (ноки) этих рычагов-выстрелов соединены поперечиной, очень удобной для работы экипажа при подъеме и опускании мачты. На этих же ноках закреплены нижние концы ахтерштагов и верхние концы их талрепных оттяжек вниз — на транец. Система раскрепления мачты стоячим такелажем получилась надежной, как и вооружение в целом.

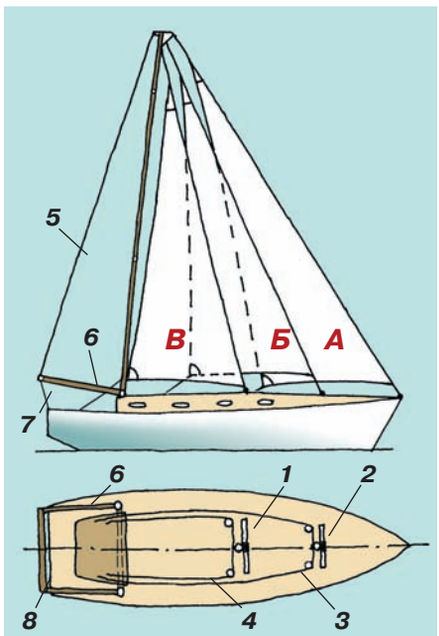
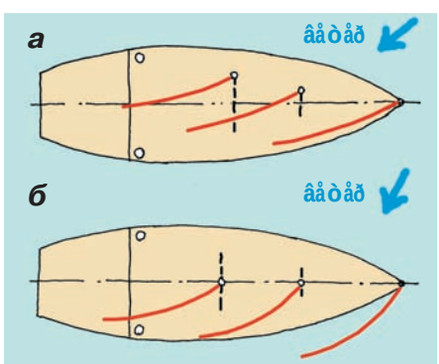


Схема особенностей вооружения стаксельного тендера “Фарт”:
А — бом-кливер, Б — кливер, В — стаксель; 1 — шпрюйт стакселя; 2 — шпрюйт кливера; 3 — галс кливера; 4 — галс стакселя; 5 — ахтерштаг; 6 — рычаг-выстрел и 8 — поперечина для работы с мачтой; 7 — оттяжка ахтерштага.



Сдвиг галсов стакселя и кливера на ветер при ходе в крутой бейдевинд (а) и обратно к ДП на более полных курсах (б)

Б.Очередин, *г. Электросталь*

рыбалка возле острова Сухо, или Окуневый рай

Мечты. Половить рыбу на Ладоге, возле острова Сухо, я собирался давно. Остров находится на растоянии 22 км от южного берега. Возле острова есть банка 3×5 км глубиной от 2 до 5 м, а вокруг банки — глубины от 8 до 25 м. Ну а если есть банка, то и рыба здесь должна быть. И еще я слышал, что в этих местах есть лосось, причем балтийский. А вдруг нам повезет и мы поймаем его?

Откуда он тут? В одной серьезной книге написано, что балтийский лосось, который нерестится в Неве на Ивановских порогах, частично заходит в Ладогу и кормится до осени именно возле острова Сухо, а затем возвращается в Неву. Странное поведение, но это — научный факт. В пятидесятые годы здесь даже велся промысловый лов лосося; к счастью, сейчас его нет.

Легенда. Когда то давным-давно по озеру плыл царь Петр. Его корабль сел на мель — считай, посередине Ладоги. Царь удивился и воскликнул: "Да тут сухо!" Чуть позднее он повелел навозить сюда камней, из которых и был построен остров с бухтой, где можно укрыться от шторма, и маяк. И назвали этот остров — Сухо.

Быль. В пятницу 2 июля мы с Сергеем решили отправиться к о.Сухо. Из Питера выехали на джипе с катером "Bayliner" на прицепе. Через 2 часа мы — в Новой Ладоге, спускаем катер в Новый канал. Электронасосом накачиваем "QuickSilver-300", грузим мотор "Suzuki", топливо, продукты и саму надувную лодку на катер. По каналу идем 1 км на восток и выходим в р.Волхов, затем делаем поворот налево и через минуту — мы в Ладоге. Берем прямо на остров курс , который вычислили по карте: 330°. На приборной доске катера — компас, эхолот, спидометр, тахометр — удобно. Решили идти на средней скорости — 40 км/ч, так как при большей скорости надувнушку могло бы сдуть с палубы. Да и бензин лучше экономить, как там сложится — неизвестно. За 8 км до острова уже увидели маяк — градусов на 10 правее от курса. Значит высчитали курс почти точно.

Через 50 минут мы на месте. Навигатор показал, что по прямой от Новой Ладоги — 33 км.

Зашли в бухту, там стояли две лодки рыбаков. Познакомились. У Миши с Витей, как оказалось позднее, 7 км сетей, ловят все подряд! Андрей и Дима поскромней — у них метров 300. Они сообщили нам, что щуки в этих местах нет, только окунь да судак, но в этом году судака почему-то очень и очень мало. Спросил я и про лосося. "Есть, — говорят, — лосось, но там, где глубина 15-20 метров, а ходит он на глубине 1-2 метра". Это было для меня новостью, я думал, что он ходит намного глубже.

Лодки и моторы. У меня две надувные лодки "QuickSilver". Одна — "300" с надувным днищем для мотора не более 15 сил. Преимущество ее в том, что электронасосом она надувается за 10 минут. Минусом я считаю то, что надувное дно на первых рыбалках постоянно спускало, и каждый раз мы находили проколы или микротрещины. В чем дело? Я подумал, что это брак, хотел уже идти менять лодку. Но вскоре обратил внимание, что дырки появляются только при ловле окуня, когда он выскальзывает из рук и падает на дно, а падает он всегда точно вниз своим колючим плавником! После этого наблюдения весь улов мы складывали в сетку, которую держали в воде, а дно застилали резиновым ковриком. Скорость вдвоем с необходимым для рыбалки грузом — 30 км/ч. При ветре 2-3 балла в ней не совсем удобно — волна захлестывает, так как баллоны низкие. А на реке "300-я" незаменима.

Вторая лодка "430" — побольше и с твердым полом. На нее можно ставить двигатель до 40 сил. Первое время у меня был "Mariner-40", и на каждую рыбалку я его возил на джипе вместе с лодкой. Весит он около 60 кг, и одному с ним не справиться — тяжело. Да и бензина он жрет прилично, а скорость от 33 км/ч с полной загрузкой до 47 км/ч на пустой лодке . Я его продал, и купил четырехтактный "Suzuki-15". Скорость с двумя людьми и грузом около 30 км/ч, разница по сравнению с "Mariner" небольшая, но какая экономия бензина! Расход не более 5 л в час, а масла он не требует! При этом я могу ставить его на любую из своих лодок. Довольно легко "430" держит ветер в 3-4 балла, что для такого водоема, как Ладога, очень важно. Очень много было печальных случаев, когда рыбаки на "Прогрессах" в такую погоду здесь погибали.

Я настоятельно рекомендую всем, кто предпочитает ловить рыбу на больших водоемах, иметь с собой любой навигатор. Вот один пример. Как-то раз мы ловили в Ладоге в 5 км от берега. Неожиданно налетел шквалистый ветер, пошел проливной дождь. Видимость упала до 10-15 м. Спасло то, что у меня на навигаторе "Garmin-12" была отмечена точка, откуда мы вышли. Мы взяли курс к берегу, и навигатор точно вывел нас на цель, через 20 минут такого "слепого полета" мы были уже на берегу! Надо заметить, что воды навигатор не боится, но желательно иметь запасные батарейки, так как комплекта хватает только на 12 часов непрерывной работы.

Ну и американский катер "Bayliner-2050". Двигатель бензиновый на 190 сил, объем цилиндров — 4.3 л. Скорость — до 80 км/ч. Можно перевозить на трейлере. Обычно я беру его, когда нужно активно перемещаться по водоему. Разумеется, при этом на борту имеются надувная лодка и мотор. Никакого рыболовного оборудования на этом прогулочном катере нет.

Рыбалка. Минут за двадцать мы выгрузили лодку, повесили на нее мотор, собрали спиннинги и вышли в Ладогу. Было около 17.00. Погода — просто прелесть, полный штиль. Я обычно беру два спиннинга, один жесткий (12-24 г) для дорожки и один для заброса — помягче (5-12 г). У Сергея новый "G.Loomis" от 12 г. Пошли дорожить на север, в эту сторону банка тянется около 5 км. Я поставил "Shad Rap-5" естественного цвета с желтым пузом, Сергей — такой же, но с синим. Окунь стал брать через каждые 10-15 минут. Хороший ладожский окунь средним весом около 400 г. Поймали 4 окуня побольше — по 800 г, на берегу они были взвешены. К 6 вечера поверхность воды стала то там, то тут закипать — видно было, что рыба ест мошку, которая появилась над водой. Решили остановиться, покидать блесну. На первом же забросе — поклевка. Вытаскиваю рыбу, а это — плотва! Да, на "вертушку" плотву я еще не ловил! Ну, думаем, сейчас половим! За полчаса ни одной поклевки...

Я решил половить на исскуственную мушку (поплавок, наполовину наполненный водой, и две мухи на коротких поводках), поклевки следовали одна за одной, но рыба или брала очень осторожно, или была слишком маленькой, так как ни одной я не вытащил. В 21.30 вернулись на остров. Посчитали улов: оказалось 29 окуней и одна плотвина. Решили приготовить уху и сразу лечь спать, чтобы завтра начать

ловить пораньше. Спать легли в катере, в просторной каюте. Жарко. Утром проснулись в 4.00, но снаружи шел дождь и дул сильный ветер. Решили подождать. Через пару часов дождь закончился, но ветер не стих. В 9.00 мы все же встали, позавтракали, и решили попробовать половить. Пошли к краю банки, где могла быть щука, а возможно, водится и лосось! По дороге дорожили, вытащили щуренка граммов на 700 и несколько окуней.

И вот — сильный удар. Кричу Сергею — “Приготовь подсак!” Рыба идет медленно, тяжело. Вот она в 3-4 метрах от лодки. Щука, да хорошая! Видимо, увидев лодку, она резко уходит на глубину, тормоз катушки приятно урчит. Остановилась. Понемногу сматываю шнур, Сергей пытается подвести подсак, но щука в него не влезает и опять уходит на глубину. Вторая попытка — все повторяется сначала. С третьего раза Сергею все же удается подвести подсак, и щука оказывается в лодке. Воблер (“Shad Rap-5”) тут же выскакивает из щучьей пасти! Хорошо, что я ни разу не дал слабину, ушла бы точно! Взвесили: 3 кг. А нам говорили, что щуки тут нет! Хороша. Померили глубину — 4 м, мы еще на банке. Прошли еще 2 км — окунь берет, еще 1 км — тишина. Измерили глубину — 9 м, но тут тишина. Меняю воблеры, ставлю девятку “Shad Rap”, затем F-18 “клоун” — тишина.

Решили идти обратно, километра 3 глубоководные воблеры не меняю — клева нет. Вышли на банку, поменяли воблеры на пятерки — стал снова брать окунь. Ветер усилился, волна пошла все больше, и в 13.00 мы решили возвращаться на остров. Улов — 22 окуня и 2 щуки. После обеда прибор на маяке показал 4 балла. Выходить опасно, да и удовольствия никакого — волна в лицо.

На следующий день, в воскресенье, ветер еще усилился, шторм достиг 6 баллов. Вся Ладога в барашках. Я решаю, что возвращаться в Новую Ладогу очень опасно. Мои опасения подтвердили и рыбаки: “Утонете точно!” Весь день просидели на острове Сухо. Слушали рассказы рыбаков, жарили окуня, пили чай. От рыбаков узнали, где ловится рыба, в какое время и т.д. Но ко всем подобным рассказам теперь я отношусь осторожно, ведь они же говорили, что щуки тут нет, а я поймал экземпляр на 3 кг. К вечеру прибор на маяке показывал силу ветра уже 3.5 балла. Рыбаки предсказывали, что в это время года ветер утихает к 20.00 или 23.00 и больше 1-2 суток не дует. Ну, в общем- то так и произошло, ветер заметно ослаб.

Утро, понедельник, 4.00. Слава апостолу Петру — ветер стих, почти штиль! Решаем пойти половить до 10.30, хотя вчера рыбаки утверждали, что южным ветром рыбу унесло далеко на север, и она снова подойдет сюда не раньше, чем через сутки. Ну что ж, посмотрим.

Первый окунь у меня взял ровно через 5 минут! Окунь на 500 г! Да, умников этих слушать нельзя! Что тут началось! Окунь клевал через каждые 5-10 минут на все тот же “Shad Rap-5” естественного цвета. Периодически останавливались покидать блесну, но только один раз мне удалось выловить окуня граммов на 400. Конечно же, на заброс ловить интереснее, но тут упираться надо довольно долго, окунь, видимо, активно перемещается, а скорее всего просто нравится ему “Rapala”!

Время 10.00. Надо возвращаться. Улов составил 55 окуней, а щука, наверное, действительно ушла на север. А всего поймано больше сотни окуней и две щуки.

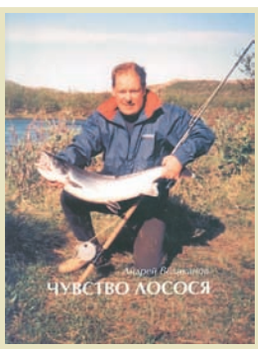
Возвращение. Быстро собрались, сдули лодку и через 30 минут вышли в Ладогу. Я прибавил обороты, но двигатель заглох. Завожу еще раз, и еще — двигатель глохнет... В чем дело? После 20 минут поисков причины я решаю ставить вспомогательный мотор и идти на нем. Наша скорость будет около 8 км/ч, через 5-6 часов придем! Сергея сажаю за подвесной мотор, а сам решаю еще раз все проверить. Заглядываю в блок предохранителей. Их десять штук. Проверяю, и седьмой оказывается сгоревшим! Быстро делаю жучка и... двигатель заводится. Все в порядке! Прошу Сергея привязать страховочным концом наш вспомогательный двигатель, снимать его рано. Смотрю на навигатор — 80 км/ч! Хорошая скорость. И вдруг — грохот. Что там такое? Смотрим — подвесной мотор висит на веревке... Волна нам встретилась вроде не очень большая, но тряхнуло так, что мотор за 2700 $ чуть не оказался на дне!

Через 25 минут мы в Новой Ладоге. На обратном пути два раза спустило колесо на трейлере, пришлось искать шиномонтаж и покупать новую резину. За все надо платить!

Ну, до следующей рыбалки!

В. Макеев,
www.vicom.ru/~master-fish

наша книжная полка



Андрей Великанов, “Чувство лосося”, *Ridgefield, USA, 1999, 64 с.*

С создателем этой книги — нашим специальным корреспондентом в США и постоянным автором “Рыболовной странички” Андреем Великановым — наши читатели наверняка хорошо знакомы. А теперь представьте себе ту же великановскую “Рыболовную страничку” в объеме небольшой книжки, и примерно догадаетесь, о чем идет речь в “Чувстве лосося”. Написанная живым и образным языком, эта книга наверняка вызовет интерес у всех, кто раз и навсегда отдал свое свободное время одному из самых замечательных увлечений — рыбалке.

До Олимпийских Игр — меньше года!

Продолжаем серию публикаций о подготовке яхтсменов России к заключительной Олимпиаде второго тысячелетия.

Парусная регата XXVII Олимпийских Игр

■ Парусная регата XXVII Олимпийских Игр будет 22-й по счету встречей сильнейших яхтсменов мира в программе Олимпиад.

В программу первых Игр (1886 г.) был включен только парад яхт, но и он не состоялся из-за штормовой погоды и организационной неразберихи.

По программе второй Олимпиады (1900 г.) впервые состоялись и гонки. Спортивного значения встреча не имела: 10 участвующих судов кое-как свели в четыре класса, так что все участники до единого стали призерами. Впрочем, бывали случаи и еще курьезнее: на регате VII Игр в Остенде в 7 классах участвовало по одной яхте, так что судьба золотых медалей была ясна уже на старте...

■ Регата будет проходить в течение 15 дней — с 16 по 30 сентября 2000 г. на 6 дистанциях. Четыре из них будут выставлены на акватории Сиднейской гавани, две — за ее пределами.

■ Будут разыгрываться 11 комплектов медалей в 9 классах: “49-er”, “470” (м. и ж.), “Финн”, “Лазер”, “Европа”, “Мистраль”(м.и ж.), “Солинг”, “Звездный”, “Торнадо”.

В 8 классах будут проводиться общие гонки (гонки флота). В классе “Солинг” сначала проводятся 6 общих гонок, а затем 12 лучших участников проводят серию матчевых гонок.

■ Олимпийская марина расположена вблизи центра города в бухте Рашкаттер.

■ По результатам сезона ISAF опубликовал рейтинг-лист с именами 100 сильнейших в олимпийских классах. Если говорить только о шести лучших во всех 11 разрядах, то на сегодня самые результативные команды имеют Франция (10 попаданий в шестерку) и Австралия (8). Украина представлена 3 экипажами. Наши яхтсмены не попали ни в одну из 11 шестерок.

Только что вернулись из Сиднея четыре российских экипажа, где на предолимпийской регате они опробовали воду предстоящих XXVII Игр. Вернулись ни с чем. То есть даже без результатов, позволяющих хотя бы надеяться на будущий успех. Да и в целом весь уходящий спортивный сезон не принес нам удовлетворения. Победа Андрея Кирилюка на Всемирных играх военных, да второе место Анны Басалкиной на Всемирной Универсиаде — вот и все достижения.

Что происходит? В чем причина неудач? В последние четыре года результаты яхтсменов России были вполне убедительны, что позволяло нашему парусу во внутрироссийском табеле о рангах достойно конкурировать с другими видами спорта.

Анализируя ситуацию, сложившуюся в 1999 году, можно выделить три основных фактора спада.

Во-первых, финансовый кризис августа 1998 года. Сборная команда осталась без финансовой поддержки основного финансиста — Олимпийского комитета России. Мы не смогли обеспечить подготовку команды в базовый период, когда закладывались основные компоненты готовности — физическая, функциональная и специальная подготовки. В это время каждый пытался реализовать свои возможности самостоятельно, что в конечном счете оказалось малоэффективным. И только через восемь месяцев мы получили средства, позволившие приступить к реализации задуманного.

Во-вторых, с каждым годом сборная команда России становится на год старше. Сегодня это, наверное, одна из самых великовозрастных команд. Большинство спортсменов, претендующих на участие в Олимпийской регате, прошли уже не одну Олимпиаду. К сожалению, в настоящее время мы не ощущаем необходимого подпора из молодежной команды, без которого снизилась острота конкурентной борьбы за место в сборной. Вопрос этот в целом не простой, причин здесь достаточно, но факт остается фактом — достойной смены ветеранам нет.

И, в-третьих, на результатах подготовки отразилась негативная роль московской парусной организации и ее далеко не положительный, на сегодняшний момент, вклад в дело развития российского паруса.

Исторически яхтсмены Москвы всегда являлись лидерами и в сборной СССР, и в сборной России. Лучшие представители московских яхтсменов Константин Александров, Тимир Пинегин, Борис Будников, Владимир Леонтьев, Виктор Потапов и многие другие вписали яркие страницы в историю отечественного и мирового парусного спорта. Для этого в Москве всегда были и, несомненно, есть и теперь все необходимые условия для успеха: хорошая база, кадры, финансы.

И сегодня яхтсмены Москвы составляют в сборной команде России большинство претендентов на участие в Олимпийских играх. Однако обстановка, сложившаяся в Московской парусной школе высшего спортивного мастерства, вызывает у руководителей команды серьезную озабоченность, потому что подготовка ведущих яхтсменов там идет неэффективно. И во многом это определяется негативной ролью директора Московской ШВСМ А.Фомина.

Фомин пошел по наиболее легкому пути приглашения в Москву ведущих яхтсменов из различных регионов России. Из Сочи в московскую школу были срочно зачислены О.Хоперский, В.Алейников, М.Крутиков, П.Комаров; из Анапы — В.Крутских, Е.Чернов, Д.Оборотова; из Владивостока — Д.Березкин, из Санкт-Петербурга — С.Кичик.

Далее взялись за ближнее зарубежье: из Украины были привлечены В.Крачун и Н.Гапонович. Учитывая то, что и Г.Шайдуко стал зрелым мастером еще на Украине, получается, что в лидерах московских яхтсменов — одни “чужаки”.

Такую концентрацию сил можно было бы оценить как положительный фактор, если бы не целый ряд сопутствующих негативных моментов.

Приглашение уже подготовленных лидеров из регионов в Москву переносит акцент в работе ШВСМ на поддержку этих новых москвичей и уменьшает возможности подготовки высококлассных спортсменов в самой столице. Это, в частности, подтвердили результаты последних Всероссийских игр молодежи по парусному спорту, состоявшихся минувшим летом в Таганроге.

Увод лидеров из регионов имеет еще и то отрицательное значение, что подрывает работу на местах, в целом резко снижает конкуренцию внутри России и, в конечном итоге, уменьшает спортивный

потенциал всей сборной команды страны.

И последнее — наверное, самое главное. Создать в пределах Московской ШВСМ возможности для реализации потенциалов всех вновь приглашенных не удалось. Это привело к заметному снижению спортивных результатов буквально у всех приезжих, а часть из них, разуверившись в возможностях руководства создать им условия, необходимые для спортивного роста, просто ушли из большого спорта (С.Кичик, Е.Бурматнов, П.Комаров).

Отмечу, что будучи персонально ответственным в сборной команде России за подготовку класса "Финн" (с 1997 года — старший тренер в этом классе), А.Фомин практически развалил ранее наиболее боевой и базовый класс нашей сборной. Дошло до того, что в классе "Финн", принесшем нам немало медалей на Олимпиадах, россияне даже не прошли еще отбор на олимпийскую регату. Наиболее талантливый в этом классе яхтсмен, долгие годы бывший одним из лучших в мире — О.Хоперский был вынужден в этом году прекратить выступления на "Финнах" и уйти в другой класс.

Постоянные конфликты с Президиумом ВФПС, с тренерским советом сборной команды России, нежелание воспринимать любую другую, отличную от своей точку зрения, уводят московскую парусную организацию в сторону, на путь, не совпадающий с общим путем развития паруса в России.

Например, специалистам парусного спорта очевидно, что неверно выбрана стратегия развития классов яхт в Москве. В ШВСМ в большом количестве появились яхты класса "Снайп". На это отвлечены значительные денежные средства, да и людские ресурсы тоже. Установленный по инициативе Фомина резкий акцент на культивирование этого старого и достаточно примитивного класса, практически бесполезного с точки зрения высшей спортивной подготовки, вполне объясним. В этом классе легко завоевать медали на чемпионатах мира, да и сами эти чемпионаты проходят в приятных, хоть и очень дорогих местах: США, Бразилии и других. Легковесными медалями, добытыми на этих соревнованиях, можно "замазывать глаза" руководству, докладывая, что все в полном порядке.

Такая, с позволения сказать, "политика" или ,по-другому говоря — "снайповая болезнь", привела к вытеснению из Москвы ряда олимпийских классов. В частности, в ШВСМ практически закрыто отделение парусной доски, и из школы ушли специалисты, готовившие спортсменов в этом наиболее массовом, популярном и дешевом классе олимпийской программы. Прекращена подготовка спортсменов высшей квалификации в классе "Торнадо", давшем Москве двукратного чемпиона мира, а также в классе "Звездный". Отвлечение средств на дорогую программу строительства "Снайпов", на поездки на "снайповые чемпионаты" в дальние страны не позволило приобрести новую лодку для экипажа Г.Шайдуко — нашей главной олимпийской надежды.

Из-за нежелания терпеть стиль руководства из ШВСМ ушли неоднократные чемпионы мира Г.Шайдуко и А.Ноздрин. Под жестким психологическим давлением находится старший тренер Москвы по парусному спорту И.Михайлов, являющийся на сегодня одним из лучших тренеров страны. Настоящие специалисты уходят или им не дают творчески работать, зато к работе привлекаются люди, знающие о парусе лишь понаслышке. Результаты налицо. Д.Березкин — ранее неоднократный чемпион России в классе "470", под руководством нового тренера — такого "специалиста", как М.Кузнецова, на осеннем чемпионате России 1999 года занял только четвертое место, и как следствие выведен из основного состава сборной команды страны.

Все, что произошло с ведущими яхтсменами России в 1999 предолимпийском году, вызывает обоснованную тревогу и беспокойство. В оставшееся время нам следует приложить серьезные усилия для повышения результатов российских яхтсменов, претендующих на участие в Олимпийских Играх 2000 года. Возможности для этого у наших лучших спортсменов несомненно есть. Об этом говорили специалисты парусного спорта на тренерском совете, проходившем во время последнего чемпионата России в Анапе. Намечены основные вехи подготовки на заключительном этапе, решение поставленных перед командой задач вполне реально. И здесь спортивному руководству Москвы необходимо обратить внимание на проблемы ведущих московских яхтсменов, создать им условия для нормальной целенаправленной подготовки, убрать преграды, затормозившие наше движение вперед, к олимпийским медалям.

Ю.Ларин,
Главный тренер России по парусному спорту

Два чемпионата России — знакомые лица

Несколько необычный формат проведения основных всероссийских соревнований в олимпийских классах яхт — два чемпионата (весенний и осенний) — обусловлен современными чисто бюрократическими "заморочками". Для чиновников от спорта в соответствии с какими-то инструкциями удобнее и проще планировать выделение денежных средств именно на чемпионаты страны, а не на соревнования, имеющие какое-либо другое название. Только поэтому ушли в прошлое Кубки и Первенства России, да и другие интересные регаты. Хорошо, что остались пока хоть эти чемпионаты.

Весенний чемпионат страны проходил с 7 по 13 мая в Сочи на базе Учебно-тренировочного центра сборных команд. Несколько последних лет этот хорошо оборудованный центр, построенный перед Московской Олимпиадой, был не у дел, терзаемый экономическими проблемами. Только с возвращением сюда его старого директора М.А.Ленчика удалось в какой-то степени "реанимировать" центр и даже провести довольно неплохую регату. Отмечу, что работа коллектива центра по обеспечению этой регаты была на высоте, все остались довольны условиями проведения соревнований.

Погода благоприятствовала. Все дни стояла несколько необычная для этого времени теплая солнечная погода с ветром в 2-3 балла. Такие условия особенно выгодны для опытных яхтсменов с хорошей материальной частью, поскольку позволяют в значительной степени исключить всякого рода случайности, которые часто искажают картину гонок и перетасовывают финишные протоколы. Ни в одном классе особых неожиданностей не произошло.

В классе парусных досок "Мистраль" победили многолетние лидеры сборной Ольга Малышева и Владимир Моисеев.

В классе швертботов "Европа", как и много лет подряд, лидерствовала Татьяна Веселова. Отрадно отметить, что ее уже немного поджимали девушки, совсем недавно пришедшие в этот класс из молодежной сборной. Среди них прежде всего хотелось бы отметить молодую и перспективную, по мнению главного тренера сборной Ю.А.Ларина, Анастасию Малетину из Тольятти. Если улучшится ее физическая подготовка, если она научится "терпеть" на дистанции и избавится от некоторых характерных ошибок, то можно будет надеяться на хорошие результаты и на международной арене. В "Лазерах" относительной неожиданностью стала победа москвича Валерия Ушкова (хотя, конечно, ему помогло то, что погода была не для первого номера сборной Владимира Крутских, который в итоге занял только четвертое место). В "Финнах" первое место завоевал Евгений Чернов, здесь все выяснилось только в последней гонке.

Наиболее интересной получилась борьба в классе "470", как у мужчин, так и у женщин. Старты были общие, и зачастую женские экипажи на финише значительно опережали мужские. Как показатель напряженной и бескомпромиссной борьбы в этом классе можно отметить тот факт, что в десяти состоявшихся гонках первыми на финише были восемь разных экипажей! В соревновании женщин интерес подогревало еще и то, что в чемпионате впервые участвовал бывший украинский, а ныне российский экипаж Владелина Крачун — Наталья Гапонович. Несмотря на отчаянные усилия, наши прежние лидеры Анна Басалки-

на и Влада Украинцева остались на втором месте. У мужчин победу одержал бессменный лидер последних лет Дмитрий Березкин с новым шкотовым Михаилом Крутиковым.

В “Солингах”, напротив, даже видимости напряженной борьбы не было. Наш лучший яхтсмен последних лет Георгий Шайдуко абсолютно уверенно выиграл подряд семь первых гонок, так что ему не пришлось даже выходить на старт в оставшихся двух. Второе место занял экипаж его многолетнего соперника по гонкам во флоте и матч-рейсам Андрея Арбузова.

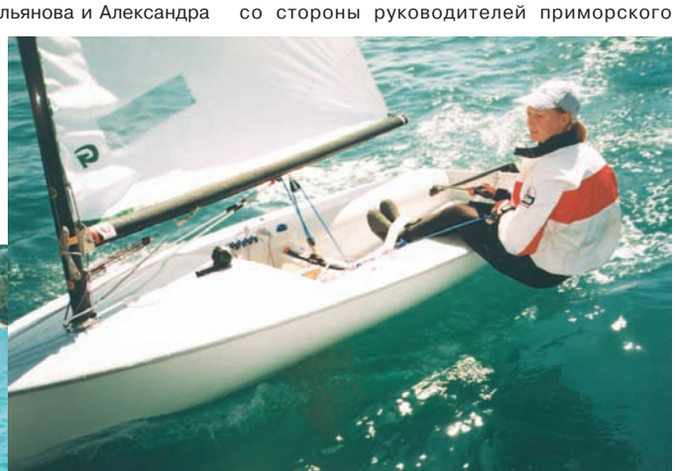
Осенний чемпионат страны проходил в период с 12 по 19 октября в нашем втором черноморском парусном центре — в Анапе. Собственно говоря, российским парусным центром Анапу пока можно называть лишь условно, так как многих необходимых для этого условий в Анапе еще нет. Нет, прежде всего, даже маленькой марины для безопасного спуска яхт на воду при ветрах с моря, нет хороших катеров обеспечения, нет душевых для спортсменов. И, тем не менее, коллектив местного яхт-клуба, который и проводит все весенне-осенние российские парусные регаты (детско-юношеские и взрослые) во главе с директором яхт-клуба Георгием Андреевичем Оганьяном делает все возможное, чтобы соревнования превратились в настоящий праздник для спортсменов.

Погода в Анапе стоит почти всегда хорошая, парусная, хотя в этом году ожидавшихся крепких северных ветров не было. Все испортил мощный циклон, расположившийся над всей европейской территорией России и принесший с собой дожди и неустойчивые ветры. В этих условиях молодые азартные гонщики получили последний в истекающем году шанс дать бой ведущим яхтсменам. Увы, интриги не получилось: в классах “Мистраль”, “Европа”, “Финн”, “470-женщины” и ”Солинг” позиции лидеров остались неизменными, победители весеннего чемпионата сделали дубль. В классе “Лазер” В.Крутских одержал победу и вернул себе позицию одного из лидеров сборной. В классе “Торнадо” первым был экипаж в составе Константина Емельянова и Александра Янина, вторым — экипаж в составе Юрия Коновалова и Сергея Мясникова. Один из наших лучших яхтсменов в этом классе Ю.Коновалов залечил свои травмы и вернулся в большой спорт.

Надеемся, что с его помощью наши гонщики на “Торнадо” завоюют лицензию на участие в Олимпиаде.

Наиболее интересной борьба снова была в классе “470”. Среди женских экипажей преимущество В.Крачун и Н.Гапонович было подавляющим, им удалось выиграть шесть гонок из восьми. Доставляет истинное наслаждение наблюдать этот экипаж на дистанции. Удобная, практичная и хорошо подогнанная экипировка, четкая и внешне спокойная работа в предстартовой зоне, безошибочный выбор позиции на старте, уверенное прохождение дистанции без шарахания “по углам”, правильная работа с парусами — все это признаки высокого класса. Приход этого экипажа в ряды российских яхтсменок, безусловно, повысит уровень мастерства в классе “470” в целом и, будем надеяться, благотворно скажется на результатах.. А.Басалкина и В.Украинцева заняли, как и в Сочи, общее второе место, сумев выиграть только одну гонку. Басалкина, безусловно, опытная гонщица с хорошим потенциалом, но ряд проблем, в том числе частая смена шкотовых (за последние годы в экипаже их было четыре) мешают раскрыться этой способной спортсменке.

Самой же драматичной была борьба в классе “470” у мужчин. По слабым ветрам Березкин выиграл первые три гонки подряд и, казалось, судьба чемпионского титула уже решена, но последующие события все изменили. С приходом атмосферного фронта и усилением ветра наконец-то “раскатился” гонщик, который мне лично очень нравится — Вадим Стаценко. Со своим новым шкотовым, недавним юниором Олегом Кривовым он выиграл только одну гонку, но очень стабильно прошел всю регату и в итоге завоевал звание чемпиона. Отлично прошел заключительный этап регаты и экипаж в составе Александра Гетуна и Анатолия Ковешникова, представляющий Приморский край. Без поддержки личного тренера, без тренировочного сбора перед чемпионатом они, тем не менее, мобилизовались и смогли занять общее второе место. Экипаж — перспективный и по-спортивному злой. Жаль только, что из-за почти полного безразличия к ним со стороны руководителей приморского спорта они не могут выйти на самую вершину. Березкину осенью досталось лишь общее четвертое место, что в итоге стоило ему не только потери медали в чемпионате, но и места в основном составе сборной команды страны.



Всего в соревнованиях приняли участие 94 экипажа, включая наших гостей из Украины. Отрадно, что потихоньку наш парусный спорт выходит из кризиса и многие российские соревнования становятся по-настоящему массовыми.

Так закончились эти два чемпионата. В лидерах практически все те, кого мы видим в призерах наших регат уже много-много лет. А где же те молодые яхтсмены, которые еще несколько лет назад светили маленькими звездочками в классах “Оптимист”, “Кадет”, “Лазер-радиал”? Увы, их пока в лидерах взрослого олимпийского яхтинга не видно. В одном из следующих номеров мы планируем опубликовать статью старшего тренера молодежной сборной и поподробнее рассказать о нашем детско-юношеском парусном спорте.

А.Большаков,
фото автора

7 Московская Международная выставка

9-12 марта 2000 г.

СПОРТ И ОТДЫХ

7 Moscow International

9-12 March 2000

SPORT & LEISURE SHOW

ЭКСПОЦЕНТР
НА КРАСНОЙ
ПРЕСНЕ

KRASNAYA PRESNYA
EXHIBITION COMPLEX,
EXPOCENTR

ОРГАНИЗАТОРЫ
ORGANIZERS

ITE GROUP PLC

ЛенА

ПРИ СОДЕЙСТВИИ
SUPPORTED BY

ZAO EXPOCENTR

Тел.: (095) 935 7350. Факс: (095) 935 7351. E-mail: sport@la.ru 103006, Москва, Долгоруковская ул., д. 18, стр. 3

Tel.: (095) 935 7350. Fax: (095) 935 7351. E-mail: sport@la.ru 18, Bld. 3, Dolgorukovskaya st., Moscow, 103006, Russia

6 Московская Международная выставка

Лодки, катера и яхты

6 th Moscow International

Boat & Yacht Show

Между прошлым и будущим

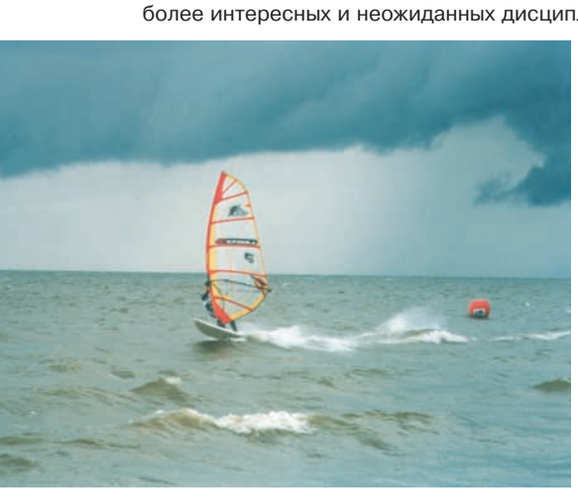
Соревнования по фанбордингу “Кубок Балтики–99” на призы журнала “Катера и Яхты” — второй этап Кубка России.

Листая редакционную подшивку старых журналов, автор обнаружил в одном из номеров десятилетней давности небольшой репортаж об очередных соревнованиях по виндсерфингу на призы “КиЯ”, проходивших в Зеленогорске. Впечатлила широта географии участников: “Регата не теряет популярности — нынешним летом в небольшой курортный городок на берегу Финского залива съехались более 100 спортсменов из Ленинграда, Кронштадта, Соснового Бора, Приморска, Москвы, Куйбышева, Минска, Дзержинска, Сочи, Харькова, Одессы, Северодвинска, Риги, Калининграда, Набережных Челнов”. Да, много воды утекло с тех пор, многое изменилось в облике соревнований. А некоторых из тех, кто еще десять лет назад искал свою фамилию в стартовых протоколах, сегодня уже можно увидеть на судейском судне.

К великому нашему сожалению, должны признать — в последние годы участие журнала “Катера и Яхты” в соревнованиях по фанбордингу, официально носящих его имя, было абсолютно формальным. На то есть масса причин, касаться которых мы сейчас не будем. И тем не менее, все эти годы мы очень внимательно следили за тем, как развиваются соревнования, как постепенно встают на ноги после сокрушительных ударов времени. Сегодня журнал готов с полной ответственностью включиться в работу и разделить с организаторами груз забот о Кубке Балтики по фанбордингу. Как это было и десять, и двадцать лет назад, как это будет, мы надеемся, на следующий год.

Что изменилось в соревнованиях за прошедшее десятилетие?

Во-первых, поменялись формат и программа: вместо гонок по дистанции на длинных досках различных классов (“Монотип”, “Дивизион II” и т.д.), сегодня проводятся соревнования в трех дисциплинах — “курс-рейс” (гонки по модернизированной дистанции), “слалом” (огибание знаков без лавировок) и “вэйв” (акробатические прыжки с волны). При этом матчасть, используемая спортсменом, лимитируется исключительно его здравым смыслом и опытом. Расширение программы, конечно, хороший признак, и также очевидно, что через какое-то время мы станем свидетелями новых изменений в ней, появления очередных, еще более интересных и неожиданных дисциплин.



Впрочем, гонки на одинаковых досках (на сегодняшний день это монотипы “Мистраль”) тоже проходят и являются элементом Олимпийской программы. Для того, чтобы каким-то образом формально разделить соревнования этих двух форматов, используют термины “фанбординг” (по отношению к первому) и “олимпийский виндсерфинг”.

Фанбординг является более гибким и чувствительным к конъюнктуре видом спорта, нежели олимпийский виндсерфинг, опирающийся на заданную, единожды установленную форму. Как следствие, появляется второе отличие современных соревнований по фанбордингу от прежних гонок по виндсерфингу, и касается оно качественного состава участников. Кто выходил на старт в прежние годы? В основном это были спортсмены, профессионально, т.е. ответственно подходившие к поддержанию своей спортивной формы и росту спортивного мастерства, люди, строившие свою спортивную карьеру. И именно сильнейшие спортсмены, которых можно считать профессионалами, составляли основную массу участников главных общесоюзных соревнований. Современный фанбординг гораздо демократичней. Основная масса нынешних поклонников фанбординга — это люди, далекие от спортивного профессионализма. Они — увлеченные любители, катание на доске для которых не является делом первой необходимости. Ведь и само название вида спорта “фанбординг” содержит в себе корень “фан”, что в переводе с английского означает развлечение, веселье. Вот почему в протоколе Кубка Балтики 99 более половины фамилий попали в категорию А — любители. Эти соревнования не отвергают никого.

Сейчас, по прошествии всех трех этапов Кубка России по фанбордингу, мы с удовольствием констатируем рост популярности фанбординга среди населения и предполагаем его стремительное развитие в нашей стране уже в ближайшие год-два.

Третье отличие современных соревнований по фанбордингу от своих предшественников состоит в их полной финансовой самостоятельности. Бюджет всех этапов Кубка, равно как и других встреч фанбордистов, складывается из спонсорского участия заинтересованных фирм и организаций, стартовых взносов участников и ряда других статей. Государственных денег из спорткомитета вы здесь не увидите. Но и спортсмены вынуждены ездить на гонки за свой счет. Профсоюзы и Вооруженные Силы теперь не помогают. Так что, возвращаясь к той сотне участников из 80-х годов, напомню — своих денег за поездки, например, в Питер, тогда мало кто платил. Вопрос участия больше определяло спортивное мастерство.

Как видим, фанбординг — это, с одной стороны, спорт высоких достижений, с другой же — сугубо любительское занятие. И каждый сам определяет, как далеко ему заходить.

Итак, вернемся к “Кубку Балтики-99”, который проходил в Петербурге (и его пригороде Зеленогорске) в период с 23.07 по 01.08 1999 г. Основные итоги этих соревнований были опубликованы в прошлом номере нашего журнала. Сегодня мы отметим лишь некоторые особенности летних гонок.

Одной из главных новаций стало разделение участников на две группы, которые условно можно назвать: “любители” (А) и “профессионалы” (Х). Состав обеих групп определялся результатами выступлений в двух предыдущих соревнованиях сезона. В группе А было заявлено 18 человек, в группе Х — 24. Разделение на группы позволило поднять интерес к соревнованиям у тех фанбордистов, чьи результаты в гонках не столь высоки, чтобы соперничать с признанными лидерами этого вида спорта. Ведь на 95% уже до старта всем было понятно, кому достанутся главные призы — сегодня в нашей стране гонщиков высокого уровня можно пересчитать по пальцам одной руки, а, например, девятикратный чемпион России Михаил Ершов в ряде дисциплин вообще не имеет себе равных. Организация отдельного зачета и отдельные старты для группы А оправдали себя, повысив мотивацию для поездки на Кубок. Положительно сказался на участии и тот факт, что организаторы постарались подготовить памятные призы вообще практически для всех гонщиков. Призовой фонд “Кубка Балтики–99” составил порядка 5 тыс. долларов США.

Характерно, что на наших соревнованиях некоторыми гонщиками были впервые опробованы новейшие паруса “RX” компании “F2”.

Напомним, что соревнования на призы “Катеров и Яхт” в прошлом частенько становились в некотором роде полигоном для проверки новых гоночных снарядов, нового снаряжения и правил гонок. Так, например, в 1990 г. именно на зеленогорской воде проходила обкатку новая М-образная дистанция, сменившая классический треугольник. Мы будем считать исключительной удачей проведение и в дальнейшем любых оправданных экспериментов, которые могут привести к появлению новых элементов и течений в фанбординге, обогатить этот замечательный вид спорта. Определенные надежды мы связываем уже с ближайшими, предстоящими в 2000 году соревнованиями.

Сравнительно недавно (около двух лет назад) в мире появилась интересная дисциплина, ныне известная под названием “фристайл”. Суть ее состоит в следующем: спортсмены демонстрируют некоторую программу, содержащую в себе технику управления парусной доской, прыжковые элементы, акробатику под парусом. Ее принципиальное отличие от “вэйва” — отсутствие каких-либо условий по волнению. Фристайл может быть незаменим в наших условиях, когда ожидание приличной волны для проведения прыжков зачастую растягивается на недели, а фанбордисты вынуждены бороздить побережье Черного моря в поисках подходящих условий для “вэйва”. Может быть, говорить о “фристайле” пока несколько преждевременно, но мы все же надеемся увидеть и такое катание в наших балтийских водах.

Интересно, что на Осеннем этапе Кубка России, проходившем в Анапе, “вэйв” так и не был проведен (еще за несколько дней до старта соревнований дуло как следует, но, как назло, “серфовое раздолье” преждевременно закончилось). А вот на традиционно неудачной для “вэйва” Балтике попрыгать как раз удалось. Была проведена одна серия, но победителя определить не успели.

В завершение нашего разговора о прошлом, настоящем и будущем Кубка Балтики, хотелось бы попросить читателей поделиться с журналом своими взглядами на современный виндсерфинг, мнениями о том, каким образом придать соревнованиям больший размах и привлекательность.

В следующем номере “КиЯ” будет опубликован календарь соревнований по фанбордингу на 2000 г. Приглашаем к участию во всех этапах Кубка России и, конечно, в Кубке Балтики на призы нашего журнала.

А. Петров,
фото автора

Осенний этап Кубка России по фанбордингу

проходил в городе Анапе. Как обычно, в начале октября — в сезон “осенних штормов”. В этом году на анапские состязания собралось рекордное за последние годы количество участников. Только вот с ветром не повезло.

В прошлом году на тех же соревнованиях все 10 дней подряд дул сильный ветер. Вероятно, помня об этом, в Анапу приехало более полутора сотен серфистов. А погода обвела вокруг пальца. Впрочем, из трех запланированных, традиционных для фанбординга дисциплин, удалось-таки полностью провести серии “курс-рейс”.

По опыту летнего этапа Кубка, который проходил в Санкт-Петербурге, все заявленные участники (65 человек) были разделены на две группы: R и X. Система отбора проста: по результатам трех гонок, входивших в зачет, первые двадцать спортсменов имеют честь именоваться “профессионалами”, остальные — “любители”. В дальнейшем старты для двух групп проводятся раздельно.

Первые два места в тройке лидеров группы Х можно было легко предугадать: Михаил Ершов, за ним Алексей Чибизов, оба питерцы. А вот за третье место развернулась ожесточенная борьба. Один из претендентов, сочинец Виктор Айвазян, к сожалению, не участвовал из-за сломанной во время тренировок, здесь же в Анапе, ноги. Эстафету подхватил Дмитрий Давиденко (Украина). Ольга Малышева (Сочи), единственная представительница прекрасного пола в группе профессионалов, стала восемнадцатой в общем зачете.

В группе R тоже произошли некоторые изменения. Первое место, ко всеобщему удивлению, занял двадцатилетний И. Любимов (СПб), за ним В. Демченко (СПб), третий Е. Макаров.

Многие фанбордисты приехали в Анапу за компанию с участниками, чтобы просто отдохнуть и покататься, отчего общее количество досочников и приближалось к двум сотням. Заметным был не только количественный рывок, но и прорыв в отношении матчасти. Все больше появляется новых фирменных досок, парусов последних моделей. Соответственно, растет уровень мастерства.

Организацией “Анапы`99” в этом году занимался питерский все разрастающийся виндсерфинг-клуб “Драйв”. Для клуба это был первый опыт самостоятельного проведения таких масштабных мероприятий. И “первый блин” оказался не комом.

Уже на следующий день после официального закрытия гонок на фанбордах в анапском яхт-клубе начались соревнования по парусному спорту в национальных классах, в число которых входили и длинные доски олимпийского класса One Design. Чемпионат России по виндсерфингу продолжил досочную анапскую осень.

Д. Осочников,
фото автора

Фото Е.Шаренского

Статья вторая

Школа «Оптимиста»

2. Парус и такелаж

Форма паруса

Форма паруса решающим образом влияет на его работу, баланс яхты, остроту и скорость! Хорошая форма паруса предполагает расположение пуза (точка максимальной полноты) в передней части паруса (на расстоянии от 3/8 до 1/2 ширины грота от передней шкаторины) (рис.1).

Пузо смещается назад (рис. 2), если ослабить переднюю или затянуть заднюю шкаторину, что даст острый вход ветра. При этом заворачивается задняя шкаторина, что “закроет” парус, а из практики известно: ничто не останавливает “Оптимист” так, как закрытый (с завернутой на ветер задней шкаториной) парус.

Если добить парус по передней шкаторине, пузо сместится вперед, что даст полный вход и открытую заднюю шкаторину (рис. 3). Вход влияет на остроту движения к ветру: плоский вход — яхта идет круче к ветру; полный вход — яхта идет более увалисто.

Тяга паруса

Основным условием движущей способности паруса является разность давления с наветренной и подветренной сторон.

Сила, которая заставляет двигаться лодку вбок, нейтрализуется давлением воды на шверт и перо руля. Если парус правильно настроен, то результирующая сила тянет лодку только вперед (рис. 4).

Заворачивающаяся задняя шкаторина

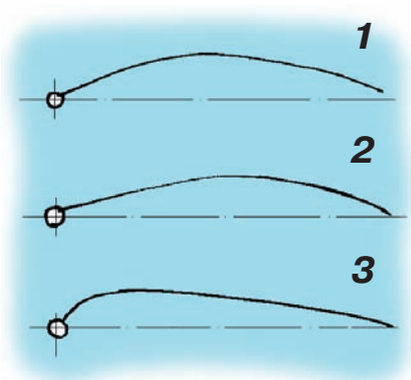
Ни при каких обстоятельствах тренер, идущий точно позади яхты на катере, не должен видеть подветренную сторону паруса (рис. 5). Когда задняя шкаторина заворачивается на ветер (внутрь), к ДП яхты, она начинает тянуть яхту назад.

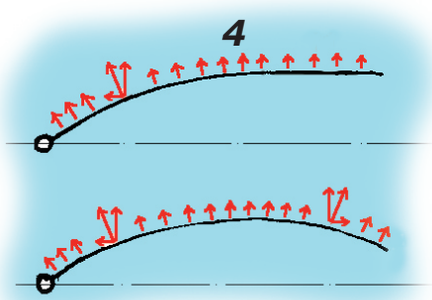
Закрытая задняя шкаторина является наиболее распространенной ошибкой для “оптимистчиков”. Что служит ее причиной?

1. Перебранный от излишнего волнения гика-шкот.

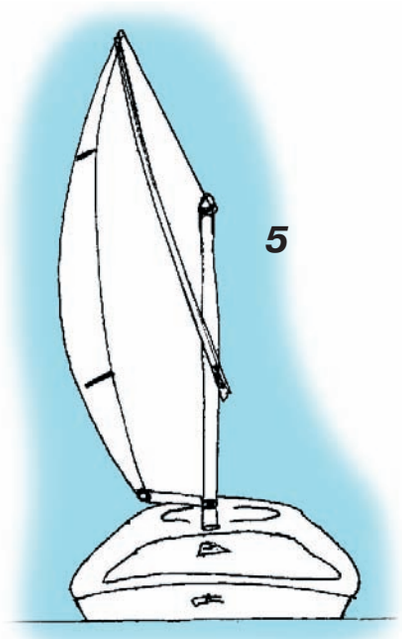
2. Незнание того, как должен выглядеть правильно настроенный парус.

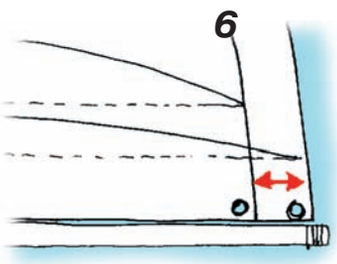
3. Перебитый шпринтов — не удалось перенастроиться после изменения ветра; задняя шкаторина обтягивается и лодка останавливается при ослаблении ветра.



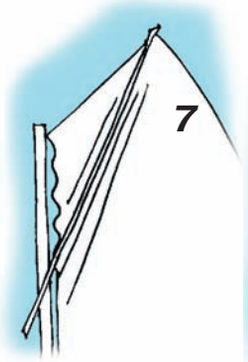


При неправильной настройке задняя шкаторина завернута к ДП, на парусе появляется обратная составляющая тяги.

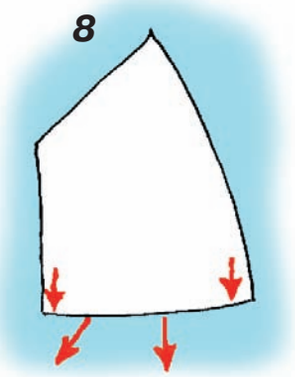




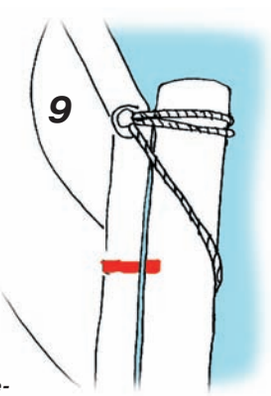
Грота-шкот уплощает парус по нижней шкаторине и открывает заднюю

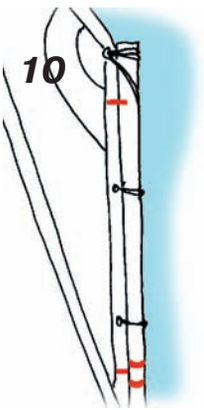


Добитый шпринт с растравленной оттяжкой



Оттяжка гика и гика-шкот натягивают переднюю и заднюю шкаторины





4. Изменяющаяся сила ветра — перебит шпринтов: настройка скорее на усиление, чем на ослабление ветра.

5. Перебитая оттяжка гика — на лавировке не требуется добивать оттяжку гика, за исключением моментов, когда приходится “скидывать” (травить гика-шкот) на порывах.

6. Излишне ослабленная нижняя шкаторина.

7. Излишне ослабленная или плохо привязанная передняя шкаторина.

В этих случаях для настройки можно ориентироваться по горизонтальной линии на задней шкаторине между латами. Старайтесь держать ее параллельно ДП на курсе “гоночный бейдевинд”. Если эта линия заворачивается к корме, значит, задняя шкаторина закрывается. Будьте внимательны: колдунчики на задней шкаторине не всегда указывают на завернутую заднюю шкаторину.

Настройка

Шпринт. Для того чтобы понять, как сильно добивать шпринт, нужно осознать, что верхняя шкаторина паруса, усиленная ликтросом, не растягивается, и шпринт, зафиксированный в петле нок-бензельного угла паруса, натягивает только его заднюю шкаторину.

Грота-шкот. Помимо того, что грота-шкот уплощает нижнюю шкаторину, он еще и отодвигает заднюю шкаторину от мачты, тем самым открывая ее и уплощая весь парус (рис. 6).

Горизонтальная привязка верхнего галсового, нижнего галсового угла и передней шкаторины. С помощью этих снастей можно регулировать изгиб передней шкаторины, от которого зависят вход и полнота паруса.

Оттяжки верхнего галсового и нижнего (оттяжка усов гика) галсового углов. С их помощью регулируется длина передней шкаторины (вход, форма паруса), расположение паруса относительно мачты и натяжение передней шкаторины. Оттяжка верхнего галсового угла не дает ему подниматься вверх при набитом шпринте. Оттяжка нижнего галсового угла регулирует высоту гика по мачте. Она укорачивается путем скручивания.

Оттяжка гика. Удерживает гик на полном курсе, уравновешивает набивку шпринта, с ее помощью регулируется натяжение передней и задней шкаторин. Если набить шпринт при растравленной оттяжке гика, то верхушка передней шкаторины соберется складками (рис. 7). В слабый ветер при слабом натяжении передней шкаторины оттяжка гика практически не нужна. В средний ветер на курсе гоночный бейдевинд оттяжка гика должна слегка провисать, но при этом парус не должен складываться на полном курсе. В сильный ветер с помощью оттяжки гика набивается передняя шкаторина и поддерживается натяжение задней при “скидывании” ветра на порывах (рис. 8).

Как поставить парус

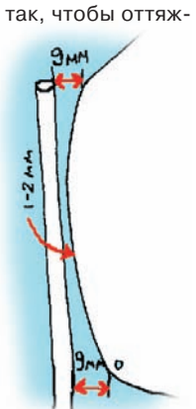
1. Аккуратно привяжите парус к мачте таким образом, чтобы добиться желаемой формы паруса.

2. Привяжите оттяжку верхнего галсового угла. Для этого вам придется вынуть мачту. Чтобы нанести на рангоут настроечные деления, оттяжку нужно отрегулировать таким образом, чтобы верхний галсовый угол всегда оставался на одном и том же уровне. Для этого нанесите на верхнюю часть передней шкаторины и на мачту марки, которые будут совпадать при правильной длине оттяжки (рис. 9). Марки должны быть нанесены так, чтобы при ослабленной передней шкаторине обмерная марка на парусе находилась сразу под верхней обмерной маркой на мачте (рис. 10). При максимальном натяжении передней шкаторины обмерная марка на парусе будет сразу над нижней обмерной маркой на мачте.

3. Поставьте мачту и аккуратно привяжите страховку.

4. Набейте шпринт так, чтобы оттяжка верхнего галсового угла слегка натянулась.

5. Установите желаемое натяжение передней шкаторины, решив, на сколько оборотов накрутить оттяжку нижнего галсового угла (оттяжку усов гика). Приклейте линейку со шкалой (или нанесите шкалу другим способом) на переднюю поверхность мачты вровень с усами гика (рис. 11). Регулярно записывайте показания на шкале для того, чтобы в любое время иметь возможность правильно настроить парус.



Передняя шкаторина ослаблена, грота-шкот набит до марки

Шкала на мачте на уровне гика позволяет записывать точное натяжение передней шкаторины

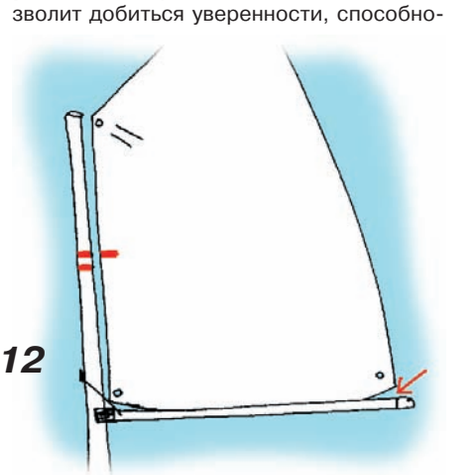
6. Добейте оттяжку гика так, как считаете нужным. Это будет легче сделать с помощью гика-шкота.

7. Добейте шпринт до нужного предела.

8. Наконец, отрегулируйте грота-шкот (оттяжку шкотового угла).

Форма паруса в зависимости от силы ветра

После каждого выхода на воду делайте в своем дневнике запись о форме паруса вместе с собственными комментариями относительно волно-ветровых условий и скорости вашей яхты. Это позволит добиться уверенности, способно-



сти анализировать движение лодки и хорошей скорости.

Настройка на слабый ветер (0.3-1.6 м/с)

Медленно движущийся воздух будет "застревать" в полном парусе, так что стремитесь сделать парус плоским, чтобы добиться наибольшей скорости/остроты. Старайтесь получить пузо в средней части паруса с ослабленными передней и задней шкаторинами.

Для уплощения паруса как на входе, так и в середине нужен положительный серп на передней шкаторине (рис. 12).

— Просвет у верхнего и нижнего галсовых углов — 9 мм.

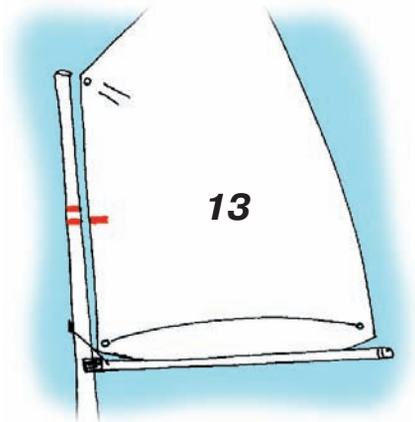
— Просвет в центре передней шкаторины отсутствует, но остальные люверсы привязаны так, чтобы передняя шкаторина образовывала плавную кривую.

— Натяжение передней шкаторины — слабое. Поднимите гик, накрутив несколько оборотов на оттяжку нижнего галсового угла. При ослаблении передней шкаторины вход уплощается, пузо смещается назад, а задняя шкаторина закрывается.

— Грота-шкот — набейте его до марки, тем самым вы откроете заднюю шкаторину и уплостите парус.

— Оттяжка гика полностью растравлена.

— Шпринт ослаблен до небольшой складки у верхнего галсового угла. Складка указывает на то, что у вас не перебит шпринт и открыта задняя шкаторина.



Более сильное натяжение передней шкаторины, плавная кривая по шву нижней шкаторины, без складок.

— Усы гика должны плотно сидеть на мачте, но при этом свободно двигаться по вертикали, иначе увеличится натяжение передней шкаторины. Для этого снимите напильником середину верхнего внутреннего края усов. Очень важно, чтобы мачта свободно поворачивалась в степсе и банке, иначе при повороте она может застрять, что повлияет на набивку шпринта и всю настройку в целом.

Порывистый ветер в любых условиях

Всегда настраивайте парус, особенно шпринт, на силу ветра при ослаблении. При порыве задняя шкаторина откроется, и вы сможете отработать этот порыв. Настройка с правильно добитым шпринтом при ослаблении даст закрытую заднюю шкаторину, а это недопустимо.

Средний ветер (1.6-5.5 м/с)

Полная мощность паруса.

— Равномерный просвет по всей длине передней шкаторины — 3-4 мм.

— Грота-шкот — ослабить так, чтобы пропала складка. Если слишком сильно ослабить нижнюю, то закроется задняя шкаторина.

— Оттяжка гика — слегка провисает при добранном гика-шкоте на лавировке.

— Шпринт — как и для слабого ветра, с небольшой складкой в районе верхнего галсового угла.

— Натяжение передней шкаторины — отрегулируйте его, убавив нужное количество оборотов на оттяжке нижнего галсового угла. Натяжение по передней шкаторине увеличивайте по мере усиления ветра (рис. 13).

"Тяжеловесы"

Тяжелые гонщики могут идти в полный парус до тех пор, пока проводятся гонки. Мачта при этом будет гнуться, и для того, чтобы сохранить форму и мощность паруса, необходимо плотно привязать верхний и нижний галсовые углы и ослабить натяжение на остальных люверсах по передней шкаторине так, чтобы она приняла форму плавной кривой с просветом в средней части 9 мм.

Уменьшение мощности паруса

Если вы изо всех сил откреняете лодку с поднятым на 10 см и развернутым назад швертом и все равно не можете идти без крена и вам приходится на порывах травить шкот, то следует еще раз взглянуть на настройку.

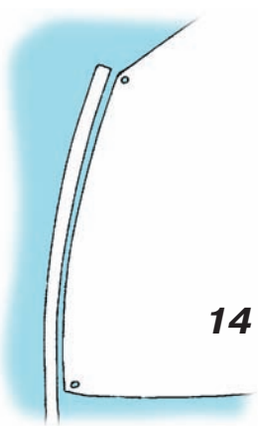
— Привяжите все люверсы передней шкаторины максимально плотно к мачте.

— Максимально добейте грота-шкот, стараясь дотянуть шкотовый угол до марки, это уплостит нижнюю часть паруса.

— Ослабьте верхний галсовый угол — зазор 8 мм. Это уплостит верхнюю часть паруса. Оставьте запас на растяжку, так как максимально допустимый просвет — 10 мм. Концы, которыми привязан верхний галсовый угол, должны быть очень прочными. Они несут основную нагрузку, создаваемую шпринтом, парусом и мачтой. Если они порвутся, то может порваться и парус.

— Нижний галсовый угол должен быть привязан плотно к мачте и гику.

— Натяжение передней шкаторины должно быть максимальным. Тяжеловесы избавляются от излишней мощности паруса с равномерно привязанной передней шкаториной, так как изгиб мачты уплощает вход (рис. 14).



— Оттяжка гика нужна на лавировке для того, чтобы поддерживать натяжение задней шкаторины, когда гика-шкот потравлен. Поэтому добивайте ее как можно сильнее.

— Шпринт должен быть добит максимально сильно. Исключение составляют гонщики, у которых трудности начинаются уже при ветре 4 м/с и раньше. Им следует добивать шпринт так, чтобы оставалась небольшая складка в районе верхнего галсового угла.

В.Логинов, Л.Васильев

"Формула-1"

Капеллини — пятикратный чемпион мира

Из-за плохих погодных условий основная гонка восьмого этапа чемпионата мира в классе "Формула-1", проходившая на Дунае, в столице Австрии Вене, была остановлена и, как и в Санкт-Петербурге, никто из гонщиков очков не заработал. Но Гвидо Капеллини еще на предыдущем стамбульском этапе уже в пятый раз обеспечил себе чемпионский титул, заработав достаточный отрыв, чтобы на последнем этапе ни о чем не беспокоиться. Однако борьба была достаточно острой, и наиболее серьезную угрозу именитому итальянцу являл собой американец Скотт Гиллман.

В очень трудных условиях Гиллман, лидер команды Арабских Эмиратов, победил лидера на Москве-реке, одержав важную тактическую победу. Хотя на московском этапе не обошлось и без проблем. После потери передней кромки спонсона, что заставило его аккуратнее обходить буи, разболтался крепеж топливного бака и, вдобавок, лопнули два болта маховика. Но все эти неприятности на сей раз не помешали экс-чемпиону одержать первую в этом году победу.

На старте обладатель поул-позишн Массимо Руджеро решил оторваться от группы преследователей, и хотя они посторонились, он все же получил удар в кожух двигателя. Все снова вернулись на старт, кроме Руджеро и Томаса Эриксона, у которого заклинило мотор. На второй попытке был зафиксирован массовый фальстарт, а на третьей Капеллини устремился вперед в сопровождении товарища по команде Фабио Компарато. Молодого гонщика вскоре обошли финн Пертти Леппала и Гиллман, однако у Леппала слетел маховик, и над дистанцией взвился желтый флаг.

Когда гонка началась снова, к паре Каппелини-Компарато добавился Гиллман, и все трое шли на протяжении 20 кругов практически "ноздря в ноздрю", пока, наконец, на второй половине дистанции американцу не удалось вырваться вперед. Однако когда он обеспечил себе солидный десятисекундный отрыв, то начал терять ход из-за повреждения спонсона, и итальянцы стали его настигать. На финише Гиллман опередил преследователей лишь на долю секунды. Победа Гиллмана мало что изменила в турнирном положении гонщиков. Второе место Капеллини и "неявка" к финишу Леппалы лишь усилили чемпионскую хватку итальянца перед следующим этапом в Стамбуле.

Только все решили, что Гран-При Турции пройдет за один день, как погода после квалификационного заезда резко изменилась. Из-за сильного ветра основная гонка была отложена на сутки. Когда флотилия в конце концов вышла на старт в Босфоре, волны были все еще высоки, и погода больше благоприятствовала "штормовым специалистам", к числу которых Гвидо Капеллини не относится. К тому же, он привез в Стамбул свой короткий катамаран DAC, явно рассчитывая на гладкую воду и безветрие.

Уже на первом повороте итальянец шел борт о борт со Скоттом Гиллманом и лишь немногим впереди финна Сами Селио и француза Филиппе Дессертена — все они довольно легко справлялись с крупной зыбью. Лишь ценой невероятных усилий и водительского мастерства итальянцу удавалось держаться за Гиллманом. Между тем, на половине дистанции они на 30 секунд оторвались от основной группы. Затем проливной дождь ухудшил видимость, и Гиллман стал сбавлять скорость, удерживая Капеллини с разрывом в 6 секунд от себя. С таким разрывом они и финишировали. Стратегически Гиллман старался подтолкнуть Капеллини к каким-либо ошибкам при преследовании, но итальянец, уже достаточно укрепив свое турнирное положение, не захотел расставаться со своими очками.

Вторая победа Гиллмана в этом сезоне вывела его на второе место в чемпионате, однако от чемпионского титула его отделяют целых 43 очка, и за один этап такой разрыв уже не наверстать.

Поскольку заключительный этап в Абу-Даби на момент выхода этого номера в свет еще не состоялся, итоговая таблица результатов чемпионата будет опубликована в следующем номере "КиЯ".

"Формула-3"

Чистая победа венгров

Поскольку первый, российский этап чемпионата не состоялся из-за непогоды, а предполагаемая гонка в Лиллесанде (Норвегия) была отменена по финансовым соображениям и из-за недостаточного обеспечения, флотилии "Формулы-3" пришлось ограничиться шестью этапами для выявления чемпиона. Однако блестящему молодому гонщику из Венгрии Петеру Шандору хватило и пяти этапов, чтобы утвердиться в чемпионском звании — и это при том, что он выступает всего лишь второй сезон. Шандор — находка этого года. Кстати, в роли его тренера и наставника выступает Рудольф Михальдинец, который в нынешнем сезоне участвовал в обеих "Формулах" одновременно. Надо отметить, что оба венгра выступают на корпусах, построенных нашим соотечественником Александром Щербининым.

Михальдинец предпочел принять участие в финальной гонке "Формулы-3", проходившей в Кампионе, а не в венской гонке "Формулы-1", и его второго места после англичанина Яна Эндрюса оказалось достаточно для того, чтобы в общем зачете занять позицию сразу за своим учеником.

А вот прошлогоднему чемпиону англичанину Кену Маккрори в этом году хронически не везло: "Полоса неудач началась у меня в Лефкаде, где я разбил рубашку водяного охлаждения на своем моторе. Ждать поставки новых деталей было слишком долго, и пришлось взять в лизинг другой мотор. В результате начались проблемы с датчиком маховика. Я знал, что в моем распоряжении не лучшее оборудование. Так оно и оказалось, на середине дистанции в Кампионе я вынужден был сойти, и меня все обошли. Четвертое итоговое место не делает мне чести, но в следующем году я намерен продолжить борьбу. Мне нужен новый мотор, а может, и новый корпус."

Результаты чемпионата мира 1999 г. в классе "Формула-3"

Место	Гонщик, страна	Этапы 1	2	3	4	5	6	7	8	Итог Очки
1	П.Шандор, Венгрия	–	17	20	17	17	–	11	15	97
2	Р.Михальдинец, Венгрия	–	20	0	0	20	–	20	17	77
3	С.Хилл, Англия	–	0	17	20	0	–	17	13	67
4	К.Маккрори, Англия	–	15	13	15	0	–	13	7	63
5	Д.Сталлард, Англия	–	11	11	0	13	–	10	11	56
8	С.Хрущев, Россия	–	0	7	11	11	–	9	6	44

Место и время проведения этапов чемпионата: 1 — Санкт-Петербург (Россия), 30.05; 2 — Эпине (Франция), 12.06; 3 — Лефкада (Греция), 26.06; 4 — Линьяно (Италия), 10.07; 5 — Дунайварош (Венгрия), 24.07; 6 — Лиллесанд (Норвегия), 14.08; 7 — Алмере (Голландия), 28.08; 8 — Кампионе (Италия), 04.09.

“Формула-500” и “Формула-4”

фото В.Гашнева

Такие разные гонки

7-8 августа 1999 года в Санкт-Петербурге на Малой Невке во второй раз за всю историю российского водно-моторного спорта Спортивно-техническая Ассамблея СПб во главе со своим президентом В.И.-Малышевым проводила этап открытого чемпионата Европы по водно-моторному спорту в классах “Формула-4” и “Формула-500”. К этому времени уже состоялись соревнования по “Ф-500” в Гамбурге (Германия), Кружвицах (Польша) и Боретто (Италия). По результатам этих гонок безоговорочным лидером стал англичанин Найджел Фритс, который победил абсолютно во всех заездах. А для “Ф-4” это был первый этап в серии.

Организаторы соревнований ожидали прибытия 19-22 участников в “Ф-500” и 15-20 в “Ф-4”. По сравнению с прошлым годом было перенесено место старта: максимальное увеличение длины первой стартовой прямой до 820 м позволило зарегистрировать трассу в UIM как пригодную для гонок 24 лодок одновременно. Надо отметить, что во многом из-за удаленности Санкт-Петербурга от центральной Европы и высокой цены на российские визы зарубежных участников в “Ф-500” оказалось только 9, а в “Ф-4” — только 6 гонщиков. (Буквально через неделю в Финляндии должен был проходить чемпионат мира “Ф-4”, и это объясняет то, что многие спортсмены не приехали на наш этап, не желая рисковать техникой перед основным стартом года).

Что представляют собой гонки по “Формуле-500”? Чемпионат Европы — это соревнования, состоящие не менее чем из 5 этапов в год (может быть и больше, но окончательная сумма очков подсчитывается по 5 лучшим).

Гонки проводятся на гоночных судах класса “О–500”, где используются двигатели свободной конструкции с рабочим объемом от 351 до 500 см3, корпус также свободной конструкции (в последние годы преимущественно используются тримаранные обводы), но длиной не менее чем 3.85 м и минимальным весом 130 кг (начиная со следующего сезона — 180 кг без гонщика и 260 кг с гонщиком) Наличие гомологированной капсулы безопасности с пристяжными ремнями обязательно. Взвешивание корпуса производится сразу после заезда: с оставшимся топливом, но со слитой водой. Для гонщиков из бывшего СССР этот класс наиболее близок, и мы здесь традиционно сильны: советские спортсмены неоднократно становились чемпионами мира. Это Анатолий Чермашенцев, Анатолий Головин и Алексей Ишутин, который трижды завоевывал этот титул; призерами становились Андрей Берницин и Виктор Кунич, а Борис Клюшников завоевывал и титул чемпиона Европы. Трое из перечисленных — питерцы, и это не случайно: именно в Северной столице проводилась и проводится громадная работа по проектированию и созданию скутеров этого класса, и поэтому 35 гонщиков из 43, выступающих в Европе, используют суда, построенные в Петербурге.

Итак, для участия в гонках прибыли 20 спортсменов из 10 стран. Россию представляли москвич Андрей Панюшкин, петербуржцы Сергей Никитин, Станислав Курценовский и Сергей Пугач, который в последний момент заменил заявленного ранее Андрея Берницына, уехавшего в Москву для участия в этапе “Формулы-1”. Санкт-Петербург также представляли члены СПТШ “Юность России” Иван и Михаил Атамановы, выступающие последние годы с австрийской лицензией. Чехия была представлена Германом и Иржи Машеками из Брно, и Томашем Хрбачеком из Ключина. Из Венгрии приехал Аттила Хаваш из Будапешта, занимающий 3 место по сумме предыдущих этапов, Германию представлял Франк Шульце, чемпион мира 1999 года из г. Росслау. На старт вышли также Найджел Фритс из Лондона, Юха Маджюри из Хельсинки и эстонец Юрий Суворов из Нарвы.

По результатам официальной тренировки места на стартовом плоту перед первым заездом распределились следующим образом: Шульце, за ним Панюшкин, Фритс, Хаваш, Курценовский, Пугач, Маджюри, Хрбачек, Никитин, Иржи Машек, Герман Машек, Михаил Атаманов, Юрий Суворов, Иван Атаманов. Последние трое гонщиков не показали результата на тренировке (Суворов из-за поломки двигателя, а братья Атамановы считали, что выигрышной тактикой в первой гонке будет старт с крайней правой позиции, но, к сожалению, из-за сильного течения ближе к центру М. Невки условия их старта оказались значительно хуже, чем с первых позиций).

Сразу после старта в лидеры вышел Фритс, который так и финишировал с отрывом в половину прямой от пришедшего вторым Никитина. За второе место на протяжении всего заезда шла напряженная борьба среди большой группы гонщиков. После старта первый круг вторым прошел Хаваш, но на втором круге у него заклинило двигатель, и его позицию занял Курценовский, у которого на третьем круге самопроизвольно сработала система аварийного выключения зажигания, после чего на второе место и переместился Никитин, сохранивший позицию до финиша. На предпоследнем круге, борясь за “серебро”, не справился с управлением Иван Атаманов, и его скутер нырнул под воду на скорости 120 км/час. К счастью, все обошлось без больших поломок и травм. Третьим на финише оказался Иржи Машек, за ним пришли Томаш Хрбачек, Герман Машек и отставший на круг Юха Маджюри. Остальные до финиша не добрались. Панюшкин выбыл из дальнейшей борьбы после того, как на первых метрах гонки у него оборвало шатун и разнесло на куски картер двигателя. Сергей Пугач не смог вторично запустить мотор после взятого им фальстарта (и в том, и в другом случае сказалась неопытность механиков).

Надо отметить, что по правилам соревнований в зачет идут результаты всех трех заездов (по восемь кругов каждый), поэтому результаты первой гонки стали во многом решающими.

В воскресенье, безоговорочно выиграв третий заезд, Найджел Фритс (несмотря на сход во втором) завоевал первое место на российском этапе и еще больше оторвался в общем зачете от Шульце и Хаваша, которые заняли второе и десятое места. Очень хороший результат (3 место) показал Сергей Никитин, управляя своей лодкой в последних заездах расчетливо и с холодной головой, максимально используя свои возможности. Можно также поздравить Станислава Курценовского с четкой работой его команды на старте и при подготовке техники. Благодаря их стараниям мы смогли увидеть возможности единственного в Европе двигателя “Yamato” в “боевых” условиях. С моей точки зрения, не смогли до конца использовать свой потенциал Иван Атаманов, Иржи Машек с новым мотором “Konny” и Юха Маджюри с интересной “Хондой”, а Михаил Атаманов и Юрий Суворов так и не смогли заставить свою технику нормально работать.

Соревнования лодок “Ф-4” отличаются от “Ф-500” прежде всего тем, что в рамках этапа проводится только один заезд, дистанция которого по своей протяженности длинней пятисоточной в 4 раза. На нашем этапе гонщики должны были пройти 32 круга, каждый длиной 1630 метров.

На стартовом плоту по результатам тестов спортсмены расположились в следующем порядке: француз Эмери Жоссум, португалец Педро Фортуна, француз Кристоф Бояр, француз Жан Себастьян Вьенн, еще один португалец Луис Коррейра и замыкал список Алексей Носков из Нарвы (Эстония). Со старта вперед вышел Педро Фортуна и почти 25 кругов противостоял активным атакам Эмери Жоссума, но настойчивый и изобретательный француз смог его “пройти” и опередить на финише на 6 секунд. Они опередили на круг Коррейру и Бояра, активно боровшихся за место на подиуме. В итоге третьим, опередив своего соперника на 7 секунд, стал Луис Коррейра, а Жан Себастьян Вьенн был вынужден сойти на 15 круге из-за поломки двигателя. Алексей Носков так и не смог стартовать из-за проблем с мотором.

С.Атаманов

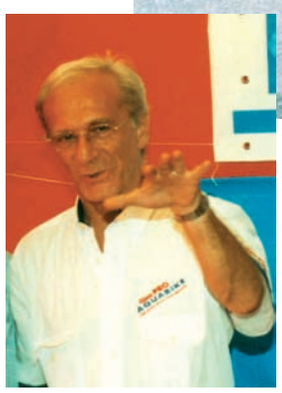
РЕЗУЛЬТАТЫ IV ЭТАПА ЧЕМПИОНАТА ЕВРОПЫ “ФОРМУЛА-500” В САНКТ-ПЕТЕРБУРГЕ

1. Найджел Фритс (Англия); 2. Франк Шульце (Германия); 3. Сергей Никитин; 4. Станислав Курценовский; 5. Иржи Машек (Чехия); 6. Юха Маджюри (Финляндия); 7. Иван Атаманов; 8. Томаш Хрбачек (Чехия); 9. Герман Машек (Чехия); 10. Аттила Хаваш (Венгрия); 11. Сергей Пугач.

ОКОНЧАТЕЛЬНЫЕ РЕЗУЛЬТАТЫ ЧЕМПИОНАТА ЕВРОПЫ “ФОРМУЛА-500” 1999 г.

1. Н. Фритс — 95 очков; 2. Ф. Шульце — 79; 3. А. Хаваш — 69; 4. И.Машек — 61; 5. П. Бодор (Венгрия) — 55; 6. И. Атаманов — 46; ...13. М. Атаманов — 21; ...16. С.Курценовский/С.Никитин — 15; ...21. С.Пугач — 5; ... 24. А.Панюшкин — 0.

Мауро Равенна: популярность аквабайка стремительно растет



На петербургском этапе чемпионата Европы по аквабайку Класс Про, репортаж о котором помещен в предыдущем номере “КиЯ”, нам удалось побеседовать с генеральным промоутером СПЕС Мауро Равенной и услышать его мнение относительно переспектив развития этого вида спорта.

— Господин Равенна, в каких странах, по вашему мнению, аквабайк наиболее распространен, и какие страны наиболее перспективны для развития этого вида спорта и отдыха?

— Хорошо распространен аквабайк в США, но наиболее динамично развивается он сейчас в Европе, и основные перспективы для роста именно там.

— А что вы ищете в таких странах, как Россия? Экзотическую “подкладку” для своих соревнований, или же вы считаете, что аквабайк можно успешно развивать и здесь?

— Вообще-то это наш основной принцип — всегда проводить соревнования в живописных местах. Экзотическая “подкладка”, как вы выражаетесь, позволяет повысить интерес к событию не только со стороны его участников, но и многочисленных телезрителей. Кроме того, наши соревнования — это не только очки и секунды, но и море эмоций, причем не только спортивных. Уверен, что большинство участников петербургского этапа навсегда сохранят о вашем городе самые теплые воспоминания.

— Вы, наверное, уже заметили, что несмотря на экономические трудности, в Питере и в Москве тот же “Мерседес-600” можно встретить чуть ли не чаще, чем обычный трамвай. Про аквабайки такого не скажешь. В чем причина, на ваш сторонний взгляд?

— Наш вид спорта еще только развивается, и, видно, еще не настолько известен в России. Кроме того, у вас довольно холодно. На юге Европы, к примеру, лето начинается в мае и заканчивается в октябре. Так что неудивительно, что аквабайк там крайне популярен. Но все же я уверен, что усилия СПЕС будут способствовать привлечению новых энтузиастов аквабайка и в ваших холодных краях.

— У нас есть информация из таких заслуживающих доверие источников, как, например, журнал International Boating Industry о заметном снижении уровня продаж аквабайков во многих странах мира, где вводятся ограничительные, а то и вовсе запретительные правила по отношению к аквабайкерам — прежде всего, из соображений общественной безопасности. Сказывается ли это на развитии вашего вида спорта?

— Думаю, что если бы ситуация складывалась столь драматически, фирмы-производители аквабайков наверняка стали бы осторожнее считать деньги и, скорее всего, перестали бы спонсировать наш спорт. В настоящий момент подобной тенденции мы пока не видим. Более того — налицо явный прогресс.

— В этом, наверное, немалая заслуга и организации, которую вы возглавляете. Какими методами вы осуществляете продвижение Класса Про?

— Самыми разными, в том числе и чисто организационными. Так, например, мы постоянно стремимся к расширению “географии” чемпионатов Класса Про. Результатом этого стал не только рост общего числа спортсменов, принимающих участие в соревнованиях — увеличилось и количество стран, которые они представляют. В нынешнем сезоне оно достигло уже пятнадцати — Финляндия, Германия, Франция, Италия, Испания, Швейцария, Португалия, Объединенные Арабские Эмираты, Голландия, Греция, Мексика, Куба, Венесуэла, Доминиканская Республика и, конечно, Россия.

Под эгидой УИМ проходят теперь не только чемпионаты Европы, но и чемпионаты Америки и мира — на мой взгляд, это тоже красноречиво свидетельствует о росте популярности нашего вида спорта и доверия к нему.

А главный метод — это повышение интереса к аквабайку среди широкой публики при содействии всевозможных средств массовой информации — прежде всего, телевизионных и спутниковых каналов, имеющих максимальную аудиторию. Немалую помощь в повышении интереса молодежи к нашему виду спорта оказывают и печатные издания. Кроме “Катеров и Яхт”, большую поддержку нам оказывают родственные вам специализированные издания в Австралии, США, Италии, Англии, Франции и Японии. И, естественно, не забываем и про Интернет — страничка СПЕС www.aquabike.net, где можно найти самые свежие новости Класса Про, пользуется все большей популярностью.

— А сами вы умеете управлять аквабайком?

— Увы, не умею.

— Как бы вы оценили подготовку нашего российского пилота Алексея Синицына?

— Алексей — очень хороший пилот. У этого парня есть характер, и на дистанции он готов идти на риск во имя страны и команды, которые представляет. Помощь ему необходима разве что в техническом плане. Думаю, что любители аквабайка еще о нем услышат.

— Нам всегда интересно знать, как работают наши коллеги из родственных изданий за рубежом. Приходилось ли вам на ваших соревнованиях видеть журналистов в роли спасателей, или же команда “КиЯ” была первой?

— Нет, никогда еще прежде не видел столь хорошо экипированную журналистскую команду обеспечения, да еще и с мощным спасательным катером. Вы настоящие морские люди, и наши интересы во многом совпадают. Молодцы. Так держать!

— Что бы вы пожелали читателям “КиЯ”?

— Конечно же, посетить очередной этап чемпионата Европы в Санкт-Петербурге. Ваш город приобретает все большую популярность среди любителей аквабайка во всем мире, и соревнования обещают быть еще более интересными и захватывающими.

Результаты чемпионата Европы в Классе Про

Место	Гонщик, страна	Этапы 1	2	3	4	Итог
				Очки		
	785 см³ (26 участников из 10 стран)					
1	Д.Наварро, Франция	20	—	20	17	57
2	А.Монти, Италия	15	—	17	20	52
3	Д.Вагнер, Германия	13	13	11	13	50
4	Ч.Висмара, Италия	11	20	13	—	44
5	М.Баер, Финляндия	—	15	9	15	39
	1200 см³ (27 участников из 10 стран)					
1	Л.Беналья, Италия	13	17	13	17	60
2	К.Лемойн, Франция	20	—	7	20	47
3	К.Кенне, Швейцария	3	13	17	11	44
4	Н.Бин-Хинди, ОАЭ	15	5	11	—	31
5	А.Монти, Италия	—	—	20	7	27
	Фристайл (12 участников из 3 стран)					
1-2	Ф.Буфаччи, Италия	20	15	13	20	68
1-2	М.Шелл, Германия	17	17	17	17	68
3	С.Марколини, Италия	11	13	7	11	42

Место и время проведения этапов чемпионата: 1 — Малага (Испания), 16.03; 2 — Санкт-Петербург (Россия), 27.04; 3 — Галлиполи (Италия), 18.05; 4 — Лиссабон (Португалия), 19.09.

РОССИЙСКИЙ ГРЕБНОЙ МАРАФОН

Письма из Лондона

В делах с гребным марафоном, с тех пор как я узнал, что это такое, от Евгения Смургиса, минуло без малого два десятка лет. И в отношении к этому уже довольно четко определившемуся международному виду морского спорта (или виду морских приключений) меня продолжает удивлять равнодушие наших соотечественников. Казалось бы, давняя история со множеством публикаций в “Катерах и яхтах”, “Вокруг света” и других изданиях об уникальных весельных переходах Смургиса на трассах от Владивостока до Ла-Рошели должна была породить целую плеяду последователей. Но, увы, что-то не видно! Хотя число яхтенных вылазок за рубеж растет с каждым годом...

Где же, я вас спрашиваю, рисковые, тщеславные, молодые и мускулистые россияне?...

Мне как бывшему координатору прерванной кругосветки Евгения Смургиса иногда звонили. Но все реже. Я уже потерял всякую надежду на продолжение дела, когда в 1994 г. позвонил Вячеслав Кавченко — гребец из Ростова-на-Дону, мастер спорта по альпинизму и велосипедным гонкам. Он стал консультироваться по поводу своего желания продолжить идею Смургиса об океанском плавании на гребной лодке. Потом стало известно, что он приступил к строительству лодки по своему оригинальному проекту. В феврале 1999 г. он обратился к Кеннету Крачлоу — директору Общества океанских гребцов — с просьбой помочь приобрести необходимый для плавания опреснитель морской воды. Кеннет совершенно неожиданно предложил ему уже готовую для пересечения Атлантики лодку, которую согласилась передать россиянину Джейн Мик* — участница трансатлантической гонки в октябре-январе 1997-98 гг.

Общество океанских гребцов

Это сравнительно молодое международное общество объединило гребцов-мореплавателей в некую семью, подобную космонавтам, и взяло не себя заботу об организации океанских переходов. Общество следит за продвижением вышедших в океан лодок, поддерживает с ними связь, при надобности приходит на помощь и на своем сайте в сети Интернет собирает подробности о подвигах гребцов. Оно же способствует широкой рекламе каждого такого путешествия и теперь уже можно уверенно сказать, что все программы гребных марафонов последних лет с маркетинговой точки зрения оказались прибыльными. Безупречным по организации было, например, пересечение Атлантики англичанином Эндрю Холзи, больным эпилепсией; 116 дней один на один он сражался с океаном и победил, пройдя на веслах 2900 миль. В прошлом году Общество обслуживало сразу два рекордных плавания женщин-одиночек — француженки Пегги Буше и американки Тори Марден. В начале апреля в Королевском географическом обществе напутствовали все того же Эндрю Холзи на одиночное покорение Тихого океана (в мае он уже стартовал из американского порта Сан-Диего и идет к берегам Австралии). В октябре этого года с Канар начнет одиночное плавание к Барбадосу ветеран океанской гребли Джефф Аллум (28 лет тому назад он уже пересекал Атлантику вместе с двоюродным братом Доном). Не удивлюсь, если многоопытный Джефф сможет установить какой-либо рекорд для книги Гиннесса. Хотя один рекордный факт уже очевиден: ему 52 года, никто в таком возрасте в одиночку не отправлялся в океан на веслах.

В январе 2000 г. Общество намерено дать старт первому из русских покорителей океана, но об этом ниже.

Статистика подвигов на веслах

Одиночество в экстремальных путешествиях стало модным. Кто не слышал о великом японце Наоми Уэмуре или о нашем Федоре Конюхове? Мне и самому приходилось плавать на гребной лодке (в Белом море) в одиночку. Иногда, оказывается, это удобно. Не надо строить отношений со случайным партнером или спорить с профессионалом, который вскоре надоест тебе до чертиков... Воистину несть числа одиночным путешественникам в океанских гребных марафонах. Первыми были в 1969 г. Джон Фэрфакс (Лас-Пальмас — Майами) и Том Макклин (Сент-Джонс — Блэк Сад Бей). Но немало подвигов и на счету парных марафонов. А теперь немного истории.

В 1897 г., когда два американца норвежского происхождения Джордж Гарбо и Френк Самуэльсен на спор отправились через Атлантику на открытой гребной лодке-дори, никто не подозревал, что эта невероятная история будет иметь славное продолжение. Героический рейс норвежцев на какое-то время стал громкой сенсацией, но потом о возможности пересечь океан на веслах попросту надолго — лет на 70 — забыли. Лишь в 1966 г. англичане капитан парашютного полка Джон Риджуэй и его подчиненный сержант Чей Блит, понятия о гребле имевшие весьма поверхностное, купили за 200 фунтов лодку и стартовали к берегам родной Англии. Цель их плавания — выйти из малоприятной и скучной ситуации, когда в повседневной казарменной рутине и денег не хватает, и нет ни развлечений, ни славы.

Справедливости ради отметим, что на самом деле первыми пытались возродить пересечение океана на веслах тоже англичане — журналисты Дэвид Джонстон и Джон Хор. Двумя неделями раньше парашютистов они стартовали от побережья Южной Каролины на лодке “Паффин” — “Тупик”, названной в честь симпатичной красноклювой птицы. На 84-й день с проходившего судна увидели обломки их лодки...

Ровно через три месяца друзья Джон и Чей достигли Британии. В наши дни это состоятельные и знаменитые люди, удостоенные за свой подвиг рыцарских званий и продолжающие активную деятельность на ниве яхтинга и океанской гребли (оба регулярно упоминаются в “КиЯ”).

Теперь, когда мы подошли вплотную к проблеме — что же такое океанские плавания на веслах — уместно вспомнить о Евгении Смургисе, который год спустя после триумфа британских парашютистов начал свой беспримерный марафон сначала по рекам и морям через всю страну, а потом, с появлением возможности выйти за рубеж, ринулся сразу в кругосветку и погиб на этом маршруте. Кстати говоря, протяженность пройденной им части кругосветного маршрута по морям Северного ледовитого океана и Атлантики — 11 300 км — превышает достижения любого из покорителей двух океанов (например, того же Фэрфакса или д’Абовиля, пересекавших и Атлантический и Тихий океаны). Всего же на веслах он прошел 55 000 км...

Вывод напрашивается сам собой. Да, безусловно, океанские гребные марафоны, особенно одиночные, стали мерилом

* О гонке и о самой Джейн я писал в “Вокруг света” (см. № 10 за 1997 г., № 3 и 5 за 1998 г.).

мужества, они сродни восхождению на Эверест и заняли заметное место среди самых рискованных видов спорта. А с расцветом телевидения и средств связи по зрелищности и маркетинговой популярности гребля в океане уже выстроилась в ряд следом за гонками “Формулы-1” и яхтенными кругосветками.

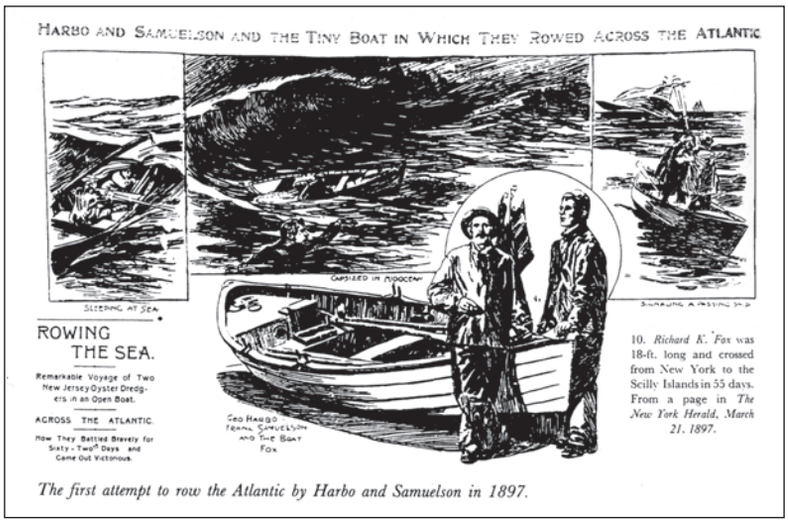
Теперь немного статистики за 100 лет океанской гребли. Искушению бросить вызов судьбе и выйти в океан на весельной лодке (длиной от 6 до 10 м) поддалось свыше 90 человек. Из них пятеро англичан и россиянин из Липецка Евгений Смургис погибли. Океаны планеты пересекали 60 лодок, при этом Атлантику успешно преодолел 81 человек, Тихий — 8, Индийский и Северный Ледовитый (частично) — по одному. Лишь 22 гребца пересекали тот или иной океан в одиночку (зато и на 11-местной галере плавание тоже имело место). Всего в океане на веслах плавали представители 9 стран. Более половины всех океанских гребцов — британцы.

Гонка через океан, начатая в октябре 1997 г. и посвященная столетию первого пересечения Атлантики на веслах, была особенно впечатляющей: на старт марафона от Канар до Барбадоса — это свыше 5500 км — вышло три десятка двухместных лодок. В преддверии этой гонки и было основано в Лондоне Общество океанских гребцов во главе с Кеннетом Крачлоу — человеком, фанатично преданным делу океанских марафонов, который в сущности и ввел в оборот понятие “океанский гребец”. Это он был координатором плаваний знаменитого британского гребца-одиночки Питера Бёрда. Уже покорив на веслах Атлантику и Тихий океан, Питер упорно (трижды!) пытался одолеть трассу в Тихом океане “от материка до материка” по-иному: со стартом во Владивостоке и с финишем в Сан-Франциско. Он погиб. На берегу бухты Врангеля, откуда он вышел в свой последний рейс, Федор Конюхов установил памятную доску. Теперь, старанием Общества океанских гребцов учрежден переходящий приз имени Питера Берда, названный “СПИРАЛЬ ТИТАНОВ”. Имена погибших гребцов уже значатся на самых первых витках этой спирали. Есть в их числе и Евгений Смургис.

Первый одиночка

История самого первого одиночного плавания на весельной лодке через океан заслуживает некоторых подробностей, тем более, что, приехав в Лондон, мы оказались среди нескольких людей, причастных к этому событию. В офисе Общества, а затем и дома у Кеннета Крачлоу мы встретились со знаменитой Сильвией Кук. Выяснилось, что она “причастна” не только к плаванию в паре с Фэрфаксом через Тихий океан, но и к его первому — одиночному — переходу через Атлантику:

“Я ни о чем таком не помышляла в том памятном мне 1968 году, — так начала Сильвия свой рассказ, — когда увидела в газете странное объявление. Некто Фэрфакс призывал граждан Британии помочь ему пересечь океан в одиночку, поскольку парное пересечение уже состоялось ранее. Что оставалось делать? Я решила помочь: запечатала в конверт однофунтовую купюру — были такие тогда. Джон позвонил мне и через некоторое время состоялось наше знакомство. Выяснилось, что я была единственной, поддержавшей его обширный план сбора пожертвований. “Что ж, Сильвия, соглашайся быть моим секретарем, посиди на телефоне месяц-другой”, — без обиняков предложил мне Джон, хотя я уже тогда была не прочь отправиться в океан с таким незаурядным человеком. Тем не менее, 20 января 1969 года Джон стартовал один — на своей громадной, десятиметровой лодке “Британия”. Мы — провожающие — пожелали ему счастливого одиночества, на что он не без сарказма заметил: “Вовсе я не одинок, смотрите на груду канистр с питьевой водой — это как минимум пятеро стокилограммовых бездельников. Жаль их катать по океану, но и без них не обойтись. По крайней мере, они хоть умеют булькать...”



Они были первыми: Гарбо и Самуэлсен у своей 18-футовой лодки, названной по имени спонсора “Ричард К.Фокс”. Они пересекли Атлантику за 55 дней, делая за сутки по 56 миль.

Потом мы узнали подробности о “синхронной” высадке британца на флоридский пляж и американских астронавтов на Луну. Поводов для приветствий было тогда много. После шестимесячного марафона Фэрфакса одиночные плавания на гребных лодках стали регулярно повторяться. Что же до мечты Сильвии Кук, то она осуществилась в 1971 г.: она в паре с Джоном отправилась пересекать Тихий океан. Их плавание длилось без малого целый год. Но не всегда даже столь долгое “одиночество вдвоем” в безбрежном океане предполагает последующую совместную жизнь на берегу. Он остался в Новом свете навсегда, одарив Сильвию громким титулом первой леди в океанских плаваниях на веслах...

После обсуждения Программы. Слева направо: Чарльз Брукс, Татьяна Крачлоу, Слава Кавченко, Василий Галенко, Сильвия Кук, Питер Кинг, Кеннет Крачлоу.

Кавченко на лодке “Карпе Деум”

А первым одиночкой-мужчиной, бросившим вызов Тихому океану, стал швед Андерс Свендлунд (от берегов Чили до Самоа, 1974 г.).

“Carpe Deum”

Так называется лодка Джейн Мик, которую она предоставила Вячеславу Кавченко.

Итак, на второй день пребывания в Лондоне мы с ним отправились в местечко Варгрейв, километрах в шестидесяти от

столицы вверх по Темзе. Ехали на машине Питера Хогдена — еще одного известного океанского гребца и нашего друга, которому в 1997 г. я вручил добрых две дюжины значков с эмблемой оборвавшейся в Бискайском заливе русской кругосветки. “Выполнил я твой завет, Василий, — сказал мне Питер сразу при встрече. — Если присмотришься, когда бог даст пересекать океан, увидишь на дне обозначенный этими значками путь, о котором когда-то мечтал Евгений. Когда мы с Нилом Хитом — моим напарником гребли через Атлантику, бросали по значку на каждом меридиане”.

В пути мы не теряли времени и решили, что опытный Питер станет наставником Вячеслава при подготовке к плаванию. Это была хорошая идея, поскольку Питер мог помочь и при переделке двухместной лодки Джейн для одиночного гребца...

Питер Хогден (слева) дает пояснения Кавченко

Окрестности вдоль Темзы изрядно зазеленели, хотя был только конец марта, и на стоянку лодок мы пробирались уже среди распустивших свои будущие крылатки вязов. “Карпе Деум” (латинская модель изречения “лови мгновенье”) явно носила следы стодневного пребывания в океане. Встретившая нас 53-летняя Джейн Мик (на вид ей около сорока!) обнялась с 55-летним “сменщиком” из России и началась их русско-английская болтовня, которая время от времени прерывалась нашими просьбами: “Пожалуйста, говорите не так быстро!” Вячеслав вальяжно уселся в “насиженное гнездо” гребца и почиркал веслами по уже подросшей траве газона.

Потом мы детально знакомились с заслуженной лодкой. Наверное, своими восторженными возгласами и цоканием языками мы напоминали компанию грузин, смакующих хорошее вино... Лодка и на самом деле вызывала восхищение тщательностью отделки. Каждая деталь была продумана и исполнена в самом уважительном смысле с расчетом на многодневное пребывание в океане. Конструктор лодки Дэвид Грэхем лазал вместе с нами и был явно горд тем, что его труды не пропали даром. Лодка даже после многомесячного плавания выглядела неплохо. В забранных медными сетками сливных шпигатах я обнаружил высохшие следы водорослей из струй Северного пассатного течения.

Маршрут трансатлантического марафона

Трасса между 20 и 30° северной широты — идеальный полигон для плавания гребных лодок. Здесь господствует северо-восточный пассат, слегка подгоняющий лодку в западном направлении, а течение дает гребцу ощутимую прибавку от 5 до 20 миль в сутки, которые в какой-то степени компенсируют снос лодки от встречных ветров, которые нет-нет да и встречаются. На 60-м градусе западной долготы течение подворачивает к северу и уже называется Антильским. Вскоре оно вливается в одну из струй Гольфстрима и идет вдоль побережья Флориды — конечной цели путешествия. Протяженность маршрута 3700 миль (6850 км), расчетное время в пути — 100-120 суток. Сезон гребного перехода выбран также неслучайно: зима и весна в северной Атлантике — наиболее благоприятное время, поскольку сезон тропических ураганов в Карибском море наступает не раньше второй половины июня...

Здесь 1 сентября 1993 года причаливал Евгений Смургис на лодке “Мах-4”. Слева-направа: Кеннет Крачлоу, Слава Кавченко, Питер Кинг, Питер Хогден.

Британский вклад

“Будете на бортах флаги свои рисовать или спонсоров прославлять, но не забудьте сохранить для истории это название “Карпе Деум”, — попросила напоследок своего “сменщика” Джейн. Потом в местном пабе мы за чашкой кофе отметили заключенную сделку (правда, бутылка Донского игристого на столе стояла, но так и осталась неоткупоренной). Джейн Мик примерила сувенирную футболку “Вокруг света”. Потом в обнимку с Кавченко — бравым и молодящимся преемником по океанскому марафону — позировала в полумраке прокуренного паба, оставляя без внимания гвалт разгулявшихся завсегдатаев и перезвон пивных кружек.

Итак, британцы сделали весомый вклад в российскую программу одиночного пересечения океана на гребной лодке. Подразумевается, что программа эта остается российской со всеми правами на рекламный дизайн лодки, флаг, название, на кино-видео и печатную продукцию. Дело теперь лишь за равноценным вкладом русских спонсоров...

Позднее Кеннет Крачлоу заявил, что даже в случае провала со спонсированием российской стороной, плавание Вячеслава Кавченко все равно должно состояться. Тамошний спонсор найдется непременно, там могут оценить преимущества неординарного проекта и с выгодой для себя готовы разориться на полсотни тысяч долларов. Но что останется тогда русского в этом плавании, кроме, разве что флага? И что намалюют тамошние спонсоры на бортах лодки — неведомо. Ведомо лишь, что не мы будем пожинать плоды сенсационного замысла. Ну да ладно, пока остаемся оптимистами. “Ждем-с”, — как говорят гиганты отечественной рекламы. (Никто из нас тогда в Лондоне и не помышлял о грядущей рутине и сложности “пробивания” такой красивой и заманчивой идеи!)

О гонках на Темзе и не только о них

В один из дней мы снова оказались в машине Питера Хогдена. Я должен сказать, что этот гребец с лодки “Хоспискаре” сделал большое дело для безнадежно больных людей. Малопонятное нам это название лодки означает “Госпиталь для умирающих”, утешение для тысяч людей. Питер очень успешно способствовал сбору средств на поддержание такого госпита-

ля. Реклама на бортах его лодки срабатывала безупречно: в адрес спонсоров Питера шли письма с чеками для госпиталя.

Надо бы отметить, что невиданная гребная эпопея 1997-98 гг. была не просто и не только великолепным спортивным зрелищем. Множество телезрителей не только “болели” и следили за местом “их лодки” в океане, но попутно и размышляли над тем, кому послать очередной чек: школе, госпиталю либо тому или иному из больных эпилепсией и параличом. Благотворительность на фоне грандиозной и рискованной игры в океане — это ли не лучшее доказательство реальной помощи большого спорта тем, кто не может сражаться с океаном на равных, а вынужден коротать свои дни в инвалидной коляске или на больничной койке...

Майк Нестор и Слава Кавченко читают гравировку с именем Евгения Смургиса

Другой пример такого спонсорства — лодка “Коммодор Шипинг” с британского острова Джерси. На бортах своей лодки гребцы без обиняков обозначили сумму в 1 000 000 фунтов для строящегося на этом острове госпиталя. Спонсор этой лодки — местный Метеорологический институт — не прогадал. К тому же драма, случившаяся на лодке вскоре после старта, только подогрела интерес телезрителей и болельщиков Джерси. Дело в том, что один из гребцов Карл Клинтон из-за травмы позвоночника был снят вертолетом; его напарник Джон Сирсон, оказавшись в одиночестве, продолжил и успешно завершил гонку, придя восьмым по счету среди... парных экипажей. Разумеется, этот случай только прибавил писем с денежными чеками. И дело было сделано, и госпиталь теперь построят. Спонсоры довольны: они не только вернули истраченные деньги, но и получили солидную прибыль...

“Вершина реки” (конечно, имеется в виду Темза) — одна из популярных в Британии гонок академических восьмерок — состоит, собственно, из двух гонок.

Сначала упражняются в мастерстве молодые гребцы. Дистанция всего 6 км, а вот число лодок... более 400! На это состязание, занимающее для каждого экипажа (вместе с подготовкой) менее часа, приезжают спортсмены чуть ли не из всех стран Европы. Во всяком случае, немцев и итальянцев было очень много! После шума и криков на финише (организовано все великолепно, и длится гонка около трех часов) начинается безудержное поглощение пива на террасах многочисленных гребных клубов. На 100-километровом отрезке Темзы их, во всяком случае, больше сотни (и плачевное в этом смысле сравнение с Москвой-рекой не может не удручать!).

Вторая гонка с тем же названием — для ветеранов — проводилась на следующий день и на несколько мостов повыше вверх по Темзе...

Посмотреть гонку ветеранов, в которой Питер Хогден — не самый слабый из тех, кому за 50, мы приехали в знакомый по 1993 г. “Трайдасменс ровинг клаб” — это клуб попроще, как бы — для трудящихся. Именно в этом клубе приютили тогда русскую лодку “МАХ-4”.

Нас встретил капитан клуба Питер Кинг. Пять лет назад он как мог помогал нам в ремонте лодки и подготовке ее к трудному плаванию в Бискайском заливе. Теперь Питер Кинг — совладелец англо-американской фирмы “Ватер-Ровер” по производству спортивного инвентаря...

Мы расположились на террасе, там, где некогда ночевали Евгений и Александр на раскладушках. Сначала мы наблюдали финиш гонки, кричали неистово что-то Питеру Хогдену, а затем пошли встречать его восьмерку на пологую отмель, где обычно вытаскивают (или спускают) лодки. Потом в спортивном зале клуба мы с Вячеславом садимся в лотки-сиденья гребных тренажеров и с интересом следим за своими показателями на мини-компьютере: высвечивается масса всякой информации — от пульса и числа потерянных калорий до скорости и времени желанного финиша на воображаемой трассе. Потом Питер Кинг провозглашает, что в память о россиянах, живших здесь, и во благо грядущей российской программы он от имени фирмы дарит нам самую последнюю модель тренажера. (У него были солидные и цена и габариты, и хлебнули мы лиха при отправке этого груза в Хитроу!)

Гребцы-ветераны все прибывали. В баре за пивом уже образовалась солидная очередь, и Слава Кавченко здесь в этот момент и сделал свое официальное заявление о том, что в январе-мае 2000 года будет стартовать на трассе гребного перехода через Атлантику по маршруту первого в истории одиночного плавания.

Само собой, он сделал заявку на то, что при этом докажет, что “возраст не помеха”, поскольку ему во время перехода стукнет 56 лет...

Конечно, Чичестеру было 60, но он пересекал океан на яхте.

Кстати, великий и непостижимый Чичестер был упомянут неслучайно. На следующий день мы напрочь отказались смотреть сражение гребцов Оксфорда и Кембриджа. Говорят, в такие дни все британцы от мала до велика сидят у телевизоров (как у нас во время первенства мира по футболу). Лондон и в самом деле выглядел безлюдным, когда мы с Вячеславом решили отправиться в Гринвич, чтобы почтить память яхтсмена и побывать на борту его “Джипси-Мот-III”, стоящей на почетной стоянке рядом с “Катти Сарк”. Ехали в Гринвич, не прячась в подземку, а на втором этаже автобуса — длинным путем через мост Ватерлоо до самого Дартфорда, где триста лет назад квартировал русский царь Петр Первый. Прошли через парк Королевской обсерватории, постояв сразу в восточном и западном полушарии — на линии нулевого меридиана.

К сожалению, на площадке, где стояла легендарная лодка Чичестера, шло переустройство экспозиции. Гремели отбойные молотки, долбившие гранит, визжали пилы. Пришлось ограничиться тем, что на углу рядом со стройкой мы отметились в пабе, носившем имя легендарной яхты, и разорились на две пинты светлого пива. Посетовали, что нет у нас возможности прокатиться под Ла-Маншем с вокзала Ватерлоо и оказаться во Франции, чтобы отправиться в забытый богом Ла-Тремблад, где стоит у входа в морской музей лодка Евгения Смургиса “МАХ-4”...

“Ладно, потерпим, — сказал мне Вячеслав. — Когда дойду до того берега океана, обязательно вернусь к этому, где на высоких валах Бискайского залива океан остановил Женю Смургиса, и непременно положу в его лодку камешек с пляжа в Майами...”

В. Галенко, *Лондон*
Фото автора

Элизабет Хофф — еще одна отважная женщина из числа гребцов-членов Общества. Она планирует в этом году пересечь Атлантику на лодке с маркой “Сектор”, хорошо известной по плаванию Д’Абовиля.

О том, каким задумывалось кругосветное плавание яхты “Апостол Андрей” в меридиональном направлении, как проходила его первая часть, читатели имели возможность узнать из наших предыдущих публикаций (“КиЯ” №168). Сегодня мы предоставляем вашему вниманию интервью, которое дал капитан яхты Николай Литау редактору парусного отдела “КиЯ” Андрею Петрову сразу после завершения кругосветного маршрута.

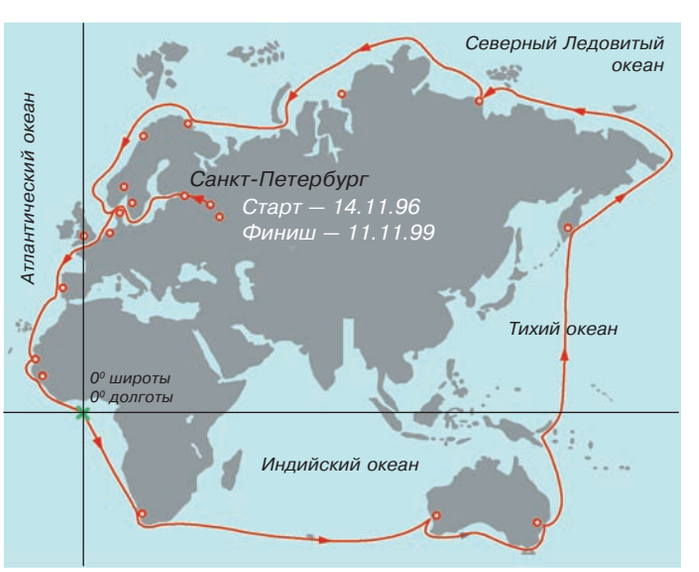
Николай Литау:

«Теперь мы планируем завершить плавание вокруг Земли по “большой восьмерке”»

— Николай, удалось ли реализовать основные планы? В чем плавание было успешным, а где удача отвернулась от вас?

— Удалось главное — мы прошли вокруг света, почти не отклонившись от запланированного маршрута, а также впервые в истории прошли под парусом всю трассу Северного Морского пути. Но, к сожалению, мы не смогли сделать все это за одну навигацию, что, конечно, было бы более экстремально, более рекордно. С другой стороны, мы, таким образом, невольно оставили другим яхтсменам возможность улучшить наше достижение. Я сегодня с полной уверенностью могу сказать, что Северный Морской путь за одну навигацию пройти можно. Другое дело, что это не удалось нам, и причины тут разные. Во-первых, 1998 год отличался сложнейшей ледовой обстановкой на востоке Арктики; пролив Лонга за все навигацию так и не открылся, у берегов Шмидта все лето простоял лед. Интересно, что по имеющейся у нас информации, в тех же местах, но год спустя, то есть сейчас, в конце ноября 99-го, льда еще нет. А тогда мы потеряли пять недель, пытаясь начать проход по Севморпути.

А вот вторая причина никак не связана со стихией. Дело в том, что нас три недели продержали в Провидении в ответ на кляузу чиновников из Государственной Яхтенной Инспекции, которые приложили немало усилий для того, чтобы сорвать наше плавание. Так мы потеряли почти месяц из тех двух, что обычно отводит здешняя природа на навигацию. И даже с такими задержками нам все же удалось пройти практически половину Северного пути и дойти почти до пролива Вилькицкого. По оценкам специалистов из штаба мороопераций, нам не хватило буквально недели–десяти дней, чтобы пройти к чистой воде на западе Арктики.



Кстати, в этом году можно было наблюдать обратную ситуацию: весь восток Арктики был чистым ото льда, а на западе, там, где мы повторно стартовали в 99-м, ледовая обстановка наблюдалась очень сложная.

— Из ваших слов можно сделать вывод о том, что основным этапом плавания "Апостола Андрея" было прохождение Северного Морского пути. Так ли это?

— В общем — да. Мы иногда даже говорим о том, что наш переход через три океана можно рассматривать как перегон яхты в точку старта. Вокруг света, конечно, интересно пройти, но почетной задачей для нас было все-таки преодоление Севморпути. Ведь в различные кругосветки сейчас многие отправляются и показывают прекрасные результаты. Нам с ними не тягаться хотя бы потому, что мы яхту и проектировали, и строили исходя из других задач.

— Некоторые, к слову, сомневаются, что ваше плавание вообще можно называть кругосветным. Каким признакам отвечает кругосветка?

— Мы выполнили две основные вещи: побывали в двух точках — антиподах Земли (точка недалеко от Сенегала в районе 30-го меридиана западной долготы и точка в районе Соломоновых островов в Тихом океане) и дважды пересекли экватор. Некоторые могут возразить, сказав, что мы пересекли не все меридианы, но у нас ведь и задачи такой не было. Общая длина избранного нами маршрута составила около 31.000 миль. Что же касается маршрутов современных кругосветок, то взгляните, что они из себя представляют: спуск в Атлантике до мыса Доброй Надежды, петля вокруг Антарктиды и обратный подъем в Атлантическом океане в Северное полушарие. Не очень-то похоже на обход вокруг Земного шара по экватору. И тем не менее никто не сомневается в том, что это — кругосветное плавание...

— Если на минуту представить, что вы можете вернуться к самому началу экспедиции и все совершить заново. Что бы вы теперь изменили в конструкции лодки, в экипаже, в идеологии перехода?

— Экипажем я, за небольшим исключением, доволен, а вот к лодке — есть претензии. Про корпус я ничего дурного сказать не могу — корпус у яхты получился надежным и прочным, благодаря чему мы чувствовали себя спокойно во льдах. Усомниться в ее прочности мы не могли даже в тот момент, когда лодку выбросило на каменную банку в Югорском шаре. Никаких серьезных повреждений корпус не получил. Яхта мореходна и остойчива, но у нее отвратительные лавировочные качества: 60 градусов к ветру ходили, наверное, только старинные парусники XVIII века. Как следствие конструктивного просчета при изготовлении киля, мы имели избыточную осадку 3.20 м вместо запланированной 2.70 м. В результате многие марины в городах, куда мы заходили, для нас оказались недоступными. Также это мешало нашему продвижению по Северному Морскому пути, когда приходилось пробиваться по открытой воде в узких прибрежных полосах.

Далее, на яхте было поставлено вооружение типа 7/8 с бакштагами. Но толщина мачты при этом выбрана такая, что изогнуть ее было практически невозможно. Так зачем тогда бакштаги и дробное вооружение? Мы не преследовали гоночных целей, поэтому гораздо удобнее было бы иметь топовый стаксель и мачту без бакштагов.

Из удачных решений отмечу правильный выбор в пользу кеча. Управлять яхтой гораздо легче, имея бизань. И, конечно, здорово это нас выручило, когда мы шли без руля. Даже не знаю, смогли бы мы выбраться из той ситуации на шлюпе...

— Думаю, нашим читателям будет небезынтересно узнать о ваших планах. Путешествие будет продолжаться?

— Во-первых, планируем ремонт и реконструкцию яхты. В результате конструктивных просчетов она получилась практически в полтора раза тяжелее запланированного веса. Осадка увеличилась, и сейчас нам нужно каким-то образом выводить корму из-под воды, чтобы яхта не "тянула" за собой воду. Ремонт будем проводить в Кронштадте, где нам помогают военные моряки.

Что касается новых маршрутов, то теперь мы запланировали пройти канадский север в направлении с запада на восток. Входить будем через Берингов пролив, так как море Бофорта очищается ото льдов раньше, чем проливы Канадского Архипелага. Выйдем в Атлантику, спустимся на юг, обогнем мыс Горн и — в Берингов пролив. Канадским севером до нас уже ходили, поэтому мы предпримем это плавание с целью завершить путешествие вокруг полюса на одной яхте и пройти вокруг Земли по так называемой "большой восьмерке".

— Что ж, удачи вам и вашим единомышленникам!

268 МИЛЬ БЕРИНГОВА ПРОЛИВА

“Если мне посулят даже миллион долларов, я все равно в этот пролив не сунусь!” — высказывание метеоролога порта гор. Ном (Аляска)

специальный репортаж

Совместная акция двух морских журналов: «Boating» (США) и «Катера и яхты» (Россия)

Не помню уж какого числа февраля этого года меня застал врасплох звонок из Нью-Йорка. Некто вкрадчивым голосом поинтересовался, что я думаю по поводу пересечения Берингова пролива на аквабайке, т.е. водном мотоцикле. Собственно говоря, я на тот момент ничего особенного по этому поводу не думал, а мой единственный опыт с данной тарахтелкой ограничивался досадным переворотом в полумиле от берега в Таиландской Паттае, но, по авантюристической натуре своей, я, не раздумывая, брякнул в трубку — “Хочу! Конечно, хочу!”

Говоривший был человек, конечно, непростой — главный редактор американского журнала “Boating” Дэвид Сайдман, а издание это на сегодня самое крупное в мире в данном классе — только подписчиков в кармане у Дэвида 201 343. (Упомянутого Дэвида вполне можно представить читателю и как автора российского журнала “КиЯ”, хотя он и не подозревает об этом. Дело в том, что в № 162 нашего славного издания была перепечатана из “Boating” заметка о его плавании через США “по диагонали”, совершенном в 1995 г. Называлась она — “Настоящее приключение”. Ну, это я так — к слову!)

Как выяснилось позднее, сумасшедшая мысль о прыжке из Америки в Азию на легкомысленных снарядах занозила лысую голову американского редактора еще года три назад, но подвинтить сюда денежные ноги оказалось не так просто даже для журнального монстра — в современных реалиях вопрос спонсорства и за океаном актуален, как никогда, и надо быть Копперфильдом в кубе, дабы раскрутить какого-либо толстозадого папика и получить краюху для нужного стола.

Именно три года потребовалось “Sea-Doo”, чтобы сайдмановская идея прошла все корпоративные закоулки и утверждения и материализовалась в реальные тугрики. Забегая намного вперед, оговорюсь, что именно долларовый телец в конечном итоге размыл начисто благородную суть задуманной морской экспедиции, подчинив честолюбивые спортивные задачи броским рекламным экивокам. Но тут уж нечего охать — назвался груздем, полезай...

Техническая сторона медали

В теперешнем калейдоскопе водных развлекалок у гидроциклов совершенно обособленная “экологическая ниша”. Забава эта — не для крестьянина и обозначена числиться в арсенале воротил, которые никак не обязаны отличать двигатель внутреннего сгорания от паровозной топки. Привез дорогостоящих игрушечных коней на трейлере на водоем, погонял пред восхищенными глазами прекрасного пола от пуза пару часиков и умотал восвояси к любимому компьютеру (правда, с

99-го года в целях безопасности скорость ограничили 65 милями в час, учитывая, что лучше направить деньги на уменьшение шума двигателя и сохранение окружающей среды, поскольку на каждую дополнительную милю скорости компании тратят ровно миллион долларов!) Поэтому, с учетом сомнительной квалификации хозяев, вопросы надежности для этих водных игрушенций играют далеко не последнюю роль.

Почему же все-таки выбраны были “Sea-Doo”, а не “Kawasaki”, чья модель “Ultra 150” может развивать рекордных 68 миль в час, в то время как “сидушка” под именем “XP” вытуживает максимум 63.5 в идеальную погоду? Главное — это вполне половозрелое дитя канадской фирмы “Bombardier” (французы, конечно, но не падать же заносчивым Джонам из Нью-Йорка под японский трамвай). Основана контора Жозефом-Арманом Бомбардье в 1942 г. как мануфактура для производства механизмов, передвигающихся по снегу. Сегодня же она превратилась в спрута со 100 000 работников во всем мире, оцениваемого в 10.6 млрд. канадских долларов. Это аэрокосмическое направление (например, знаменитый самолет бизнес-класса “Learjet”), транспортное (системы метро, промышленные снегоходы), рекреационная продукция (лодки, снегоходы, гидроциклы), финансово-инвестиционная группа.

Первая “сидушка” представляла собой одноцилиндровую (с объемом 320 см^3) лоханку с воздушным охлаждением и максимальной скоростью 30 миль в час. И первый водный пробег (Монреаль — Нью-Йорк; 469 миль за 4 дня) был станцован на таких лоханках в 1969 году. А в 1998 “бомбардьержцы” продали более 80000 гидроциклов! Это ровно 50% мировых продаж. Преследователи значительно позади: “Yamaha” (29%), “Kawasaki” (15%), “Polaris” и “Arctic Cat” (0.6%)...

Во-вторых, именно с надежностью у “Sea-Doo” в некотором смысле поганка: то там грохнулись, то сям заглохли черт знает как далеко от берега. Позарез нужен был шумный рекламный акт, желательно групповой, с тройным сальховым — прогнувшись. Во имя этого “сидушные” шишкари и отстегнули три наиболее дорогих коня (от 6 до 7 тысяч долларов за единицу) на три седока каждый: два “GTX RFI” и один “GTi”. На последнем красавце с зелеными разводами и гарцевал ваш покорный слуга по водам крайнего севера.

Все три — совершенно обычные серийные машины, безо всяких подгонок и конверсий, с двухцилиндровыми движками “Ротакс” (модель “RFI”, вдобавок — инжекторная), прямо те самые, что любой безработный может хапнуть в специализированной лавочке. Дополнительно в каждом были установлены лишь багажники на три 20-литровые канистры — своего бензобака в 56.5 л было бы явно недостаточно для сумасбродной акции. Единственным новшеством были ветрозащитные стекла, смонтированные на гидроциклах по типу снегоходовских. Одно “но” — раздолбай-конструктор, проживающий в солнечной вечно жаркой Флориде, видимо, никогда не клевал носом на тернистом зимнем “путике”: он сварганил их из твердого-претвердого пластика, из-за чего на особо несговорчивых волнах я получал “ласковый поцелуй” прямехонько в переносицу. С другой стороны, без стекол нам бы и совсем была хана в Берингийском преферансе.

Для сопровождения выбрали 9-метровый катамаран “Glacier Bay” с двумя 140-сильными “сузуками”.

— Почему именно “Suzuki”? — как-то спросил я у капитана катамарана, владельца компании “Glacier Bay Boats” — Лари Графа.

— Надежность как у “Хонды”, а цена процентов на 20 меньше. (Я, кстати сказать, однажды целое лето откатал в Мурманской области на 25-сильном “сузучёнке” и ничего, кроме восхитительных эмоций, не припомню.) Попутно мореход

ОСНОВНЫЕ ДАННЫЕ

	GTX RFI	GTI
Длина, м	3.12	3.12
Ширина, м	1.19	1.19
Высота, м	0.94	0.94
Вес сухой, кг	273	269
Число мест	1 — 3	
Емкость бензобака (включая резерв), л	56.5	
Емкость масл. бака, л	6.0	
Двигатель	“Rotax”, двухтактный с золотниковым распределением	
Мощность, л.с.	110	85
Число цилиндров	2	2
Рабочий объем, см^2	782	718
Диам./ход поршня, мм	82/74	82/68
Степень сжатия	6.0	6.2

Система питания: впрыск топлива с электронным управлением (GTX RFI); карбюратор Mikuni с ускорительным насосом 2 шт. (GTi);
Система смазки: раздельная под давлением, с изменяемой подачей в зависимости от режима работы двигателя;
Система охлаждения: водяная, с открытым контуром;
Движитель: одноступенчатый осевой водомет “Bombardier Formula” с пластиковым водоводом, крыльчаткой из нержавеющей стали и заслонкой заднего хода. Привод — непосредственно с коленчатого вала двигателя.
Штатное оборудование: аккумулятор, электростартер, спидометр, тахометр*, информационная панель (17 функций)*, регулируемая рулевая колонка*, крепления съемных багажных отсеков*, убирающиеся подножки*, замок капота*, электронное противоугонное устройство*, зеркала заднего вида, “бардачок” и багажник под сиденьем.

Примечание: позиции, обозначенные звездочкой, относятся только к модели “GTX RFI”. Вместо многофункциональной информационной панели на модель “GTi” устанавливается указатель уровня топлива с индикатором уровня масла.

Рассказы о путешествии поместили на своих страницах такие влиятельные журналы, как “Adventure” (“Приключение”) — приложение знаменитого “National Geografic”, и “Boating”. Надо сказать, что львиную долю внимания наши зарубежные коллеги уделили не собственно переходу, а встрече с русскими пограничниками на о. Ратманова, и по жанру эти описания больше напоминают “страшилки”, призванные пощекотать нервы доверчивого читателя. Авторы повествований хоть и выставляют себя героями и ловкачами, но между строк ясно читается, что страху они натерпелись изрядно.

“Мы постучались в Россию с черного хода, и нас пригласили войти... под дулами автоматов!” — под таким “жареным” подзаголовком подает свою статью редактор “Boating” Дэвид Сайдман. Примерно такую же линию, хотя больше с юмористической стороны, гнет и Джим Торнстон из “National Geografic”, посвятивший три увесистых абзаца истории распространения по миру АК-47 — где он сравнивается по своей популярности с “Кока-Колой” — и даже процитировавший (неужто по памяти?) жуткую фразу одного из пограничников: “Esly oni prichalayt, arestovat ih!”. Употреблению в чистом виде столь экзотического продукта, как “Пятизвездная” водка, оба издания солидарно уделили немало журнальной площади. В общем, сплошная бондиана.

А ведь все так славно и ладно начиналось — оперативная ежедневная информация о переходе помещалась на интернетовском сайте под названием “В Россию с любовью”...

Рисунок С.Кронингера из журнала “Adventure”

Граф покрыл последними, самыми гадкими, какие только может себе позволить просоленный морской волчара, словами всевозможные “Меркюри”, “Джонсоны”, “Эвинруды” и “Маринеры” впридачу.

— Чего ж так сурово?

— У меня на заводе больше ста наемных работников, многими я дорожу, как членами семьи, а эти зайцы бодяжат свой персонал каждые полгода. Разве так можно выпестовать хорошего специалиста? А без этого какое будет качество?

Завод Графа производит всего 300 катамаранов в год, оборачивая около 10 млн. долл. Нужно “выстоять в очереди” не менее пяти месяцев, чтобы заполучить предоплаченную лодку (средняя цена 75000$). Со следующего года несколько моделей будут уже со стационарными двигателями (разработку оплатил один немецкий клиент, уже имеющий 5 различных прогулочных плавсредств этой фирмы).

— Я люблю дальние переходы, — пояснял бородатый Лари, — вот и смастрячил небольших размеров посудину, сравнительно недорогую, но пригодную к любым морским передрягам.

Надо добавить, что, независимо от “кулика, нахваливающего собственное болото”, другой мой американский знакомец подтвердил отменные ходовые качества катамарана Графа в условиях жесточайших тропических штормов.

Особым вниманием мне хотелось бы обласкать фасонный прикид “от Sea-Doo кутюр”, ибо это может крепко помочь про-

чим бедолагам — нашим последователям. Каждый наездник (а нас должно было быть пять солистов с некоей очередностью в ротации) методично экипировался организаторами в плотно обтягивающие доспехи из 3-миллиметрового неопрена: “мокрый” костюм, носки, перчатки, анатомический пояс, аналогичные баретки на резиновом ходу, а также очки фирмы “Smith”. Сверху полагалось облачиться в сухие латы с мощным зипером повдоль плечей (без помощника не осилить). Вместо кепки предлагался презервативоподобный куполочек с вырезом для физиономии. В данное орудие инквизиторских пыток автор, как ни тужился, но так и не протиснулся и всю дорогу воинственно красовался в камуфляжном платке боливийского спецназа.

Мимоходом замечу: на большой и неровной волне пришлось отказаться от упомянутых выше понтовых желтых очков и хватать огурцы, лишь зажмуривая глаза от холодной соленой воды. Капли воды на очках после частых душей, особенно при вечернем солнце, мешали разглядывать небольшие льдинки, а это было чревато серьезными “бо-бо” при наших скоростях...

Скажу напрямик — в высоких широтах на гидроцикле мокрый костюм абсолютно непригоден. В течение дня температура воздуха скакала от плюс 27 до нуля, и неподвижные, но пропотевшие части тела (ступни, поясница — от анатомического пояса я сдуру отказался) мерзли отчаянно. Вдобавок, этот мокрый изверг за 16 часов так перетянул запястья, что я еще пару дней по возвращении усиленно объяснял встречным ротозеям, что не змеелов — так красноречиво смотрелись кисти рук.

Действующие лица и исполнители

Наконец, настала пора перечислить всю массовку в Беринговоморском водевиле.

Дэвид Сайдман — 54 года, нью-йоркец до последней волосины. После часа езды на гидроцикле принялся жаловаться на боли в спине и больше на коня не претендовал. Явно — потомственный интеллигент.

Лари Граф — 41 год, влюбленный в море бородач. Пижон — на гидроциклы смотрел с насмешкой и все свободное время марафетил свой катамаран, как и положено подлинному мариману.

Джим Торнстон — 46 лет, корреспондент “National Geographic”, из Пенсильвании. Годный для общежития субъект (оригинал — на ночь зачем-то покрывал лицо полотенцем, вреда это никому не приносило, но смотрелось забавно). “Золотой ты наш”, — тотчас прозвали его лихие на прибаутки канадские киношники, когда узнали, что ему платят деньгу пословно и застрахован он по самое-самое. На гидроцикле отфигурял 3 часа.

Тим Маккерчер — 30 лет, профессиональный испытатель, сейчас отвечает на “Sea-Doo” за взаимоотношения с прессой. На таких обычно пашут, когда колхозный тракторист в запое. В седле провел все 16 часов трассы. Мужик.

Тед Ренкин — 46 лет, ведущий нескольких спортивных шоу из Канады. В одном месте у него точно сидит шило. На гидроцикле оттянул 3 часа. Рот ему надо подвязывать, иначе плотно садится на ухо.

Стив Вейр — 46 лет, сценарист, мама экспедиции: без его бутербродов и поздневечерних ужинов (как правило, не ранее 2 ночи) мы бы точно румынки откинули на следующий день по прибытии на Аляску.

Войтек Козловски — 35 лет, оператор. Шизик от кино. Наверное, втихаря живет с камерой, чтобы другим не повадно было. Кое-как мямлит по-русски.

Брет Ван Вреден — 25 лет, чемпион США 1997 года по гонкам на гидроциклах. Сейчас — механик сборной Бразилии. Техник-виртуоз. В пролив не ходил (надо учиться, а к русским попрешься, те точно выдумают очередную каверзу).

Андрей Великанов — 42 года, перед вами выступает в роли автора. На гидроцикле в проливе оттягивался 12 часов. В прошлом — немалый спец по снегоходным заморочкам, но, как проявилось ныне, далеко не последний валет и в “сидушной” тусовке. Законный представитель журнала “Катера и яхты”, флаг которого гордо реял в Беринговом проливе, пока бесследно не исчез в районе острова Ратманова — в районе российской погранзаставы.

Прочие лица будут периодически появляться в мизансценах, не влияя существенно на кардиограмму событий.

Массовка — золотоискатели, официозы, эскимосы стольких племен, что я в драбадан запутался, где кто, русские погранцы, моржи, тюлени, киты, утка-глупыш и т.д. и т.п.

Основное место действия пьесы — Аляска и прилегающие воды, самый большой штат США (приблизительно одна пятая территории). То, что здешние реалии не совсем обычны для Америки, я разглядел уже в салоне 737-го “Боинга”, летевшего из Анкориджа в Ном: косоглазый и всякий прочий пассажир принялся шустро заказывать у стюрок разнообразный алкоголь (наши люди!)

Но, врать не стану, впервые в жизни находясь в добротном замесе американо-канадской экспедиции, я здорово разочаровался в их организаторских способностях: им бы такого маленького диктатора на танкетке — все бы было тип-топ! А то забодяжут демократию, понимаешь ли, когда давно следует розгой погладить по глянцевой попке.

Сценарий

По первоначальному продюсерскому плану мне отводилась роль “языка” батьки Нестора Махно: связаться с Чукоткой, получить визы, рассеять туман российского берега, оговорить вопросы гуманитарной помощи жителям чукотского Уэлена.

— Про гуманитарку лучше забыть изначально, — это был первый из полезных советов, полученных мною в Московском клубе “Приключения” у Д.Шпаро, — таможня расквасит экспедицию, как бог черепаху. На Чукотке ничего не делится даже на два!

У Николая Литау узнал немногие, но важные подробности по погоде и кое-какие политданные — в какое окно стучать, а в какое и вламываться не стоит. Так же сильно подмогли наколками чукотский путешественник Афанасий Маковнев и бизнесмен из Бухты Провидения Виктор Рекун, без помощи которого вряд ли что-нибудь срослось за нашим карточным столом. Протягивал руку дружбы и Петр Климов из Анадыря, но до пожатия дело так и не склеилось. Но все одно — полным пакетом информации не владел никто, однако не зря мудрецы говорили — с миру по нитке, трезвому — бутылка!

В общем спасибо всем (и редакции “КиЯ” в том числе) за веру и бескорыстную поддержку.

Я часто мельтешу с заморскими туристическими группами на Камчатке, поэтому прекрасно знаком с нашим бюрократическим ритуалом въезда-выезда (и нечего удивляться всяким российским дурилкам: в Зимбабве, например, за выезд из страны шоколадные таможенники сдирают целых 15 долларей), но чтобы вопрос получения простейшего приглашения на “священную Чукотскую землю” отнял бы столько сил, эмоций и материальных ресурсов, нельзя было предвидеть и в ночных кошмариках. Посудите сами: за три месяца сизифовых мук я родил 163 страницы факсов, 70 посланий по электронной почте и подарил ровненько 700 “бакинских” довольным телефонным компаниям.

Оказывается, что на проникновение в вожделенные пенаты даже гражданина России (!) требуется разрешение самого “начальника Чукотки” — господина Назарова — или кого-то из его ближайшего окружения. В департаменте национальностей Чукотской губернии мое детское удивление враз урезонила ответственный работник Л.Г. Будникова: “А чего это вы суетитесь, родненький, у нас минимальный срок рассмотрения таких вопросов — 60 дней”.

Знаменательное распоряжение от 22.06.99 за номером 150-рз по интересующему меня поводу, принятое в конце концов Администрацией Чукотского Автономного Округа, было озаглавлено: “О въезде граждан США, Канады и гражданина России на территорию Чукотки”. (Хотя, может, эти проволочки и самой историей были предначертаны: чукчи завсегда отказывались платить ясак государям российским, пока их доводы в тридцатые годы 18 века не опроверг славный хохол Дмитро Павлюцкий.) Только это еще никак не было разрешением.

В конце концов у меня распалился чисто охотницкий азарт и, когда за один день до вылета на Аляску визы все-таки были получены (естественно, хоть кому-то, в данном варианте — корреспонденту “National Geographic”— во въезде было намертво отказано), кое-какую бумазею я все же добыл. Разумеется, окольным путем. Не хочу у читателя отнимать время на описание виртуозной техники решения данного вопроса, обмолвлюсь лишь официальным заявлением, что действия Чукотской администрации противоречат российскому законодательству. Но, как говаривал Сент-Экзюпери, если звезды мерцают, значит это кому-нибудь нужно! — мне уже вовсе не требовалось преодолевать коварный пролив. Автор мог смело раскуривать фимиам славы Василия Хромченко с корабля “Головин”, в 1821 году запримётившего эскимосов с проваленными носиками от хронического сифона в местах, где европейцев и в помине не было (и тем самым разрушившего миф об инвазии эпидемий со стороны бледнолицых завоевателей).

Самый большой фурункул на теле экспедиции зрел в Анадыре — ответственные за подобные мероприятия лица просто не в силах были понять, что задуманный переход сопряжен с большой степенью риска, что наши галсы могут лечь и там, и сям — в зависимости от погоды и ледовой обстановки, что при дурной фишке мы и вовсе не объявимся в точно установленном их указом месте. Но деньгов получить им хотелось, причем немалых: за один день оказанных “услуг” на маршруте о. Ратманова — мыс Дежнева — Уэлен с нас предполагалось слупить 30000$. В результате упорных торгов я скостил до двадцатки, но дальше противник стоял насмерть.

— Реально: червонец затрат, — подсказал один провиденский зубр, который не раз организовывал туристские экспедиции в описываемых широтах. Но в уши бога слова его не проникли. В последнюю секунду мы умудрились-таки разыграть “тернопольский вариант на семерной” и остаться при своих.

План выглядел так: группа должна была воссоединиться в Номе, на обмусоленном выше катамаране подняться до городка Теллер, известного разве что приземлением здесь в 1926 году Амундсена на дирижабле “Норвегия”, там в последний раз помять бока в помещении гостиничного типа (выше по берегу ночлег возможен лишь по договоренности с местными бонзами). Затем, по погоде, уже на водных мотоциклах мы должны были покрыть первое 60-мильное плечо до поселка Уэлс, что на самой пипочке мыса принца Уэльского. Тут предполагалось замутить совет в Филях перед основным 51-мильным броском мимо островов Крузенштерна (США) и Ратманова (РФ) на Чукотку.

Кстати, с топонимикой есть некоторые заковыки. На всех американских картах данные каменюги обозваны Диомидами — Большим и Малым, ибо так их нарек Беринг, посетивший острова 16 августа 1728 г. — в день святого Диомида. Российские же картографы предпочитают написание, данное английским исследователем Фредериком Бичи (он, кстати сказать, первым запустил в мир кликуху “эскимос”) в 1826 г.,

видимо, по более благозвучной для русского духа манерности. Хотя на мой лад — Адам Иоганн фон Крузенштерн все одно не Иванов, хоть и числится российским памятником напротив кафе "Лукоморье" в Петербурге.

События

Под самый вечер 28 июня мои сандалии зашаркали по пыльной мостовой Нома — это микростолица северо-запада Аляски. Сейчас в городе проживает около 4000 человек (чуть более половины — аборигены), а на изломе столетия, в вихре золотой лихорадки, когда три счастливых шведа наткнулись на золотишко в ручейке неподалеку, тут роилось 12000 одних искателей удачи. Моют золото и сейчас — прямо в черте города, на пляже. Кто — лопатой и со ржавым лотком, стоя в стоптанных дедами штиблетах, а кто пожирнее — с использованием плавучей драги и гидрокостюма. В хороший день можно хапнуть 2-3 унции (600-900$), но когда он — этот день — будет? Тут же на песочке нехитрый скарб, костерки, палатки трудяг.

Проводил нас туда сам мэр города — Джон Хэндэланд, крепко скроенный добродушный бородач. Он гордо нес живот прямехонько по центру проезжей части главной улицы Нома, в то время как проезжающие авто почтительно расступались и всякий водитель делал ручкой. Салют Хозяину! Кстати сказать, мэр он по совместительству и откусывает всего 75$ в неделю от большого белого вождя из Вашингтона, т.е. для него это вроде как хобби.

В этих краях автомобиль — вид транспорта далеко не главный. Даже молодые пацаны лихо фигуряют на четырехколесных мотоциклах, ну а зимою здесь корольколоролевич — снегоход. Хотя сегодня Ном более всего известен в мире благодаря Идатроду (1200-мильная гонка на собачьих упряжках, стартующая от Анкориджа в первую субботу марта), знаменитых лобастых хаски почти не видно. Содержать упряжку — дело дорогое (говорят, надо не менее 50000$ в год), вот и повытеснялo бессердечное железо героев интриг Джека Лондона в цивилизованные питомники и квартиры. А вот двуногих типажей на променаде мельтешило немало и, думаю, при неправильной расфасовке вопроса можно споро схлопотать по лицу, как и у нас в любом районном центре (за недостатком времени эксперимент в натуре поставить не удалось). Увидеть с утра пьяного эскимоса — дело верное, так что, если зажмурить глаза, чтобы не видеть иноземных вывесок, то можно точь-в-точь распознать родной Среднеколымск, где в аэропорту со стены грозно глядит на вас Юрий Гагарин с беркутиным якутским лицом.

Есть тут и небольшая русская колония — 10 человек, все из Бухты Провидения, побратима Нома. Есть даже бывший партработник с Чукотки, правда, теперь он руководит автомобилем-такси, но все равно — очень важный товарищ.

Спозаранку 29 июня основная группа лихо втиснулась в с иголочки белоснежный "Glacier Bay" (вскоре мы ему обшивочку здорово попортим обо льдиночки!) и взяла курс на Теллер — городок всего в 72 милях севернее Нома. Но это если мерить по пыльняку, а по морю — это целых 5 часов на ветру. Берингово море посапывало штилевыми дремотами и, несмотря на 25-градусную жару, то тут, то там мимоходом из Арктики подмигивали блестками причудливые льдины, причем некоторые из них можно было смело приравнять к айсбергу, сгубившему "Титаник".

Слева по борту нарисовался необитаемый остров Следж, прославившийся авиакатастрофами. Дело в том, что он находится прямехонько на траверзе Нома, и в тумане то один, то другой самолетик, следующий в аэропорт Нома, вдруг да и боднет отвесные насупленные скалы этого безмолвного чудовища. Расплывчатая глыба Королевского острова (о. Кинг) тоже присутствовала в картине Репина, но значительно левее, вдали от проложенного Лари Графом курса, да и славных историй за этим прыщом суши в моей дорожной сумке не значилось.

Уже совсем под вечер (хотя в это время года солнце здесь не скрывается ни на миг) мы зачалились в Теллере. Поглазеть на невиданное судно — легкомысленный катамаран, высыпало практически все взрослое население, ну а дети, видимо, обозначились все до единого. Многие малолетки от избытка эмоций так и пробултыхались в 10-градусной воде без малого два часа — даже глазам было холодно глядеть на данную забаву, а юным эскимосам — хоть бы хны! Заметим, что слово "эскимос" обозначает человека, потребляющего сырое мясо, в то время как "чукча" — оленевод. Оленей интродуцировали на Аляску из Сибири в начале 90-х годов прошлого столетия, но обучали эскимосов пастушьему делу лапландцы из Чухны. Вначале, правда, в учителя позвали соседей — чукчей, но те оказались "чересчур темпераментны, непослушны и не склонны ни к какому порядку" — именно так говорилось об эксперименте в отчете автора проекта Шелдона Джексона.

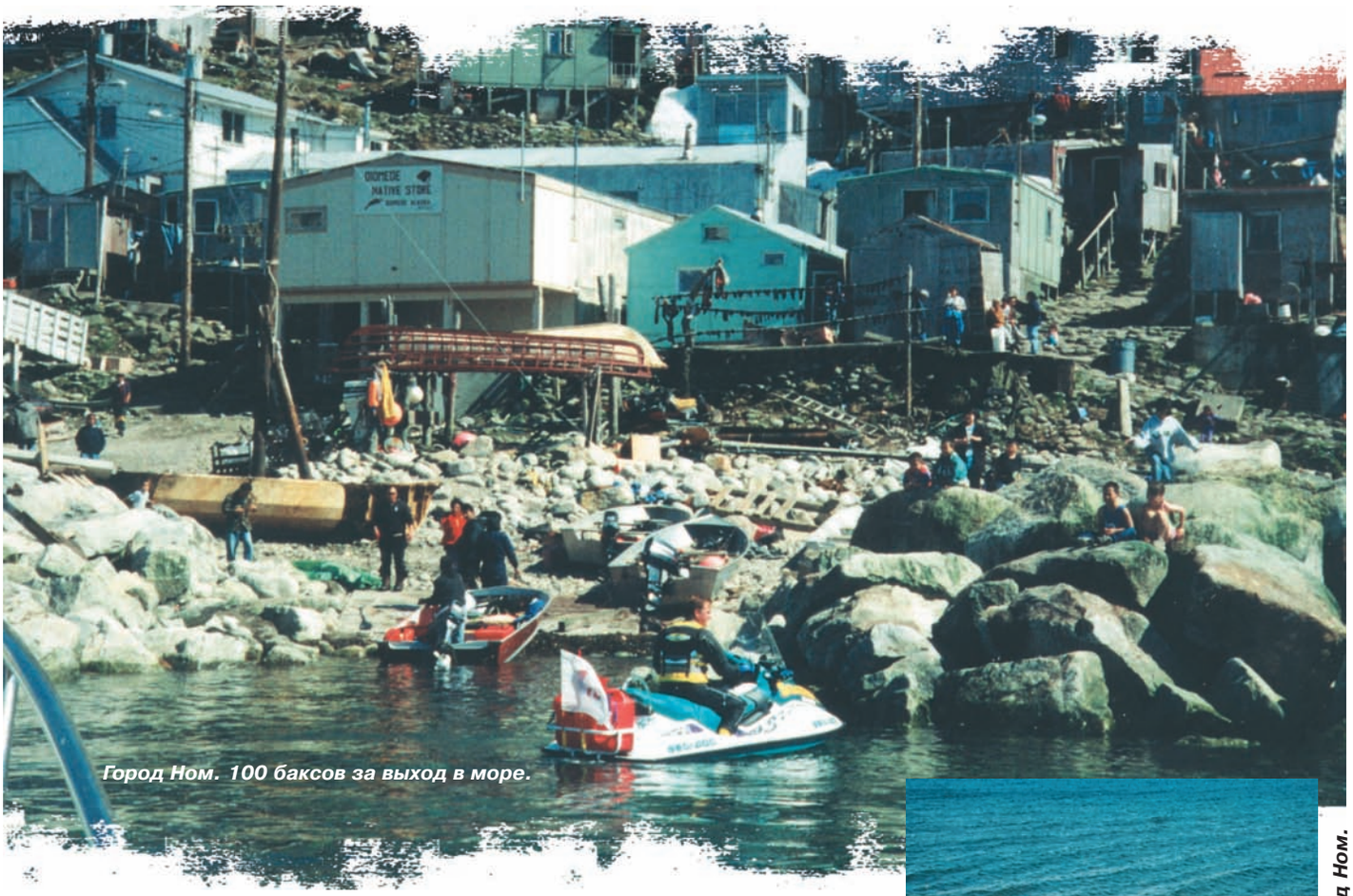
Настырный, точно не вовремя вызревший писяк, корреспондент "Н.Г." Джим в секунд облепил вопросами первого попавшегося под руку аборигена, но тот — не простак-огурчик, мгновенно подсуропил белолицему козырную историю с географией и политикой: "Отец мой с Малого Диомида будет, как-то поехал к родственникам на Большой (т.е. за рубеж — на Ратманова), так его на месяц Советы загнали работать в шахты. А какой из эскимоса шахтер?" Выяснилось, правда, что это было во время последней войны, но местный народец крепко запомнил зубы заморской власти и в перемены в России не верит абсолютно, объясняя все происходящее хитромудрой уловкой казаков-коммунистов.

Да, крепкого трепа, видимо, задал северным народам Семен Дежнев сотоварищи!

Памятуя истории из учебников про плавания Кука и любовь народов к неохраняемым в гавани судам, мы оттащили катамаран метров на 50 от берега, соорудив нечто вроде блока.

В поселке с населением в 270 человек всем владеет европеоид Рик Блоджест — и магазином, и дизельной, и единственной гостиницей. За кредитку или чек можно и в рог получить. Только "нал"! Сам наблюдал, как местный люд просаживает в мгновенную лотерейку сотки и пятидесятки. Где хлопцы их берут, докопаться мне не удалось, знаю лишь, что от государства любой коренной житель Теллера получает примерно 1500$ в год. Один диалог, характерный для здешнего севера, привести бы надо: "Где работаешь?" — спрашиваю я у бесцельно вертящегося на велосипеде в пределах детской спортплощадки эскимоса. "Мне уже сорок, я много работал раньше, — охотно ответил Дэниел, — пришла пора осмотреться, подумать..."

Грозная семейка моржей на самом мысу острова Ратманова



Город Ном. 100 баксов за выход в море.

Современный золотоискатель. Город Ном.

В общем, вопрос делания денег, впрочем, как и технология покупки спиртного (продажа алкоголя в поселке запрещена, а пьяных — полно), осталась для меня тайной за многими печатями.

Расписание жизни поселка довольно забавное: “деревенское время” — как выразился Дэниел. Летом до 2-3 ночи народ шарашится по улицам, зато поутру поселок словно вымер. Занятия в школе начинаются в 9.45, так как ранее ни учителей, ни учеников не добудиться. Полиции нет и в помине — если эскимос что и возьмет, то взаймы, хотя пацанята на “вражеской” лодке стекла повыбивать могут запросто. Для эскимоса все в жизни — временное. С такой меркой он подходит и к решению вопросов собственности — я беру твое, а ты, если пожелаешь, бери мое. Бытие вертится вокруг рыбалки да охоты, хотя местных правил той же рыбной ловли пересказать мне не смог никто, принимая автора за докучливого идиота с материка. Отношение к природе — соответствующее, нашенское. Это я разнюхал, когда бедные канадские киношники пытались словить пару кадров животного мира Аляски (для икэбаны водно-моторного шоу). Но и самый захудалый лосишка или олень, заслышав песню наших “сузук”, не теряя ни секунды, прижав уши, драпал прочь.

“Бесполезно теряем время, — прокомментировал я (член Петроградского общества охотников с 20-летним стажем), когда увидел стаю полярных гусей, сорвавшихся с гнезд задолго до расстояния верного выстрела из дробовика, — зверь тут прочно выучен цивилизацией!”

Правда, выход был найден неожиданно и довольно необычный: в процессе съемок вдруг выяснилось, что на непривычные для здешних пейзажей “Sea-Doo” даже лоси реагируют мало — не знакомы еще. Мы принайтовили специальную кинокамеру к шлему ведущего ботинг-шоу Теда Ренкина. Он и отснял необходимые оператору Войтеку развлекухи.

Так же, как на Российских северах — русский, тутошний аглицкий напрочь стер эскимосские наречия. Лишь старики могут сложить песню или стих на родном языке. Цены для приезжих такие, что впору сесть на диету по системе Порфирия Иванова и перестать думать о суетном.

Водные мотоциклы подвезли нам на трейлере, и мы тотчас спустили их в загадочно-непредсказуемое Берингово море. Погода давала стопроцентное добро, так что наша целеустремленная семейка сразу поутру запаковалась в наряды “варяжского гостя”. Я, естественно, выполнил священную заповедь “полярника” — перед погружением в неопрен не есть, не пить, зато троекратно облегчиться.

В первой тройке запевал значились Тим, Дэвид и автор с гордым флагом родного журнала, принайтованным к багажнику.

“Какой русский не любит быстрой езды!” Вспомнил я об очень правильном восклицании классика лишь в тот момент, когда почему-то обернулся в надежде перекинуться словечком с собутыльниками, но... Даже на горизонтах не то, что гидроциклов, но и лодки сопровождения не наблюдалось! Благо каждый аппарат был напичкан электроникой, так что мгновенно из рации вылезла приличных размеров нахлобучка: мне доходчиво разъяснили, что нахожусь я на спонсированном мероприятии, а не на гонках Париж — Дакар, и следовать ОБЯЗАН в фокусной близости от съемочной группы...

Ждал я этих американских колоссов не менее получаса, после чего обнаружил, что главнейший редактор Дэйв уже более не конкурент: у него что-то стрельнуло, где-то кольнуло и — нет гордеца — уже весело попивает бадвайзер на уютном катамаране.

Я уже обращал внимание читателя на определенное сходство гидроцикла со снегоходом — в формах, управлении, выполнении технических приемов, необходимости предвидения обстановки. При том ветре и волне, что мы имели со старта, никак нельзя было идти медленнее 60 км/ч, и уж совсем негоже было сидеть на аппарате, ну разве что подложив под себя ногу, равно как на снегоходе. Всех этих уловок Дэйв, видимо, не просекал и, конечно же, в момент схлопотал несколько сильных ударов под зад и пару ушатов холодной воды в лицо — тут любой папу с мамой вспомнит!

Попутно мне сообщили, что “есть мнение” не идти на Уэлс и там ночевать, а рубануться напрямки на Малый Диомид и, если позволит ледовая обстановка, зайти на Фэйервэй-рок — самый маленький островок в Беринговом проливе (можно сказать — не остров, а просто здоровенная скала). Точно так же, как и в политбюро ЦК КПСС, где всегда господствовал коллективный разум, автора этой затеи мне впоследствии найти так и не удалось — ведь при таком раскладе сложность приключения увеличивалась как минимум раза в три! А мне еще памятны были слова, услышанные вечером в гостинице от местного многоопытного морехода Вила: “чем меньше времени проведете в проливе, тем больше шансов остаться живыми. Льдины и ветер — вот главная опасность! Ваши жалкие тарахтелки вкупе с вашей пластмассовой лодочкой будут сломаны, как спички, и никто, кроме бога, не поможет”.

Не успели мы провести рокировку, как произошел досадный казус: заменивший Сайдмана “Н.Г.”-Джим тотчас потерял багажник с канистрами бензина, что отнюдь не было хорошим признаком в этих широтах — на любой стороне Берингова моря 60 литров бензина — весьма резонный аргумент в диалоге с местными баронами. Так мы бездельничали лишних 30-40 минут, пока “Glacier Bay” утюжил замысловатыми галсами окрестности в поисках яркокрасных пластмассовых емкостей.

Берег по правой руке навевал уныние своей тундровой лысостью с проседями нерастаявшего июльского снега. Волна гуляла небольшая, хотя ветер флиртовал уже надменно — сидеть на гидроцикле удавалось редко, точно знатному кавалеристу-буденновцу во время атаки на белогвардейские редуты. В неопрене было жарко, пот лил не слабее, чем в хорошо налаженной сауне.

Уже через три часа после выхода наша кавалькада взяла курс на самый маленький “камень” в проливе — Фэйервей-рок, где летом эскимосы ураганят по птичьим базарам, собирая яйца (чайка, так же, как курица, быстренько несет новое яйцо заместо украденного). Но уже милях в трех от берега мы вперились в такие пакеты льда, что пришлось резко повернуть на норд-ост в поисках бреши. Стало заметно холоднее. Думаю, что с 25° ртутный столбик упал до 6-8°, и тотчас нежелательная свежесть облизала ступни и поясницу. Вот когда вспомнишь о бабушкиных шерстяных носках да плотно вязаном водолазном свитере!

Конечно, погода потворствовала экспедиции — с ужасом думаю о нахождении среди тех же айсбергов, но при сильном ветре. (Эти сантименты получили логическое подтверждение двумя днями позже, когда мы вновь пытались выйти из Теллера в море для съемок: рваная двухметровая волнишка и ветер не дали нам фарту и на 2 мили за целый час борьбы, а ведь и в тот день до шторма было далеко!)

Кое-как приключенцы принялись резать ледовые кроссворды, с гидроцикла они вообще смотрелись сплошной стеной, но капитан Граф видел проходы на милю-две вперед (почти как Ленин в лучшие годы). Рассказ волчары Вила из Теллера вертелся в ушах, и чувство уверенности в завтрашнем дне и успехе “сидушного посольства” за океан куда-то делось...

Неожиданные декорации, с одной стороны, поубавили пыл и скорость процессии, но с другой — распалили азарт канадских киношников: и тут им остановись, и там, туда заедь, здесь улыбнись! Голливуд, а не экспедиция. Короче, допозировались и запируэтились до того, что, сталкивая один из гидроциклов со льдины (куда наездники, аки ковбои, заскочили пред оком 60000-долларовой камеры), вывели из строя рулевое управление. Все, естественно, сложили проклятия на Великанова, ибо это был гидроцикл русского, а всем известно, что случись чего — всегда виноваты китайцы или русаки. Но я упрямо отнекивался, многозначительно поднимая кверху указательный палец и направляя покрасневший глаз в сторону Чукотки. Ведь техники езды по льду на водном мотоцикле еще никто не придумал!

Попытки провести ремонтные работы в полевых условиях результата не дали — горести главного сидушника Тима не было края. Он и пинал “GTX RFI”, и плевался, и бранился, в общем — производил намаз мужика, заставшего супругу в объятиях потного любовника. Но делать нечего — причепили хромого скакуна на кнехт и поволокли на Малый Диомид (он же Крузенштерн). Скорость, конечно, потеряли здорово, впрочем, как и увеличили расход горючего двигателями катамарана. Шел восьмой час берингийских потешек.

Видимость все время была исключительная — все три острова, Аляска и Чукотка натирали глазенапы постоянно, даже странным казалось, что столько прежних искателей за прухой терялись в тумане в совершенной близости от Америки. Буквально за милю до Малого Диомида лед внезапно исчез, мы обогнули остров слева и на самой западной пипке скалы разглядели домишки на сваях. Более постылого проживания трудно себе вообразить — ни единого кустика, ни капли натуральной воды. Поселок из 150 эскимосов добывает питье из льда и снега, летом запасы воды хранятся в гигантской цистерне. Бок о бок, дом в дом, все жизненное пространство ограничивается хорошо если 500 м^2, а может, и того менее. Вроде Америка, но полосатого флажка нигде не просматривалось. Это несколько шокировало: американосы втыкают полосатика где надо и не надо, но чтобы на целом острове не значилось признаков янки — это уже из ряда вон.

Исторически доказано, что островитяне дружелюбием не отличались никогда. Они осыпали залетные шхуны градом стрел, наводя страх на прочие окрестные племена (об этом, например, свидетельствуют дневниковые записи судна "Габриэль" Михаила Гвоздева и Ивана Федорова, которые в августе 1732 г. попытались тут навести порядок, но даже пристать не смогли). Поговаривали даже, что диомидцы — каннибалы и долбили незнакомцев, дабы те не зарились на тюленя и моржа, основной источник жизни в проливе. Так случилось и на этот раз. На наш простодушный вопрос — можно ли зашхерить где-нибудь подраненный гидроцикл, председатель общины острова Патрик Омиок отвечал так: "Однако можно, но безопасность машины не гарантирую, детей много, за час-другой разберут".

Хотя недели две загодя сценарист канадцев договаривался с местным царьком об интервью, ни поговорить с ним, ни совершить этнографическую прогулку нам не позволили, запросив по 100 баксов с носа плюс еще неопределенную сумму за проход в магазин, видимый метрах в 70 от берега.

В крохотной бухточке, куда не смог бы втиснуться маленький "Glacier Bay", бурлила активность. Моторки с эскимосами причаливали и отчаливали, дети и тетки скакали по камням, гомоня с охотниками. Шла летняя миграция морзверя, и винторезы в лодках, и окровавленные по локоть руки диомидцев не оставляли сомнения в конечности живой материи на организменном уровне. Да и прямо на берегу валялись тюленьи шкуры мездрой кверху. Это неудивительно. Ведь основу пищевого рациона островитян составляет тюлень — для пропитания и жизненной деятельности нормальной семье на неделю надо забить не менее 6-8 ластоногих (в добрые времена у особи мужского пола числилось не менее 6 жен, хотя и сегодня полигамия оченно приветствуется).

Интересен один из местных гастрономических рецептов: снимают шкуру тюленя через рот, оставляя жир, а получившийся мешок набивают нещипанными утками. Квасится данная запеканка ровно год, и вуаля — жрать подано! Праздничный деликатес — голова моржа — готовится так. Ее по свойски закидывают на крышу дома и глотают слюну, пока ус не даст слабину и его можно будет свободно удалить, а уж тогда голову — в центр пиршества.

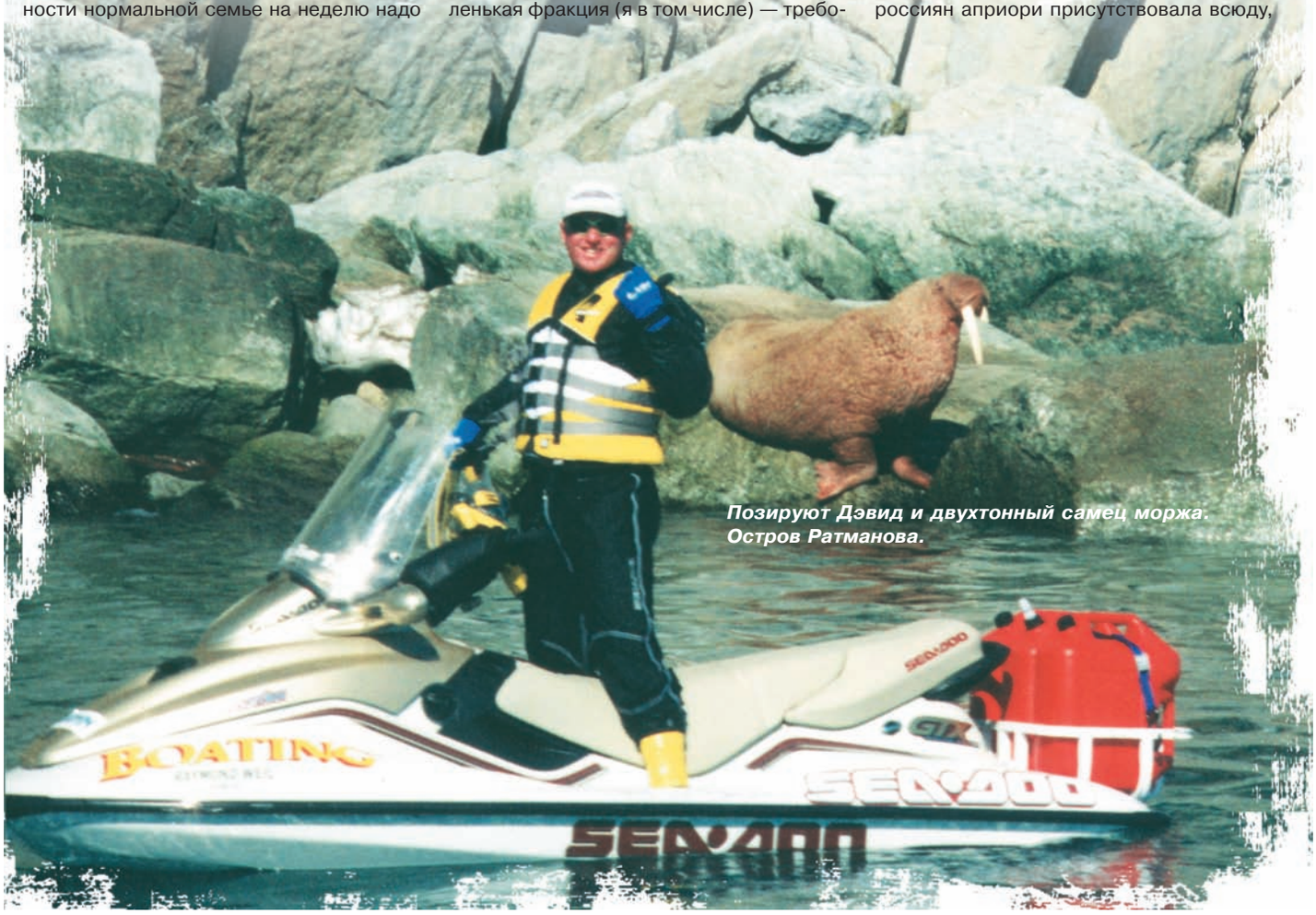
Оба острова меня усладили птичьими базарами, а Ратманова подарил свидание с китами и моржами, которые никак не хотели покидать уютный камень и дали мне возможность снять свои "пенки" и утереть рыльце всяким там "Национальным географиям", заполучив эксклюзивную фотку "Sea-Doo" в трех метрах от надменного моржового... клыка.

Лирика-лирикой, а на Малом Диомиде мы оставили еще два часа времени, договариваясь, вытаскивая и чаля раздолбанный гидроцикл. И когда экпедиция пересекла госграницу, а также границу нового дня, въехала в соседнее полушарие и приблизилась к Азии (о. Ратманова, где виднелись постройки российской погранзаставы), было уже 5 часов вечера. Горизонт блестел чистотой — ни льдинки — и хорошо просматриваемым лбом мыса Дежнева. Ходу — 40 минут. В составе группы вдруг начались разброд и шатания. Киношники нагло требовали русских в кадр, а на Чукотке ближайшим поселением обозначался поселок Уэлен, разрешения на заход в который у нас не было. Кому-то после пива все было до фени и лишь маленькая фракция (я в том числе) — требовала продолжения банкета. К сожалению, маршала Жукова в списках команды катамарана не значилось, а простодушный Дэвид Сайдман наивно хотел отвезти подарки русским погранцам на заставу. "Не застрелют же!" — театрально разбрасывал он руки и тыкал себя в грудь: вот он — весь здесь, скромный нью-йоркский редактор.

"Еще как застрелят, и маму родную вспомнить не успеешь", — зло огрызнулся я, но уже только по-русски. Дозволения заходить на о. Ратманова у нас, естественно, также не было.

16-й канал на заставе не отвечал. Четверть часа я, точно попка в клетке, долбил погранцов вопросами типа — "первый ответь второму, что с поездом?" Американцы почтительно переминались и заискивающе посматривали в сторону заставы, но эфир сыпал лишь песком, а однокорытники мои тревожно отмалчивались (как потом выяснилось, ни рация, ни локатор на заставе не работали, можно было пройти милях в десяти от острова, и никто нас не заметил бы). Опыт уже имеется: есть данные, что бесстрашные японцы безо всяких приглашений бродят в российских водах и высаживаются, где ни попадя. В конце июня, например, однажды поутру сонные пограничники обнаружили в Бухте Провидения корабль под британским флагом — фиг знает как попавший в суверенные воды.

На изломе ротмановского обрыва, где располагались казарменного вида постройки, отчетливо виднелась стайка военного народу — персон десять, не более. Психология янки прочитывалась с легкостью: ага, сверлят нас глазами, но молчат, значит, что-то задумали. А, как известно, все боятся того песика, который молчит. Тем паче, что в американском мозгу армия россиян априори присутствовала всюду,



Позируют Дэвид и двухтонный самец моржа. Остров Ратманова.

точно незыблемая египетская пирамида. Это у себя на родине они могли беззаботно потешаться над хромоногим и одноглазым, с хроническим расстройством желудка “русским медведем”. Но когда все происходило на длине ружейного выстрела, бравого запала североамериканцев и след простыл. Даже родной баптистский пастор вряд ли смог бы убедить моих струхнувших экспедиционников в том, что у армейского “мишки” вдобавок еще инсульт с двусторонним воспалением легких и обширным инфарктом в довесок.

Но, семь бед — один ответ: единством в группе и не пахло. Дебаты о хитромудрости наследников Карацупы явно зашли в тупик. Тело мое, насильно втиснутое десять часов назад в неопрен, начинало подавать явственные знаки протеста. В основном под их влиянием я и рванул к своим, прихватив все нужные и ненужные папиры. За мною увязались Тим и Джим, взгромоздившись на один гидроцикл, будь они неладны.

Какого-либо явно различимого причала на острове не значилось, а волна была хотя и небольшой, но вполне достаточной, чтобы раскокать еще один аппарат о секиры неровно зазубренных скал. Сверху последовала отмашка проплыть левее, и действительно — там обозначилась бухточка, где худо-бедно можно было попытаться сойти с гидроцикла. Но все равно, без помощи подоспевших камуфляжных молодцов я вряд ли справился бы один с тяжелым “Sea-Doo”.

Пограничники, наверное, с меньшим удивлением встретили бы очередную посадку марсианина, нежели залет с американской стороны пестрого водного мотоцикла со странно одетым русским человеком на борту.

Группа, скатившаяся по косогору на свиданку, являла собою нечто среднее между бойцами известного в 20-е годы на Тамбовщине атамана Антонова и гвардейцами Радована Караджича, только вернувшимися из долгих скитаний по боснийским горам. Человек на пятнадцать этой ватаги виднелся один десантный “калаш” на плечах бородатого, но худого “повстанца” с погонами старлея. Оружием была и ракетница в руках молодого, приятной наружности человека в стоптанных кроссовках, как потом выяснилось — начальника российского форпоста.

На горизонте — Азия. Вид с острова Ратманова на мыс Дежнева.

Врать не стану, уже сама идиотская идея посещения этого острова вызывала тревожные позывы внизу живота, а уж воплощение ее в реальность ничего хорошего не сулило тем более.

“Этого задержать до выяснения, всех прочих высадившихся — арестовать!” — последовала заученная тирада командира в кроссовках.

“Влип очкарик...” — стучали в висках молоточки крошки Цахеса, пока меня конвоировали в “нумера”.

Джим Торнстон прощается с российскими погранцами

Подъем на гору шел непросто, тропинка была натопана сапожищами, но не менее чем на 100-метровом траверзе виднелись многие преграды из сотен ржавых бочек и нагло-спорый (думаю, что по колено) ручей, и все это следовало преодолевать вприпрыжку, точно на тренировочном полигоне при сдаче курса молодого бойца. Но я не просто карабкался наверх — я всеми возможными увертками отчаянно пытался просигналить тем уродам, что втихаря увязались со мною на запретный остров и преспокойненько барражировали на втором мотоцикле вдоль берега, чтобы они ни в коем случае не поддавались на ласковые заманивающие пассы и улыбки солдат. Я и поднимал руки кверху, и показывал кулаки, в общем — производил культовый обряд обычного дурика, достаточно понятный для любого гуманоида, кто за свою жизнь читал хоть что-то, кроме “Приключений Буратино”.

Застава привела мои чувства в полный ноль — срочно захотелось стать гражданином какой-либо маленькой банановой республики и не думать о молоткастом и серпастом, что ехидно приютился в кармане.

Бедные, забытые родиной ребята! Думаю и на колымской зоне условия будут получше. Книги Вовы Ульянова и материалы съездов партии на обветшалых полках, расшатанные стулья, грязная постель, чай из обгрызанной кружки — вот он Тарковский безо всяких подмалевок!

Мы неторопливо беседовали с ратмановскими мужиками за жизнь (как никак, а все-таки свой помидор вкуснее), когда внезапно впорхнул все тот же командир и развеселил: “Поступила команда — оружие не применять!”

Веселенькое дельце вырисовывалось. Оказывается, могли бы заколбасить славного представителя “Катеров и яхт”!

Все документы были проверены. Как обычно, вызвала подозрение моя прописка в Петроградском районе СПб — нету такого на карте! Однако обошлось.

В знак примирения главный островной пограничник подарил пришельцам зеленую фуражку с царской короной и распя-

Выход в море под прицелом камеры

той птицей, очень напоминающей цыпленка табака в белом вине.

Командир, командир, хороший ты парень! Как, впрочем, и все остальные пограничники с острова Ратманова. Что за государство представляешь ты, нужен ли ты ему, какие тропинки привели тебя на эту скалу и какие дороги выведут из сумрака невзгод? Мы все — молекулы в бульоне обстоятельств, но твой напиток горче слез. Береги себя, командир, ты — настоящий мужик!

Мои фантики, Тим и Джим, давно высадившиеся и уже успевшие покорешиться с погранцами, ждали меня на берегу. Они облобызались с россиянами, оставив в память о себе бутылку вонючего вискаря, 12 банок пива и пару свежих номеров "Плейбоя". (Изверги. Конечно, я не ведал о журналах, а то бы точно изорвал их в клочья.)

Обратно на лодке мы нарисовались где-то в половине восьмого — народ к тому моменту приуныл, и решение было принято без нашего мандата — шуруем обратно, напрямки в Теллер! И так достигли многого — в ближайшие 100 лет никакой псих не попрет в эти широты на водных мотоциклах!

Мои и Тима жалкие призывы рвануть на Чукотку — всего-то 40 минут делов — наткнулись на забор доводов. В общем, хилый западный народ устал и, получив достаточно горячительных пилюль (другое полушарие, иной континент, следующий день, русские погранцы), споро засобирал чемоданы. "На скалу Чукотскую нам пялиться нечего!" — таков был окончательный вердикт.

Единственное, что мы спроворили с Тимом, так это объехали остров Ратманова, высадились на противоположном его берегу, побродили по разрушенной эскимосской деревне (все местные жители были вывезены властями давно в Уэлен). Пофоткались на фоне непуганых моржей и птичьих базаров.

Прощай, Россия! Неведомо будущее твое, но лик и образ твой пригож и целителен — людьми, чувствами, воспоминаниями...

Поддав газу, мы вновь очутились в светлом вчера. Флюгер настроения эскимосов на Малом Диомиде все еще глядел на "пасмурно", и в девять часов вечера экспедиция пустилась в обратный путь. Правда, по просьбе дирижеров шоу "Glacier Bay" вновь пересек все эти долбаные мифические границы — нужно было запечатлеть глыбу Ратманова с юга. Тем временем, экономя бензин и силы, мы с Тимом прятались от ветра за отростками скал меньшого брата Диомида.

Погоды вновь повернули на холод, и я был несказанно рад быстрой езде на гидроцикле, ибо иначе дал бы верного дуба. Правда, милях в пяти от Диомидов расплескалась приличная волна, так что даже полный газ не спасал от противно-холодных "огурцов". Облупленная солнцем башка, обернутая камуфляжем, промерзла насквозь и нос был заложен, как шампанское в бутылке, перестоявшей в холодильнике, но, как и всегда случается на морском ветру, через пару часов сопли исчезли, как девичья скромность на танцах в деревенском клубе. Порою гидроцикл зависал в воздухе метров на 15-20, я вкладывался в ритм прыжка, низко наклоняя голову вдоль руля и отвороча курдюк далеко назад, как бы подглядывая за девками в невидимую замочную дырку. Желающих поупражняться в скорости очередь не стояла — мы с Тимом поняли, что тянуть нам бурлацкую лямку придется до самого Теллера. Тем не менее, когда часов в 11 вечера мы вновь воткнулись в Рабиновичей (почему-то всю дорогу на языке крутилась старая шутилка: Айсберг — Вайзберг — Эйзенберг, Рабиновичи всякие), оператор Войтек застопорил процессию — уж больно сахарно ложился вечерний свет на причудливые бело-сине-зеленые круассаны льда. Кое-где пятнились изюмины невесть чего иссиня-черного, а вот появился малиновый десерт — тут явно покуражились братаны-эскимосы, убили глазастого тюленя. Опять нацировивший глаз Голливуд с тошнотными обнимками, улыбочками и позами вокруг маленького российского флажка. На месте гордого знамени "Катеров и яхт" красовалось лишь обломанное древко; после всех вышепересказанных тустепов с пограничниками, моржами и эскимосами флажок бесследно исчез. И никто не заприметил нового счастливого обладателя реликвии, на которой предполагалось расписаться всем участниками, чтобы затем переслать в редакцию в Питер.

Некоторые снимки делали прямо на флоппи-диски и тут же через модем шарашили фиг знает куда, чтобы вся планета кайфовала вместе с нами в Беринговом коктейле. Кроме того, Тим забацал на концовочку то ли слалом, то ли фристайл среди льдин на скоростишке под 80 км/ч. Хотите верьте, хотите курите Беломор, но я проникся уважением — не каждый слесарь отчебучит такие коленца!

После очередной дозаправки мы безо всяких конфузов поджали газ и рванули на базу. Усталые, но довольные, "Sea-Doo" воткнулись упрямыми носами в гальку дремотного Теллера около 2 утра, т.е. почти через 16 часов от начала балагана.

Когда основная группа подтянулась к столу, червоные наездники уже пребывали в оченно положительном расположении духа, ибо в своем багажнике я "нечаянно" обнаружил бутылку ливизовской пятизвездной, что незадолго до событий приволок мне с родины братан Антон. Я мечтал о краснозвездной заразе всю обратную дорогу, особенно при каждой последовательной встрече лица с холодной волной. По сценарию, пузырь намечалось распить или в России, или на льдине, но впопыхах кинопроб о главном фетише запамятовали. Оно оказалось и к лучшему. Не каждому смертному было дано разговеться бодряжкой, проделавшей столь нелепый путь Европа — Америка — Азия и обратно.

"Ну и здоров ты, Тим!"

"Ты тоже, Андрюха, мужик!"

Подоспевшая к трем утра экспедиция закрепила успех добрым вискарем и многократными здравицами за всех присутствующих.

"Место в Гиннессе тебе обеспечено, — гнусавил вдохновитель Сайдман, — поверь, никто в ближайшие много лет и не сунется в эти широты на водном кадиллаке".

Так-то оно так, но некий горький привкус непонятной победы все-таки прилип к небу и першил в горле незаконченным актом надежды.

"Конечно, Дэйв, мы — молодцы", — смачно тюкнул я пластмассовым стаканом об его незатейливый кружак и загадочно улыбнулся.

Еще никто не знал, что, пока катамаран ковылял в конюшню, мы с Тимом, обратавшись питерской водкой и распластавшись над картой северной Пацифики, наспех промеряли расстояние между Атту и Киской (последние острова в Алеутской гряде и единственная территория США, оккупированная Японией во время второй мировой) и Командорами...

Андрей Великанов

Аляска — о. Ратманова — Сиэттл

ТЕМАТИЧЕСКИЙ УКАЗАТЕЛЬ

основных материалов, помещенных в № 157-170 журнала, вышедших в 1993-1999 годах

Напоминаем сквозную нумерацию этих 14 номеров журнала по годам выпуска:
№ 157 (1-2) вышел в 1993 г.;
№ 158 (1-4) вышел в 1995 г.;
№ 159 (1) и № 160 (2) вышли в 1996 г.;
№ 161 (1), № 162 (2) и № 163 (3) вышли в 1997 г.;
№ 164 (1), № 165 (2) и № 166 (3-4) вышли в 1998 г.;
№ 167 (1), № 168 (2), № 169 (3) и № 170 (4) вышли в 1999 г.
Напоминаем также, что указатели ранее напечатанных материалов можно найти:
— *помещенных в выпусках 1-10 — в вып. № 10 (вышедшем в 1967 г.);*
— *помещенных в выпусках 11-22 — в вып. № 22 (вышедшем в 1969 г.);*
— *помещенных в номерах, вышедших за 1970 г. — в № 28; за 1971 г. — в № 34; за 1972 г. — в № 40; за 1973 г. — в № 46; за 1974 г. — в № 52; за 1975 г. — в № 58; за 1976 г. — в № 64; за 1977 г. — в № 70; за 1978 г. — в № 76; за 1979 г. — в № 82; за 1980 г. — в № 88; за 1981 г. — в № 94; за 1982 г. — в № 100; за 1983 г. — в № 106; за 1984 г. — в № 112; за 1985 г. — в № 118; за 1986 г. — в № 124; за 1987 г. — в № 130; за 1988 г. — в № 136; за 1989 г. — в № 142; за 1990 г. — в № 148; за 1991 г. — в № 153; за 1992 г. — в № 156 (5-6).*

Кроме того, аннотированными и иллюстрированными указателями являются две выпущенные изд-вом "Судостроение" книги Ю.Казарова и Н.Соколовой: "Путешествие по "Катерам и яхтам" (охватывает материалы 1-76 номеров) и "По страницам "Катеров и яхт" (77-118 номер).

ОБЩИЕ ВОПРОСЫ ПРОИЗВОДСТВА ТЕХНИКИ ДЛЯ СПОРТА И ТУРИЗМА

Фирма "Стрингер" и ее лодки, К.Константинов ... 157
Сормовские катера на воздушной подушке, Ю.Лобашев, М.Хаймович ... 157
Эскадра своими руками, Б.Очередин ... 157
Лодки Дмитрия Курбатова ... 158
Алюминиевые лодки "Литек", В.Чупайло ... 158
Строит Лазаревская судоверфь, А.Юртаев ... 159
Прогулочные лодки на "Мессе Дюссельдорф", К.Константинов ... 159
О практике патентной охраны, В.Томашев ... 159
Строит "Алмаз" ... 160
Что надо знать о патентной защите, В.Томашев ... 160
Новые мотолодки из Комсомольска-на-Амуре, Н.К. ... 161
Фирма "Арт-Марин": три варианта возрожденного "Фофана" ... 161
На Московской бот-шоу, А.П. ... 162
Алюминиевые лодки Адмиралтейских верфей ... 162
На стендах "Невы-97", А.П., К.К. ... 163
"Mercury" в России ... 163
Яхтенный центр "Sea Rey" в Европе ... 163
Окунь-большеротик и будущее малого флота ... 164
Спортивному флоту в Саратове быть!, Р.Пацевич ... 164
Новые катера Костромского завода ... 164
Норвежский парадокс (обзор), Е.Ш. ... 164
Нам тридцать пять ... 165
"Курс" конструктора Ершова, К.Константинов ... 165 и 169
Катера завода "Амур", Б.Соколов ... 165
На Корабельной стороне (Соломбальская судоверфь), В.Соколов ... 165
На II Ростовской Уик-энд ... 165
Лодочные прицепы-трейлеры (Автохарт), И.Алясьев ... 165 и 166
На бот-шоу Вене-98, В.Митрофанов ... 165
"Мнёв и К" — новое поколение надувных лодок, К.Константинов ... 166
На родине "Джеткрафтов", А.Великанов ... 166
Конструкция корпуса и его постройка
по системе Speed Strip, Мортранс-Моткрафт ... 166 и 169
Первое судно, сертифицированное по Правилам ЕС ... 167
30 лет Боот-Дюссельдорф, К.Константинов ... 167
Весна, Москва и воздушные змеи, А.П. ... 168
Под флагом "Нимбус Ботс" ... 168
Катера с берегов Амура ... 169
"Крылатый металл" вновь пробует воду (новинки ВАСО) ... 169 и 170
Выставка в "Ленэкспо": и "бот", и "шоу" ... 169
"Бостонский китобой" сегодня, Н.К. ... 169
Морские высоты концерна "ELAN", А.П. ... 169
Пластик-фантастик, или Лодки фирмы "Escape", П.Андреев ... 169
Отдых "под ключ" на катере в Самаре ("ДСК" и "Прокат") ... 169
"Майами-15" — МЛ фирмы "Стрингер" ... 170
Сезон 2000 уже открыт в Гамбурге. В.Усачев ... 170
"Бастеры" на рубеже веков. Н.К. ... 170
Юбилей ЦМКБ "Алмаз" ... 170

МОТОРНЫЕ СУДА

Общие вопросы

Рассекающие волну (катамараны), Н.Корытов ... 157
Скоростные возможности катамарана (СПК, водометы) ... 157
Голубая лента у "Дестриеро" ... 157 и 158
Глиссирующий катер под парусами, Д.Курбатов ... 158
Катера в борьбе за Голубую ленту Атлантики, Н.Карасев ... 158
Катерники принимают вызов (за рекорд Жюля Верна) ... 158
Профилированная наделка на продольном редане, Н.К. ... 158
Дополнительный брызгоотбойник ... 158
Пять вариантов реализации одной идеи, Ю.Гельтман ... 159
"Силвертон-Экспресс" и другие ... 159
Парус на мотолодке, А.Лубянецкий ... 159
На берегах Оби (репортаж с з-да "Алмаз", Новосибирск), В.Бухарин ... 160
Гидроциклы фирмы "Влад", М.Губерман ... 160
Некоторые пути экономии топлива, В.Жинкин ... 160
"Джазовые импровизации" на тему "джет", К.Константинов ... 161
Новые катера из Швеции, Н.К. ... 162
О рекордах, здравом смысле и высокой мореходности СМПВ, В.Дубровский ... 162
Катамаран в роли моторной яхты; Моторные яхты "KKG + Dr. Mai" —
глазами конструктора, И.Баскаков ... 163
Катер "оффшор" — гидроаэродинамика без формул, Ю.Войнаровский ... 163
Прощай, "Британия". Какой быть новой "Британии"?, Е.Ш., В.М. ... 163
Новая концепция скоростного судна — рассекающий волны
тримаран, В.Дубровский ... 164
Забытый вариант "моторки", Ю.Казаров ... 164
Из опыта установки продольных реданов, Ю.Петров ... 164
Мотолодка по-американски (МЛ "Байляйнер"), Н.К. ... 165
Гидроцикл — друг или враг? Д.Нэтчез ... 165
Мили. Узлы. Рекорды. Английский рекордсмен
("Кейбл энд Вайерлесс Эдвенчер) ... 165
Конструкция катамарана с исп. энергии носовых расходящихся волн, Л.Сырчин 165
Как два одинаковых по длине катамарана могут быть
столь разными?, М.Мальдонадо ... 166
Мили. Узлы, Рекорды. О судьбе Голубой ленты ... 166
Водоизмещающе-глиссирующий корпус малотоннажного судна
(новый тип обводов), Ю.Лобынцев ... 166
Пионер термопластовой эры, Ю.Казаров ... 167
Скоростные суда с необычными водометными установками, Н.Корытов ... 167
Испытания катера "VSV50 Wave Piercer", В.Зубрицкий ... 167

Несколько слов о волнопронизывающих корпусах, Н.Карасев 167
Водоизмещающие катера-многокорпусники, Б.Синильщиков 167
RIB наоборот (“складная” МЛ “Зодиак”) 168
Мили. Узлы. Рекорды. Портрет рекордсмена 168
Из опыта постройки парового катера, В.Клоков 168
Исходные данные для оценки скоростей и расхода топлива
серийных МЛ, В.Елисеев 168
О “Бостонских китобоях” 169
Четыре шага в будущее, М.Мальдонадо 169
Рекордсмен по сложности обводов 169
От самоходных моделей к проекту моторной яхты СМПВ, В.Дубровский 169
Повышение эффективности руля быстроходного судна, А.Коршунов 169
Катамаран с плавниковым движителем
(с комм. В.Амфилохиева и М.Басина), Г.Семенов 169
О мотолодках “Бастер” 170
Интерцепторы — средство управления гидродинамическими параметрами
быстроходного судна. М.Мавлюдов, Ю.Садовников, В.Титов 170
Ротоплан “Марлин” (проект). А.Кузьмин 170

Проекты и описания катеров и мотолодок[1]

Быстроходная надувная лодка (РИБ) “Стрингер-550”, В.Вейнберг 157
Водометный катер кооп. “Курс” 157
“Дестриеро” — триумф достижений современного катеростроения, Н.Корытов 158
ДСП: Проект катера-яхты “Катран”, Д.Курбатов 158
Быстроходный катер “Альбатрос”, В.Комельков, В.Бобиков 159
МЛ “Казанка-5М4” — очередная модель из популярного семейства 159
Наша автомобильная моторка (3,3 м), А.Ткачук 159
“Мастер-500” на мерной миле редакции, К.Константинов, В.Жинкин 160
“Дельта-люкс” — молодежная лодка в стиле “Джаз”, Б.Ершов 160
Морской бродяга (“Тарга-27”) из страны Суоми, Н.К. 160
Прогулочно-экскурсионный катер своими руками, А.Новиков 160
Автомобильная мотолодка “Воронеж-мини” на мерной миле
редакции, К.Константинов 161
Первый отечественный катер с приводами Арнесона “Мангуст” 161
“Эксплорер” — забава серьезная, Н.К. 162
ДСП: “Радуга-50” — седьмой цвет “Радуги”, Ю.Зимин 162
“Бесенок” — двадцать лет спустя, Е.Данилов 162
Двухсекционная лодка под “Вихрь”, И.Петрович 163
Мой воднолыжный буксировщик, И.Ионов 163
ДСП: Трехсекционная моторка на основе “Автобота” 164
Первый катер-монотип для гонок открытого моря (Окке Маннерфельт) 164
Амфибийный катер-аэросани “И-1”, Ю.Ишков 165
ДСП: “Нептун-33” (МЛ) плюс “Нептун-23” (ПМ), Ю.Зимин 165
“Амфистар” — первый серийный экраноплан,
официально признанный экранопланом, Ю.Егоров 166
Сибирский богатырь “Обь-4”, В.Бухарин 166
Сравнение 30-футовых катамаранов “Кобра” и “Хайдрокэт” 166
Экскурсионный катер для малых рек и каналов, В.Плеханов 167
О тримаране со склад. поплавками “Трэк-2”, Б.Синильщиков 167
Водометный катер “Пилад”, А.Буданаев 167
Экранолет “Иволга-2” на испытаниях, Ю.Макаров 168
РИБ “Стрингер-550Р” — новая ступень комфорта 168
“Минор” и “Минорита” 168
ДСП: “Норд-вест-57” — катер (МЛ) для семейного туризма, воскресных
прогулок, рыбной ловли, занятий подводным спортом, а также для различных
служб, Ю.Зимин 168
“Кальмар” — новая разработка (РИБ) фирмы “Курс”;
Гидро-джип на невских ухабах, А.Артем 169
“Юкон” — глиссирующий снегоход-амфибия с эластичным днищем, В.Бухарин 169
Мини-мотолодка “Стрингер-350”, А.Даняев 169
О катере “Максим” и МЛ “Аргонавт” ..... 169 и 170
О “Бостонских китобоях” сегодня 169
Модернизация крылатой “Стрелы”, Ю.Карнаух 169
Испытания аэроглиссера фирмы “ТехноСпортЦентр”, А.Лисочкин 170
Испытания МЛ РИБ “Танго-420”, А.Лисочкин 170
Испытания МЛ производства ВАСО, А.Лисочкин 170
“Майами-15” — немного солнца в невской воде 170
ДСП. Складная трехсекционная лодка “на все случаи жизни”, Е.Пластинин 170
История моего катера “Скат”, А.Самсонов 170

Сообщения:

О МЛ “Майами-515”. О МЛ “Стрингер-480” 157
О МЛ “Литек” (“-33”, “36”, “-39”, “-59М”) и катере “Литек-62” 158
О вариантах скегового СВП на базе “Уссури”. О катере “КМП-6” 159
О МЛ “Обь-3”, “Обь-4”, “Сибирячка”. О РИБ “Soy Diesel” 160
О МЛ “Амур-7” и “Стрела-3”. О прогулочном судне “Детинец”.
В мире гидроциклов: съемные корм. спонсоны; защитная накладка;
блок двигатель-водомет; чемпионская решетка. О 100-метровых катерах
по идее “Дестриеро” 161
“Блик” — ветеран Ладоги (Ю.Зимин). Печальная история моих “саней Фокса”
(Ю.Петров). Водометные сани Фокса с самодельным дв., В.Матвеев 162
Гидроциклы у нас дома 163
Об американских рыболовных МЛ. О катере “КС-102”. О корвете “Sea Wraith” ... 164
О катерах “Стрела-3”, “-4”, “-5” и “Авиакобра”. Сегодняшняя “Сигаретт”.
Мини-СПК. Рекорд кругосв. плав. под мотором. О лодках ЗАО “Стрингер” 165
Об испытаниях “Иволги-2”. О катерах з-да “Амур” ..... 166 и 169
О катере МОТ-111 “Навигатор”. О “Пионере-Мульти” и “Мульти”.
О быстроходном катере “VSV50” 167
О катерах “Нимбус”. О катерах “Ал-Фиш 25”. О РИБ “Ribster 400” 168
О МЛ “Стрингер-350”. О надувн. МЛ “Танго-360”. О РИБ “Мустанг”. О мот. яхте
“Ультимейт леди”. О катерах “Elan”. О катам. “Awesome 770”для кругосв. “Днепр”
под “Ветерком” (А.Онофричук). Если одного ПМ мало (В.Сидельников) 169
О РИБ “Танго-360”. О МЛ “Воронеж-мини-2”, “Кейс”, “Воронеж-М”.
О катере “Sanracer”. О весельно-моторной дори 170

[1] Здесь и далее буквами “ДСП” отмечены материалы, печатавшиеся под рубрикой “Для самостоятельной постройки”.

ДВИГАТЕЛИ

Общие вопросы

Нетрадиционный ДВС, В.Кушуль и др. 157
Устройства, облегчающие запуск дв., Б.Синильщиков 157
Разгрузочное устройство для испытаний дв. на швартовах, А.Коршунов 158
Конкурентоспособный бесшатунный ДВС конструкции А.Иванова 160
Некоторые пути экономии топлива, В.Жинкин 160
От структурирования воды — к структурированию
технических масел, Г.Сергеев 161
Время четырехтактных 164
Несколько слов о будущем лодочного двигателя (“Виктория” работает
на перспективу), А.Добросоцкий 164
Кинематика поршневых машин XXI века, А.Иванов 165
Топливо для современных дизелей, М.Ткаченко 166
И вновь “Виктория”: Адаптивная система зажигания ДВС, Г.Михайлов 168
Новое слово в морской технике — двухскоростная коробка передач, К.К. 168
Как устроена двухступенчатая передача, Б.Синильщиков 168
Модели двухскоростных передач “ZF Marine” 168
Двадцать часов с мотором “Selva-30”, К.Константинов 169
Современные приводы с подсосом воздуха 170

Стационарные двигатели

На горб сопротивления с помощью компрессора (дизель “Вольво-Пента”) 157
Два дв. на один вал 158
Новые стац. дв. “ПД-211” и “ПД-221” (6 и 12 л.с.), Н.Казанцев 159
О стац. дв. “Л-12”, Е.Фишбейн 161
“Volvo Penta”: взгляд на ближайшее будущее 164
Двигатели с угл. колонками фирмы “Вольво-Пента” 165
Дв. на малой водоизм. Лодке 166

Отечественные подвесные моторы

Общие вопросы, сообщения, советы

Новый ПМ из Сибири (“Бийск-45”) 157
О работе ПМ на бензине АИ-93 157
30-сильный “Вихрь” работает на керосине, А.Птичкин 158
Измеритель уровня горючего в топливном баке, В.Шацкий 158
Масла для подвесных моторов, Е.Мещерин, М.Островская 158
Пружина вместо румпеля, А.Давлетов 159
Звукоотражатель на голову, С.Тишин 159
Возрожденный “Нептун”, Ю.Ефремов 161
Вклад киевских водномоторников, А.Лутицкий 161
“ОМС” представляет ПМ XXI века 162
Дистанционное управление для “Бесенка”, Е.Данилов 162
Повышение экономичности мотора “Вихрь”, Р.Страшкевич 162
Лодочный мотор в сетях закона 163
Снова об экономичности “Вихря”, О.Лобусов 163
О 38 моделях четырехтактных ПМ 164
Каким видится будущее “Нептуна”? Ответы Ю.Ефремова 164
“Вихрь” сегодня и завтра, А.Ермаков 164
“Вихрь-30МА” — новый самарский мотор, А.Ермаков 165
Тахометр-термометр фирмы “ЛПС-Интер”, Е.Точинский, М.Льянов 165
Покупаем подержанный мотор, К.Константинов ..... 165 и 166
Взвейтесь “Соколы” орлами... (ПМ с четырехактн. дв.), О.Лобусов 166
Парад ульяновских моторов, Е.Фишбейн 166
Новости от “ОМС” 166
Новые разработки алтайских моторостроителей (“Бийск-45”, “Бийск-45М”,
“Бийск-60), В.Бухарин 167
Как продлить жизнь “Вихря”, Р.Страшкевич 167, 168, 169
Испытания ПМ “Бийск-45”, Г.Горяинов, В.Черкасов 167
“Соревнуются” 9.9-сильные моторы (семи заруб. фирм) 167
Дайте мотору крылья! (гидростабилизаторы на антикав. плиту), С.Черноусенко 168
Указатель уровня топлива в карбюраторе, В.Блох 168
Анкета ОАО “Волжские моторы”. Возобновл. пр-ва “Ветерков” 168
Три рекомендации по эксплуатации ПМ, Е.Фишбейн 168
Исходные данные для оценки скорости и путевого расхода топлива
(серийных МЛ с отечеств. ПМ), В.Елисеев 168
“Ветерок-яхтинг” — ПМ для яхт, но не только для них, Е.Фишбейн 170
Маленькие хитрости большого ремонта, А.Лутицкий 170

Советы по эксплуатации

“Вихрь”: Новые магнето ... 157
Работа на керосине. Технологическая шайба в реверс-редукторе ... 158
Система охлаждения, редуктор, запуск холодного ПМ,
фиксация гайки маховика (Д.Шевелев) ... 159
Как установить новое магнето МБ-22 (Р.Страшкевич) ... 160
Усов. узла газораспределения (В.Муразенков) ... 161
Повышение экономичности (Р.Страшкевич) ... 162
Снова об экономичности “Вихря” (О.Лобусов) ... 163
Характерные причины неисправностей и основные способы их устранения (Р.Страшкевич). Усов. узла газораспределения (А.Лутицкий). Новые модели “В.-32” и “В.-30М” (А.Ермаков) ... 164
Как продлить жизнь ПМ? (Р.Страшкевич) ... 167, 168, 169
Указатель уровня топлива в карбюраторе. Оценка скорости и расхода
топлива (В.Елисеев) ... 168
Подготовка к походному ремонту, А.Лутицкий ... 170
“Нептун-23”: Посадка подшипника ... 157
О возобновлении выпуска (Ю.Ефремов). О неполадка “Нептуна-М” ... 161
О будущем “Н.-23” (Ю.Ефремов) ... 164
Оценка скорости и расхода топлива (В.Елисеев) ... 168
“Привет-22”: “Культурная технология монтажа
и демонтажа поршня (Р.Мартулевич) ... 167
Оценка скорости и расхода топлива (В.Елисеев) ... 168
“Ветерок”: О ремонте ПМ ... 157
Новые “Ветерки” (“-12М”) ... 157
Как облегчить запуск ПМ ... 158
Магдино для “В.” ... 161
Установка нового карбюратора (Е.Фишбейн) ... 163
Фото новых моделей ... 166
Замена втулки игольч. подшипн. О шестерне пуск. мех-ма и сальника ГВ.
Схема карб. К-49. О выпуске тиристоров (Е.Фишбейн) ... 167
“Салют”: Крыльчатка со сменными лопастями ... 159
Реклама “Салюта-Э” ... 164
Нож для очистки ГВ ... 168
“Стрела”: Слабая свеча, изг. сальников; Замена маховика ... 157
Ответы на 5 вопросов по ПМ ... 161
“Москва”: Трансформаторы ... 157
Как усилить искру ... 161
Другие модели: О ПМ “ЗИФ-5” ... 161

Импортные подвесные моторы

“Джонсоны” вчера, сегодня и завтра, ТОО БГК ... 159
Сохраняя лидерство (“Mercury” и “Quicksilver”) ... 160
“OMC” представляет мотор XXI века, К.Константинов ... 162
“Mercury” в России, А.Ишутин, К.Константинов ... 162
Зеленые “Mercury” — сенсация Руанского марафона, А.Альбов ... 163
ПМ с четырехтактными дв.164
Новости от “OMC”: “Evinrude” и “Johnson” в 99-м году — 166.
Японцы ставят “на зеленое” (новинки яп. моторостроителей) ... 168
Новые разработки “Сузуки” ... 170
Импортные ПМ мощностью от 2 до 3,5 л.с. (обзор) ... 170
Портативный “Джонсон” 2/3,3 ... 170
Дизельный ПМ “Климакс” ... 170

Сообщения:

200 л.с. “Меркюри” с прямым впрыском топлива. Лучшее биорастворимое масло.
11 приборов в одном. ПМ с ручным приводом ... 160
Масло для “Сузуки” ... 161
Дебют “Evinrude 150 FFI” в России (А.Маркаров) ... 162
“Mercury” для малых лодок; с автом. коробкой передач; с водометом.
Новинка сезона от “Yamaha” ... 163
“Suzuki” — бросок через океан; Две новинки ... 164
О ПМ “Сельва”. “Yamaha” принимает вызов. “Suzuki” усиливает присутствие.
Тихая “Tohatsu”. “Honda” продолжает ставить на одну лошадь ... 168

Движители. Колонки. Водометы. Гребные винты

Гребной винт нового типа (со стреловидн. лопастями), А.Коршунов ... 157
Гребные винты из Швейцарии (ЧПВ “Ролла”) ... 157
“Стелс” — винт-невидимка ... 160
Знакомьтесь — продукция фирмы “Twin Disk” (приводы Арнесона, водометы “ТД”),
К.Семенов ... 161
Выдвижное ПУ “Ретракт”, А.П. ... 161
Воздушно-водяной движитель, А.Иванов ... 163
Юбилей угловой колонки. УК “Вольво-Пента” ... 165
О водометах “Hamiltonjet-212” и “-213” ... 166 и 167
Необычный гребной винт Бориса Шаронкова, В.Турбал ... 167
Водометы — вперед!, Дэг Пайк ... 167
Водометы на скоростных паромах ... 167
О ГВ с подсосом воздуха (передача “Trimax”) ... 168
Новые вентилируемые ГВ “Меркури” ... 168
Самый мощный в мире водомет ... 169

Сообщения:

О ГВ “квартапроп” ... 157
МЛ с водометными ПМ. ГВ для ПМ “Меркюри”. 2-шаговый мультипитч-автомат 160
Двигатели “тянитолкая” ... 162
О движительно-рулевом комплексе “Sarotunnel”. Переделка ГВ “Вихря”. О положении оси ГВ и ГВ для “Вихря” (О.Лобусов). Корректор курса. Транцевые плиты ... 163
О водомете катера “Пилад” (А.Буданаев) ... 167
О ГВ на “Вихре” ... 169

ВОДНО-МОТОРНЫЙ СПОРТ

“Формула-1” в Петербурге, К.Константинов ... 159
Водно-моторный сезон 97-го года, А.Беляевский
(там же Календарь соревнований) ... 161
Морские гонки по УИМ (этап в СПб, 1997 г.), Н.К., К.Константинов ... 162
“Формула-1”: Гран-При Европы на Большой Неве, К.Константинов ... 162
Катер-оффшор — гидроаэродинамика без формул, Ю.Войнаровский ... 163
Москва принимает “Формулу-1”, С.Жиров ... 163
Капеллини вновь обретает вкус победы, К.К. ... 163
Сезон королевских гонок (1997 г.): кл.1 “Оффшор”, Н.К. ... 164
Чемпионат мира по фристайлу на аквабайках. Два аквабайка для фристайла.
Чемпионаты мира и Европы 1997 г. ... 164
Стоя на своих двоих, Джеф Хеммел ... 164
Противостояние звезд (“Ф-1”), Н.К.; Формула будущего; “Формула-3”
— младшая сестра, А.П.; Всадники над Невой (Аквабайк Про), К.К. ... 165
“Дух Норвегии” завоевывает “Гран-При России” (кл.1 “Оффшор”), К.К. ... 165
Симбирский фарватер — водноспортивный праздник в Ульяновске ... 166
“Формула-1” в Москве, С.Жиров, И.Бронский ... 166
Водно-моторная феерия (чемп. Москвы на аквабайках), Ю.Егоров ... 166
Как серебро превратилось в золото (“Ф-1”). Гоночный сезон глазами чемпиона Макрори (“Ф-3”. Новые чемпионы в кл.1 “Оффшор”. Аквабайк на пороге сезона ... 167
Российский водно-моторный спорт держится на чистом
энтузиазме, П.Богданов ... 167
Гонка по лезвию ножа (речн. марафон), Дэг Пайк ... 167
Наш человек в “Ф-1”: интервью А.Берницына ... 168
Триумф венесуэльцев (аквабайк на Кубе), Э.Бертолуччи ... 168
Фристайл: фигуры высшего пилотажа ... 168
Воспоминания о будущем (ВМ спорт в программе IV Олимп. Игр) ... 168
О гонках на надувн. МЛ на призы “КиЯ” на БОТ-шоу 99 ... 169
В Питере — по нулям (“Ф-1” и “Ф-3”) ... 169
Аквабайк на Неве ... 169

Сообщения:

Чемпионы мира в “Оффшор” кл.1. Смена чемпионов в “Ф-3”. Победители 96-го года
в “Ф-1”. О Пертти Леппала ... 161
О катере-монотипе Окке Маннерфельта ... 162
Рабочие места на типичном катере кл.1. На Петербургской спортивно-технической
ассамблее ... 167
20-я победа Капеллини. Водно-моторный спорт — ровесник века, Н.К. ... 168

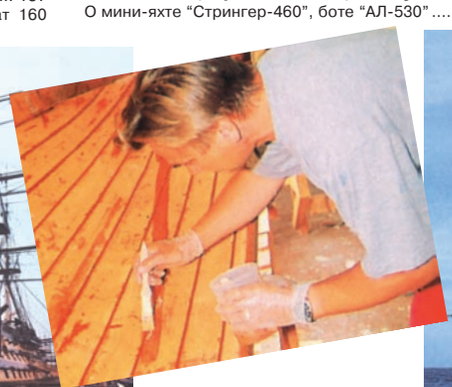
ПАРУСНЫЕ СУДА

Общие вопросы

Ротор-парус, рубка-парус и другие..., Е.Хабарин ... 157 и 159
Жюльверновский рекорд и вокруг рекорда
(парусные многокорпусники впереди), А.Петров, Н.Карасев ... 158
Штурм 50-узлового барьера, Ю.Казаров, Е.Шаренский ... 159
Технология “3DL” — еще один способ “шить” паруса, В.Митрофанов ... 160 и 168
За кормой “Седова” — три четверти века, А.Перевозчиков ... 160
Жесткий щелевой парус (на НИС “Академик Иоффе”), В.Юшин, Б.Мордвинов ... 161
Яхта на рынке, В.Осипчук ... 161
“Аэрориг” — новый вид парусного вооружения, А.Петров ... 162
Микромногокорпусники сегодня, Г.Адрианов ... 162
Парусник-юбиляр (70 лет “Крузенштерну”), Н.К. ... 162
“Андромеда ла Деа” — яхта-автомат из будущего, Н.К. ... 163
Семейный крейсер — швертбот “Арсенал”, С.Арсентьев, В.Маликов ... 163
“Качающаяся” мачта (система “Сэйлмэтик”) ... 164
Крупнейший в мире парусник (“Клаб Мед-2”), Н.Карасев ... 164
Кто такие “Чиж” и “Чижик”?, И.Ставицкий ... 164
“Товарищ” в беде, А.Левит ... 164
“Стар Флайер” поднимает паруса ... 165
Мили. Узлы. Рекорды. Многокорпусники наступают ... 165
Использование энергии носовых расходящихся волн на катамаране, Л.Сыртин 165
Семь лет под стакселями (из опыта экспл. стаксельного
тендера “Смак”), Б.Очередин ... 165 и 170
“Аэрориг” — семимильные шаги вчерашнего младенца, А.П. ... 166 и 167
Щелевая мачта Хилберта Ноормана, Д.А. ... 166
Юбилей парусника “Оцеания” ... 166
Новый рекорд пересечения Атлантики однокорп. Яхтой ... 166
Мили. Узлы. Рекорды ... 166
Шестьдесят узлов под парусом (идеи конструктора), Ю.Макаров ... 166
“Индосэйл” — универсальное парусное вооружение, Н.К. ... 167
О яхтах концерна “Elan”, А.П. ... 169
О парусниках “Bootiful” и “Land Yacht” для штурма рекордов ... 169
Соединение частей тяжелого шверта, Б.Очередин ... 169
Работа с парусами при стаксельном вооружении, Б.Очередин ... 170

Сообщения, предложения, консультации:

О мини-яхте “Стрингер-460”, боте “АЛ-530” ... 157



О “Трифойлере” ... 158
О шхуне “ПМШ-1” ... 159
О проекте “Круиз-Люкс” ... 161
Как устроен “Примагаз” ... 165
О яхте “Мари-Ша III” ... 166
Мода на пятимачтовики ... 167

Проекты и описания яхт и буеров

Яхты (шв.) “Азарт” и “Смак” (стакс. шхуна), Б.Очередин ... 157
Гоночная микро-яхта “Со-Ду-Ит!” для открытого океана ... 157
ДСП: Еще одна сверхмалая яхточка (3,6 м, шв.), А.Карпов ... 157
Швертбот “Дюйм” (Т2 “Скат”, 7 м), А.Мойсеев ... 157
Круизная яхта “Урания-2” ... 158
“Нева-2” — новый вариант хорошо известной яхты ... 158
Армоцементная яхта прошла испытания, О.Шептунов ... 158
“Макси”-яхта для гонки “Гран-Мистраль”, А.Петров ... 159
Крейсерско-гоночная яхта “Алмаз-53”, А.Стружилин ... 160
“Фазер-2” — ультралегкий глиссирующий швертбот, А.Петров, С.Маркасов ... 160
“Бриз” — парусно-моторная яхта, В.Зубрицкий ... 161
“Ариадна” родом из Англии (вариант “Дрэскомба”), П.Пигарь ... 161
Новый “Оптимист” IOD95 ... 161
“Анастасия” — значит “Возрожденная”, В.Бухарин ... 162
Летающий австралиец (новый олимп. класс — “49er”), А.Петров ... 162
Седые паруса Ладоги (постройка соймы), А.Епатко ... 163
Швертбот-плавдача на базе “Ската”, В. и Ю.Деревянко ... 163
Биография “Ивана-30” (кр. катамаран), В.Беляков ... 164
Этот ни на что не похожий “Гоу Файв”, Ю.С. ... 165
В объективе — “Манта-Клиппер 34”, Н.Карасев ... 165
ДСП: Парусно-моторный бот “Орешек” (двухкилевой, гафельный), И.Ставицкий ... 165
Чтобы “Ассоль” ходила быстрее, А.Гжинянц ... 166
Что делать с минитонником “Нева”?, А.П. ... 166
Новая яхта “МОТ-30” (двухкилевая) ... 167
Яхты для одиночников в Around Alone, А.Петров ... 167
Как мы построили катамаран “Благовест” для кругосветного плавания, А.Фоминцев ... 167
Немного солнца в холодной воде (“Сантер-760”) ... 168
“ZOOM8” — финская альтернатива “Оптимисту” ... 168
Буер “Ice-Flyer” — шустрый американец ... 168
Разборный мини-буер, В.Федулов ... 168
Яхта “Elan 333” ... 169
Швертботы фирмы “Escape” (термопласт) ... 169
ДСП: Фанерный мини-швертбот (“ЛЕНСЕ”), И.Ставицкий ... 169
Испытания катамарана с надувными поплавками “Ветер”, А.П., А.Л. ... 170
Итоги эксплуатации швертбота “Алекстар-25”, А.Тараненко ... 170
Испытания швертбота “Алекстар-25” ... 170
Оседлавшие ветер (тримаран-СПК “Rave”), Г.Адрианов ... 170

Сообщения:

О шв. “ЛЭС-750”. Яхты товарищества “Азия” (7 яхт по пр. И.Сиденко и В.Шайдорова). Лебедки “Алкром” ... 157
О яхте МП “Румб”. О шв. “Фиорд-430” ... 158
Строит “Алмаз” (“Адам”). Многоцелевая лодка “Матч-4” ... 160
О яхте “Адам”. О яхте “Джелинайт” (штамповка взрывом). Об армоцем. яхте “Хэппи Бэби V”. Простейший стакс. карабин (М.Макаров). Швертовый колодец нашей конструкции (Б.Очередин). Под градусом (качающийся киль) ... 161
О яхте “Лагуна”. О шв. “Sid 605” ... 162
О шв. “Арсенал”. Первая навигация “Анастасии” ... 163
Об однотоннике “Ослябя” (Р.Пацевич). О бригантине “Авось” ... 164
О шхуне “Батькивщина” ... 166
Об “Амазонке” из Херсона (О.Камышан) ... 167
Простейшая аэродинамическая мачта (М.Макаров). Ферменная мачта (А.Василенко). Измерение натяжения троса. Чехол на талреп. Вместо колдунчика ... 168
О яхте “Евро-38”. О шв. “Wolker Bay” О яхтах “Elan”. Подв. мотор на яхте (Б.Очередин) ... 169

ПАРУСНЫЙ СПОРТ

Кубок остается в Америке, Д.Курбатов ... 157
Парусная регата Игр Доброй Воли, А.Петров ... 158
Кругосветная гонка яхт с полными экипажами WRTWR 93-94, А.Петров ... 158
Навстречу регате XXVI Олимпиады ... 159
Уроки Барселоны (XXV ОИ), Ю.Ларин ... 159
Третья гонка “Ямаха Осака Кап”, Н.К. ... 159
“Катти Сарк-96”: Операция Парус в России, А.Петров ... 160
Фирма “Альтаир” и детский парусный спорт, Е.Шаренский ... 160
Путь к Олимпу (регата XXVI ОИ), Ю.Ларин ... 160
Русские идут! (“Russian Team” в гонках), А.Петров ... 160
Третья “Венди Глоб”, или Шестнадцать отважных на шестнадцати яхтах, А.Петров ... 161
IOD95 — новая версия всемирно известного детского класса, В.Шилов, М.Леонов ... 161
Приоритетные направления деятельности ВФПС по крейсерским яхтам, И.Рискин ... 161
Князь и его регата, М.Ильенко ... 161
Как стать Чичестером? (О Викторе Языкове), Ю.Казаров ... 162
Будет ли в России национальный класс?, А.Кондаков ... 162
Кубок Каспия — “Золотой нактоуз”, В.Степанов ... 162
Кубок Большого Днепра, О.Перестюк ... 162
Регата на рубеже тысячелетий, А.Кондаков ... 162
О кругосветке “Клиппер-96” ... 163
Возвращение “Серебряной вазы”, С.Перфильев ... 163
Главное — сохранить яхт-клубы, П.Толстихин ... 164
“Фастнет-Рейс-97” — глазами участников: На катам. “Газпром” (В.Беляков); На “Глобал Инициатив” (А.Петров) ... 164
Первая саратовская регата. “Великая Волга” вышла из берегов, Р.П. ... 164
Неделя Кауса: 7 дней в Туманном Альбионе, А.Петров ... 165
Русский старт в “Around Alone 98/99”, А.Большаков ... 165
Перемены в “кадетском корпусе”, или Создание у нас современных шв. кл. “С”, П.А. ... 165
Уитбред навсегда! (Whitbread 97/98), А.Петров ... 166
Around Alone — Русские в Атлантике, А.Большаков ... 166
Юбилей Киевского крейсерского яхт-клуба, Д.Бирюкович ... 166
Гонка Around Alone — половина пути пройдена, А.Большаков ... 167
На полпути к Сиднею, Ю.Ларин ... 167
Что такое Атлантик Челлендж? М.Плеханов ... 167
Around Alone — финиш близок, А.Большаков ... 168
Кто есть кто, или Расклад сил на парусном Олимпе, Ю.Ларин ... 168
Кубок Америки 200: новозеландский рубеж обороны, А.Петров ... 168
Мечта о своем яхт-клубе, В.Гусев ... 169
Здесь отдыхали римляне от дел (На регате в Хорватии), А.Петров ... 169
Around Alone — все уже позади, А.Большаков ... 169
Международная Балтийская регата, А.П. ... 169
Школа “Оптимиста”, статья первая; В.Логинов, Л.Васильев ... 169
Школа “Оптимиста”, статья вторая; В.Логинов, Л.Васильев ... 170
До Олимпийских игр — меньше года, Ю.Ларин ... 170
Два чемпионата России — знакомые все лица, А.Большаков ... 170

Сообщения:

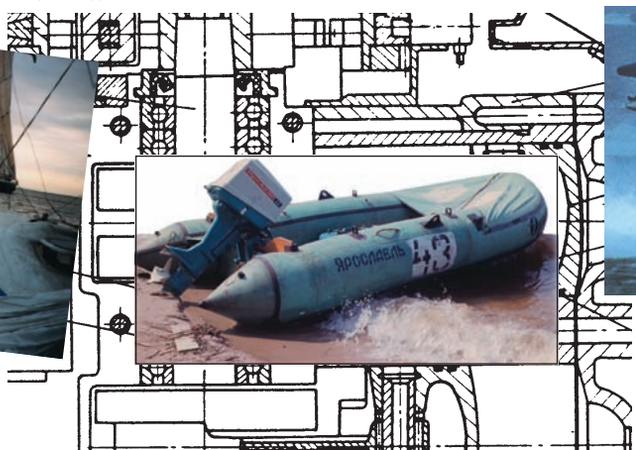
Вокруг света под парусом за 80 дней. Рекорды обновляются ... 157
Идея “Гран Мистраль”. Результаты “Around Alone 94/95”. Результаты Кубка Америки-95 ... 158
Новый класс — “Лазер”. Штурм 50-узлового барьера ... 159
Паруса у корейских берегов (Г.Драгилев). Малый кубок Сахалина (В.Черняев) ... 160
Трейси осваивает маршрут Жюля Верна. Календарь на 1997 год ... 161
Об ОСТАР-92. Разведка боем (Ю.Ларин). В зал. Петра Великого (Г.Драгилев). Два слова о Казацкой регате. Паруса на Алтае (В.Шадрин). Селигер, тридцатые годы (П.Пандер). Третья гравировка на Кубке Жюль Верна ... 162
О монотипе “Клиппер-60” ... 163
Календарь на 1998 год ... 164
Гонка “Ассолей” (О.Макаров). Встреча в Геленджике ... 165
О яхтах для Around Alone. “Впервые и вновь” (Е.Попиков) ... 167
Календарь на 1999 год ... 168
О парусниках для рекордов ... 169

Виндсерфинг

Новый олимп. класс: “Мистраль” ... 159
Чемпионат мира по зимнему В., А.Ноздрин ... 159
Ветряное блюдце “WS 100 Windsaucer” ... 160
Что можно сказать о современном виндсерфере? А.Петров, П.Воногов ... 160
Из истории российского фанбординга, В.Васильев ... 160
Что можно сказать о современном виндсерфинге? (Как проводится чемпионат Европы в “вэйвсэйлинге”), Е.Шаренский, П.Воногов ... 161
Современный виндсерфинг: выбор матчасти, П.Воногов, Е.Шаренский ... 162
“Мистраль” по прозвищу “Виндгляйдер” ... 167
Осенние встречи на Черном море, А.П. ... 167
Виндсерфинг, доступный каждому, М.Ершов. Учебные доски ... 168
Всю зиму с парусом в руках, В.Медвецкий ... 168
Гонки на желтой воде, А.П. ... 169
Результаты “Кубка Балтики” на призы “КиЯ” ... 169
Между прошлым и будущим (на призы “КиЯ”). Осенний этап Кубка России ... 170

МАЛЫЕ ВЕСЕЛЬНЫЕ И ПЕДАЛЬНЫЕ ЛОДКИ. НАДУВНЫЕ ЛОДКИ

О парусе на простейших лодках, Е.Хабарин ... 157 и 159
Ротоплан механика А.Кузьмина (комм. В.Жинкина) ... 157 (см. также 160)
Надувные моторные и гребные надувные лодки харьковского НТО “Бриг” . 157 и 159
О малых лодках “Литек” ... 158
Надувные лодки ярославского производства ... 158
ДСП: Секционная туристская лодка “Анаконда”, Д.Курбатов ... 159
“Пелла” под парусами, С.Лебедев, Ю.Куныгин ... 160
Педальный ротоплан, А.Кузьмин ... 160
Три варианта возрожденного “Фофана”, В.Шилов ... 161
Усовершенствованный педальный привод, А.Иванов ... 162
Вертоплав выходит на воду, Л.Микула ... 162
Океанская педальная лодка Кеничи Хори, Т.Апраксина ... 164
Два разборных парусных катамарана, А.Смирнов, И.Романов ... 164
“Мнёв и К” — новое поколение надувных лодок ... 166
“Трампофойл” — чудо на подводных крыльях ... 166
ДСП: “Бриз-26” — маленькая рыболовная лодка на два с половиной человека, Ю.Зимин ... 166



Педальные лодки фирмы “Стрингер” (“Стриж-2” и “-5”) 167
Весла по-английски 168
Испытания МЛ “Танго-420”, “-360” 170

Сообщения:
О лодках “Пелла-Фиорд 21” и “Фиорд-19” 158
Надувнушка “Rhino”. Корабли мечты. МЛ с солн. батар. На Лосевских порогах .. 160
О лодках “Фофан”, “Финка”, “Тузик” фирмы “Арт-Марин” 161
Завидуйте и присоединяйтесь! (С.Шибаев) 162
Белая вода Замбези (С.Шибаев) 163
Весло-поплавок. О байдарке “Таймень-2”. О лодке “Лагуна” 164
“Зодиак” сегодня. В Коста-Рику на горбу “Camel” (С.Шибаев) 166
О надувнушках “Зодиак”. О надувн. МЛ “Феникс” 167
О надувн. МЛ “Танго-360”. О разборн. парусн. катамаранах “Ветер” и “Бриз-микро”. Еще о трещинах на надувнушке (Р.Мартулевич). Хорошая лодка дори! (А.Чернявский).
На Лосевских порогах (О.Катюхина) 169

ВОПРОСЫ ТЕХНОЛОГИИ. РЕМОНТ

О постройке армоцементной яхты О.Шептунова 158
Все о пенопластах, Л.Альшиц, А.Зильберман 159
Ремонт декоративного покрытия корпусов из стеклопластика (фирма “Jotun”) .. 159
Новая технология изготовл. парусов “3DL” ..... 160 и 168
Новые материалы (“Jotun” — “Альтаир”) 160
Рожденная взрывом (штамповка взрывом корпуса алюм. яхты), Д.К. 161
Формование мачт из углепластика 161
Моя армоцементная яхта, Ю.Мызников 161
Противообрастающие покрытия “Penguin Yachting” 162
Материалы фирмы “Scantarp—Finnlen” ..... 162 и 163
Как изготовить матрицу с прим. материалов Norpol, В.Логинов 165
Постройка шиворот-навыворот
(напыление пенополиуретана на ст. сетку), П.Бурни 166
Как получить отделочное покрытие с прим. материалов Norpol, В.Логинов 166
О технологии Speed Strip 166, 167, 168
О покрытии армоцем. стальных корпусов (Д.Бирюкович) 166
Новые суда по новой технологии, Мортранс Крафт 167
Эпоксидные композиционные системы (Reichhold), В.Логинов ..... 167 и 168
Новые решения при проектировании яхт и парусов (“Арсенал”) 167
Постройка корпуса по технологии Speed Strip 168
Интервью, которого не было (изготовл. парусов “3DL”) 168
Термопластовая лодка за три часа (технология “вращающейся пластмассы” 169
Некоторые рекомендации по постройке фанерного мини-швертбота, Д.К. 169
Сообщения, консультации, полезные мелочи:
Дерев. рубка на стальном корпусе 159
О постройке стального 10 м катера 160
Обшивка рейкой углепласт. рангоута. О яхте “Стелс” из углепластика 161
О постройке МЛ с обшивкой из пенопласта (И.Ионов) 163
Чему обязан рекордсмен? 164

МОРСКАЯ ПРАКТИКА. ПРИБОРЫ. ОБОРУДОВАНИЕ

Прав и... штрафов стало больше, В.Антонов 157
Процедура с сюрпризами, В.Гусев 157
“Зюйд” спасают вертолетом, В.Гусев 159
Чтобы стальной трос служил дольше, В.Гусев 161
Тяжелая ночь “Ксантиппы”, Ю.Холопов 161
Что необходимо знать о страховании судна?, АСО “Защита” 161
Не забудьте продлить страховку!, Колин Джоунз 161
Ваш друг и помощник GPS, В.Евстратов ..... 161 и 162
Портативный эхолот “ЛПС-Интер”, Е.Точинский, И.Башкатов 161
Готовим яхту к дальнему плаванию, В.Гусев 162
Надувные спасплоты для маломерных судов, А.Королев и др. 162
Аварийные радиобуи системы КОСПАС-САРСАТ, К.Солдатенков 162
200 миль с обломком руля, или Ни фига себе — прокатились!, А.Брум 162
Столкновение в Северном море, Д.Чапкис, Б.Кришталь 163
Радиоэлектроника и безопасность; Радиосвязь на Онежской регате, В.Евстратов 163
Какая батарея (аккум.) лучше? 166
Гибель яхты “Удача-2” и ее причины, Г.Адрианов 166
Первое ночное плавание, В.Гусев 167
Петербургская ГИМС сегодня, В.Гусев 168
Как стать судовладельцем? (Правила) 168
Данные для оценки скорости и расхода топлива серийной техники 168
РЛС двадцать первого века 168
Радиосвязь на внутренних водных путях, М.Данилкин, В.Евстратов 168
“Бедному яхтсмену” есть куда податься!, К.Пашинский 169
Современные навигационные системы для катеров и яхт, В.Евстратов 169
Испытания “Гармин” GPS12 170

Сообщения:
“Нэви сейлор” — электронный помощник 157
О спасплотах “МК” и спас. надувн. шл. “Стриж” 158
Якорь НСА 159
Находчивый капитан “Ленивца” (В.Гусев). Две версии. На войне как на войне. Новый электронный компас “Wayfinder Outback” 161
Категории крейсерских гонок. Удилище в новой роли. Парус на рыболовном катере 163
Плыть или не плыть? (шуточный текст). Сумка на присосках. Тарелки — успокоители качки. Якорь для причала 168
Якорь-автомат (В.Зубарев). Хранение обуви 169

ПЛАВАНИЯ

В Стамбул на швертботе “ЛЭС-750”, В.Климник, В.Керш 157
Путь домой (яхта “Тарпон”), Е.Панченко 157
Интервью А.Старкова о кругосветке “Ветер планеты” 158
“Лена” (Евг. Александр. Гвоздев) идет вокруг света 158
О спорт. плаваниях через океан на веслах 158 (стр.48, 51)
Последний рейс. Памяти Евгения Смургиса, В.Галенко и др. 159
Из рассказов капитана Гвоздева 159
На надувнушке “Соя Дизель” вокруг света, Е.Ш. 160
Тинэйджер Дэвид Дикс обошел вокруг света 161
Настоящее приключение (через США на катере), Д.Сейдман 162
Вокруг света под флагом сэра Робина (Клиппер-96), А.Рощин 163
Волгоградцы выходят в океан. Курсом на Гибралтар (на “Арго”), С.Самойлов 163
Рассказывает Евгений Гвоздев 163
В горах Саксонии, А.Шевченко 163
В сердце Швейцарии 163
“Авось” в море чудес, В.Гусев 164
Под парусами на концерт Майкла Джексона 164
На веслах через океан (Хэмилл и Стаббс — победители гонки), А.Альбов 165
Снова о “Титанике”, Ю.Саруханов 165
“Starship” плывет в следующее тысячелетие, А.Альбов 165
В Книгу рекордов на веслах (плавание 1990-го года Хатанга—Диксон),
Е.Смургис ..... 166, 167 и 168
Из фотоальбома Вл. Снатенкова 166
Под алым парусом “Альбатроса”, В. и А.Блавацкие 166
По стопам Тура Хейердала 167
Хождение на Белое море, или Немного о проходе через ББК, А.Фоминцев 167
Морской фестиваль в Портсмуте глазами российских участников:
В.Мартуся, С.Неуступова и А.Березкина 167
История “Апостола Андрея”, рассказанная его капитаном;
Люди крепче, чем металл (из дневника), Н.Литау 168
Гидроциклы в Беринговом проливе, А.Великанов ..... 169 и 170.
Во льдах Антарктиды (“Урания-2”), Г.Карпенко 169
Российский гребной марафон (письма из Лондона). В.Галенко 170
Наше интервью: Николай Литау о плавании “Апостола Андрея” 170
268 миль Берингова пролива, А.Великанов 170

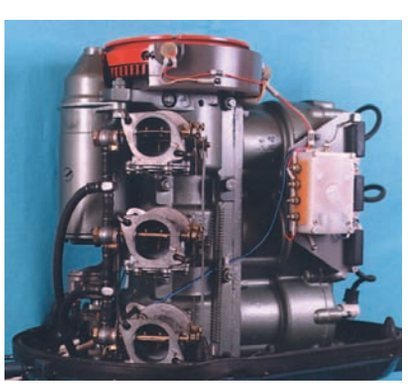
СТРАНИЦЫ ИСТОРИИ. ЛИТСТРАНИЧКА

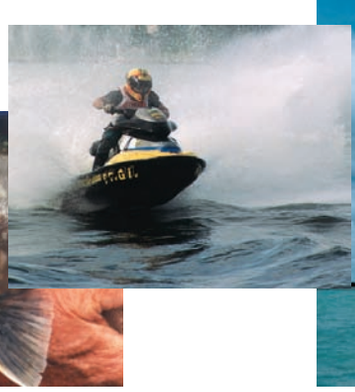
Жизнь яхтсмена (о Николае Юльевиче Людевиге), Н.Астратов ... 157, 158, 159 и 160
Дофултоновские пароходы, О.Бережных (окончание) 157
Военные моряки у истоков отечественного парусного спорта 158
Три самых невезучих судна, Л.Скрягин 159
История катера “Д-3”, Л.Ермаш ..... 159 и 160
“Катти Сарк” — легенды и быль, И.Шнейдер 159
Какой была “шестидесятка”, В.Чайкин 160
Триста лет Российскому флоту. Указатель основных публикаций в “КиЯ”
на тему истории флота 161
Корабельная забава Петра, В.Чернобривец 161
Драма “Мэри Джин”, Л.Скрягин 162
Двойная жизнь Дона Аронау, Маркус Хупе 163
А еще был случай... 167
Очарованный парусами: Д.Н. Коровельскому — 80 лет 167
Призрак на реке Миссисипи, Марк Твен 169
“Штандарт” Петра Великого, В.Мартусь, В.Крайнюков 169
Евгений Сидихин: “В море раскрывается душа человека” 169

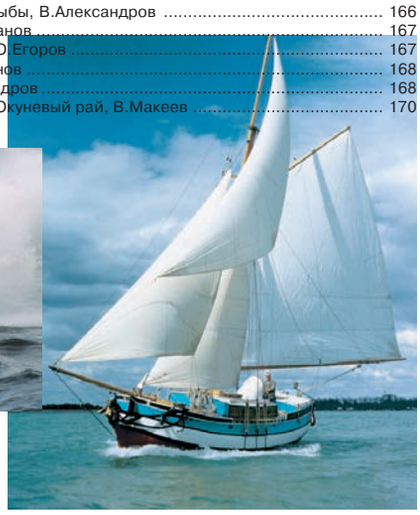
Сообщения:
Бранденбуржец в СПб, В.Гусев. Встреча с мечтой на островах Кука, С.Семенов.
Морская смесь 157, 158, 159
Братья Паты на “Золотом роге” 159
Нам бы такой музей. Памяти моряка (И.Г Шнейдер) 161
Любимая верфь Дона Аронау 163
О Кеничи Хори (В.Пантелеев). Памяти друга (Г.М Новак) 164
Эрик Табарли погиб у берегов Британии 166
О старых рекордах под мотором 168

СТРАНИЧКА РЫБОЛОВА

Заливной тупик, А.Великанов 160
Однажды в Америке, А.Великанов 161
Большеротая эпидемия, А.Великанов. “Сведенья” про рыбу, А.Константинов 162
Желанная плутовка, А.Великанов 163
Секрет успеха (рассказ), Е.Смургис 164
За речным прыгуном, А.Великанов 165
Приманка для ловли хищной рыбы, В.Александров 166
“Щука” по-камчатски, А.Великанов 167
Как ловить рыбку без труда?, Ю.Егоров 167
Лучшая в мире река, А.Великанов 168
Поперечная блесна, В.Александров 168
Рыбалка возле о-ва Сухо, или Окуневый рай, В.Макеев 170







Приглашаем высказаться!

Эскизы катерного парусного вооружения конструкции М. Поспелова (г. Березники) будут опубликованы в одном из ближайших носмеров

В редакцию приходят письма с ответами на анкету, приведенную на стр.111 предыдущего номера "КиЯ" (№ 169).

Считаем своим долгом поблагодарить наших читателей, откликнувшихся в числе первых. Это: ***Хмелик В.С.*** *— Москва;* ***Пономарев А.Н.*** *— СПб;* ***Красоткин С.И.*** *— Новосибирск;* ***Россихин А.Н****. — Киров;* ***Егоров М.В****. — Ярославль;* ***Мерзляков А.В.*** *— Камбарка (Удмуртия);* ***Меньшиков В.Н.*** *— Великий Устюг;* ***Кудрявцев С.С.*** *— Братск;* ***Колосов В.Г.*** *— Красноярск;* ***Широфетдинов Ю.К.*** *— Красноярск;* ***Кайгородов Ю.К.*** *— Тюмень;* ***Ткачук Н.С.*** *— Хабаровск;* ***Ржевский Л.Н.*** *— Обнинск;* ***Самохлебов А.*** *— Тольятти;* ***Бретышев Д.*** *— Киев;* ***Петров Ю.М.*** *— Н.Новгород;* ***Зверев С.*** *— Каунас;* ***Мальцев Д.*** *— Самара;* ***Синицын А.В.*** *— Воронеж;* ***Климов А.В.*** *— Шлиссельбург;* ***Шкуро В.Ю.*** *— Днепропетровск;* ***Негатин Е.А.*** *— Барабинск;* ***Глухов В.М.*** *— Норильск;* ***Груздев В.Г.*** *— Шарья;* ***Дима*** *из Самары;* ***Алексей*** *из Саранска;* ***Кравченко В.Г.*** *— Пермь;* ***Холкин И.Н.*** *— Москва;* ***Поспелов М.А.*** *— Березники.*

Первые сто анкет обрабатываются. Серьезный разговор о содержании и оформлении "КиЯ" впереди, однако уже можно отметить, что в целом читатели дают журналу достаточно высокую оценку. По выражению Олега Крылова, главное это то, что журнал "заряжает энергией, помогает вытягиваться из болота повседневности". Общее пожелание — кардинально не менять ни тематической направленности, ни стиля оформления "КиЯ", но есть и критические замечания. Кое-что из высказанных предложений уже учтено в рабочем порядке — при составлении плана следующего номера.

Заметим, что мы сознательно не ставили желающим высказаться никакого срока. Заполняйте анкету или просто пишите на отдельном листе — как вам удобнее! Для нас важно знать ваше мнение.

Заранее благодарим за ценную информацию!

Редакция

П Р О Д А Е Т С Я

Яхта «Рикошет-900»
стеклопластик,
9.1×3.14×1.7 м.
Новый дизель YANMAR 2GM-20 (18 л.с.)
Отопитель WALLAS (2.5 кВт) и др. импортное оборудование

Телефон (812) 272 3583

Гарантия на материал и швы — 5 лет!

Лодки «Фрегат» —
это европейские технологии при российской цене!

ООО "Научно-производственное предприятие Фрегат"
СПб, ул. Шателена, 3, тел./факс +7 (812) 556 9214

МЫ ПРЕДЛАГАЕМ:

кубки, медали
грамоты, визитки, вымпелы
разработаем логотип фирмы,
макеты значков, вымпелов, грамот и т. д.
изготовим значки
оформим юбилейные
и подарочные медали
шьем флаги стран мира, фирм,
организаций с нанесением логотипа
нанесем цветные изображения
на текстильные материалы,
металлические поверхности
разработаем, утвердим и установим
наружную рекламу, офисные таблички

Санкт-Петербург,
ул. Большая Разночинная, 3
Тел.: (812) 230-2491

СПЕЦИАЛЬНЫЙ ОЛИМПИЙСКИЙ КОМИТЕТ САНКТ-ПЕТЕРБУРГ

Официальный дилер «Sea Ray Boats Inc.»
Поставка и гарантийное обслуживание катеров и моторных яхт.
Поставка запасных частей и аксессуаров.

АВА ТРЕЙД

690002, г. Владивосток,
ул. Мельниковская, 101, к. 104, 105
тел/факс: (4232) 40-66-18
тел. (4232) 25-44-27

E-mail: avatrade@online.vladivostok.ru ,
http://www.searay.com
http://www.avatrade.vtc.ru

СЕВЕРНОЕ СИЯНИЕ

Настоящие паруса из дакрона и лавсана по доступным ценам
10-летний опыт работы на парусном рынке
Санкт-Петербург, Петровская коса, 7.
Тел.: (812) 230-3522, факс: 105-1268

I. Лодки, катера, яхты

Комфортабельные катера для отдыха FOUR WINNS от 56000 у.е. и быстроходные лодки для рыбалки SEA NYMPH от 20000 у.е.
Торговый Дом "Царь", 121108, Москва, ул. Кастанаевская, 42, тел. (095) 144-4401, 144-0024, 144-0047, 146-7626, 146-7866. http://www.czar.ru; E-mail: czarao@dol.ru.

Лодки моторные прогулочные "Казанка-5М4", "Казанка-6М".
КАПО им. С.П. Горбунова, г. Казань, тел. (8432) 54-0042, факс 54-0524.

Лучшие надувные лодки и катера.
Фирма "Мнёв и К", СПб, ул. О.Берггольц, 40, тел./факс (812)265-2012; в Москве: ТД "Мир лодок", ул. С.Ковалевской, 8, тел./факс (095) 482-0527, 482-2036

Гребные и моторные лодки длиной от 2.5 до 5.5 м. С корпусами из стеклопластика и недорогой комплектацией — девять различных моделей.
ЗАО "Стрингер", СПб, ул. Севастопольская, д. 26, тел./факс (812)186-8457, E-mail: boats@stringer.spb.su

Катера: "Нимбус", "Бейлайнер", "Максум"; гидроциклы: "Бомбардье", "Поларис", а также квадрициклы, снегоходы; надувные лодки: "Бриг", "Зодиак", "Квиксилвер".
ООО "ДСК, г. Самара, тел. (8462) 415906, 416198; факс (8462) 416799, E-mail: dsk@vis.infotel.ru.

Надувные лодки "Fish HUNTER" от 85$; надувные лодки "Sevymarine" от 750$. Лодки "Walker Bay" от 320$.
ЗАО "Миллон", СПб, ул. Ломаная, 5, тел. (812) 298-1095, 298-9022, 310-5953.

Гидроциклы "Лидер", двухместные, мощность двигателя 60 л.с., максимальная скорость 70 км/ч., емкость бака 37 л.
Луховицкий машиностроительный завод, 1405000, Московская область, г. Луховицы, тел./факс (09663) 1-13-76, (095) 234-43-13.

Композитные корпуса — металл/дерево/пластик. Технология Speed Strip MWE. Прием заказов.
"Мортранс Крафт", факс (812) 325-37-73, тел. (812) 326-93-04, E-mail:mortrans@solaris.ru

Катера "Bayliner", "Maxum", а также спортивные, рыболовные, круизные, моторные яхты.
"Аксель-Марин", СПб, Шкиперский проток, 21, тел./факс (812) 325-38-67, факс (812) 356-0438

Надувные моторные лодки. Товары для рыбалки, навигационные приборы и т.п.
"Баджер", СПб, тел. (812) 320-55-65; 320-55-64.

Производство гребных и моторных лодок, катеров из стеклопластика и с надувным бортом.
"Курс", СПб, тел. (812) 528-68-45

Надувные лодки фирмы "Ямаха". Пассажировместимость от 2-6 человек. От 800-1500 $.
ООО "Альпин", Москва, Волгоградский пр., 12, тел. (095) 140-66-22; факс (095) 141-23-10

Надувные моторные лодки "BRIG" — более 40 моделей. Расширяем дилерскую сеть.
"BRIG", Москва, тел. (095) 153-0501

Изготовление парусных и моторных яхт из алюминия и стали длиной от 8 до 30 м. Дизайн, планировка и комплектация оборудованием по желанию заказчика.
"Эол", СПб, тел./факс (812) 184-46-22, E-mail:sarkis@mail.wplus.net

Катера и мотолодки Воронежского акционерного самолетостроительного общества: каютные катера "Максим" (6.6 м, ПМ до 175 л.с.); катера "Аргонавт" (5.5 м, ПМ до 150 л.с.); мотолодки "Воронеж-М" (4.2 м, ПМ до 30 л.с.); складные мотолодки "Кейс" (3.8 м, ПМ до 23 л.с.); картоп-лодки "Воронеж-мини-2" (3 м, ПМ до 12 л.с.).
Компания "Русские судоверфи", г. Москва, ул. Красноказарменная, 5/3, тел./факс (095) 261-34-69, тел. (095) 743-55-25, E-mail: mail@boats.ru; http://www.boats.ru
Представительство в г. Воронеже: тел. (0732) 49-81-67

Амфибийные катера на воздушной подушке "Гепард" последней модификации. Строительство, ремонт, модернизация. Переоборудование катеров и малых судов в моторные яхты с высоким стандартом отделки по собственным проектам и по документации заказчика.
АОЗТ "Нептун-Судомонтаж", 141700, Московская обл., г. Долгопрудный, ул. Набережная, 18, тел./факс 408-2209

Производство надувных лодок "Фрегат". Более 10 моделей. Гребные от 150 $. Моторные от 275 $. Надувные бананы, в т.ч. зимние, от 600 $. Недорогая комплектовка для лодок из PVC, клапаны, весла, уключины и т.п. Приглашаем к сотрудничеству.
ООО НПП "Фрегат", СПб, ул. Шателена, 3, тел./факс (812) 556-92-14.

II. "Оборудование и услуги"

Оборудование для подводного плавания от MARES (Италия). Широкий выбор для начинающих и профессионалов.
Торговый Дом "Царь", 121108, Москва, ул. Кастанаевская, 42, тел. (095) 144-4401, 144-0024, 144-0047, 146-7626, 146-7866, http://www.czar.ru; E-mail: czarao@dol.ru.

Производим из нержавеющей стали, бронзы и титана: тросы для стоячего такелажа (4-22 мм); тросы для бегучего такелажа (4-12 мм); наконечники для тросов разборные и неразборные; талрепы (М6-М36) прямой и обратной схем; переходники; крепежные изделия.
ООО "Вест-Тер", 198103, СПб, а/я 184, тел. (812) 327-2926, тел./факс: (812) 252-5923.

GPS-приемники, карт-плоттеры, эхолоты, радары, навигационные инструменты, радиостанции, оборудование ГМССБ, оснащение катеров, яхт.
ЗАО "Навиком", тел./факс (095) 916-2744, 917-9071, http://www.navicom.ru.

Автомобильные прицепы-трейлеры для перевозки яхт, гидроциклов, катеров и т.п. Грузоподъемность 350-750 кг и более по заказу.
"Московский завод специальных автомобилей", Москва, Открытое шоссе, д. 48а, тел. (095) 168-8713, тел./факс (095) 168-2360.

Одежда для рыбаков, охотников, рыболовные снасти и многое другое.
ТД "Мир лодок", Москва, ул. С.Ковалевской, д. 8, тел./факс: (095) 484-8355, 482-2036.

Палубное, навигационное оборудование, дельные вещи, сувенирная продукция.
"Фордевинд-Регата", СПб, Петровская коса, 7, тел./факс: (812) 235-0673; 230-4633; E-mail: alex@forreg.spb.ru.

Настоящие паруса из дакрона и лавсана.
"Северное сияние", СПб, Петровская коса, 7, тел. (812) 230-3522; факс (812) 105-1268.

Проектируем и изготавливаем самые эффективные паруса из любых видов ткани; тенты для яхт и морских судов любых размеров, солнцезащитные конструкции всех видов.
"Арсенал", г. Таганрог, а/я 1, Приморский Парк, тел./факс (86344) 4-42-68.

Ремонт и сервисное обслуживание стационарных двигателей и любой техники. Стоянка и комплексное техническое обслуживание катеров и лодок. Приглашаем к сотрудничеству региональных дилеров.
ООО "ДСК", г. Самара, тел.: (8462) 415906, 416198, факс (8462) 416799, E-mail: dsc@vis. Infotel.ru

Полный спектр товаров для туризма и отдыха на воде: одежда, обувь, рюкзаки, надувные лодки отечественного и импортного производства, навигационные приборы.
"Снаряжение", СПб, тел. (812) 542-28-35; 542-04-64; 542-47-84.

Подводное снаряжение и оборудование фирм SCUBAPRO, CAMARO. Оптовые поставки, скидки для дилеров, особые условия для школ и клубов.
Москва, тел. (095) 755-6585, http://www.unionjv.ru;
E-mail:antei@starlink.ru

Системы, устройства, навигационное оборудование и элементы снабжения яхт и катеров. Продажа яхт.
ЗАО "СТАРЛИТ": магазин "Морские товары",
СПб, Петровская коса, 9, ЦЯК, тел./факс (812) 235-4982

Мачты и такелаж парусных яхт. Иллюминаторы и световые люки. Проектирование и изготовление.
ЗАО "Радзевич", СПб, Ломоносов, ул. Морская, 38,
тел./факс (812) 422-8460

Разработка конструкторской документации и изготовление опытных образцов судовых конструкций из легких сплавов. Быстро и по доступным ценам. Большой опыт. Собственная производственная база.
АОЗТ "Нептун-Судомонтаж", 141700, Московская обл., г. Долгопрудный, ул. Набережная, 18, тел./факс 408-2209

III. "Двигатели"

Подвесные лодочные моторы EVINRUDE и JOHNSON (2-250 л.с.) от 440 до 20000 у.е.
Торговый Дом "Царь", 121108, Москва, ул. Кастанаевская, 42,
тел. (095) 144-4401, 144-0024, 144-0047, 146-7626, 146-7866.
http://www.czar.ru; E-mail: czarao@dol.ru.

Подвесные моторы "Mercury" 2.5-250 л.с. Ремонт и техническое обслуживание.
ЗАО "Меркурий-НИИТМ", СПб, пр. Непокоренных, д. 47.
Тел. (812) 535-1639; факс (812) 535-2496.

Лодочные моторы "Вихрь", "Suzuki", "Ветерок", "Нептун", "Салют" и запчасти к ним.
ТД "Мир лодок", Москва, ул. С.Ковалевской, д. 8;
ул. Гостиничная, д. 4, корп. 9;
тел./факс (095) 482-0527, 482-2036, факс (095) 482-0527.

Самые надежные и недорогие судовые дизели "YANMAR" от 3000 USD до 5000 USD.
ООО "Флинт", СПб, тел./факс (812) 100-2275.

Лодочные моторы "Ветерок" 8-12 л.с. стандартные и с реверс-редуктором, мотонасосный агрегат "Свияга-М".
ОАО "Волжские моторы", г. Ульяновск, тел. (8422) 35-8591;
35-8480; факс (8422) 35-8159, 35-8244.

Подвесные моторы "Mercury", "Mariner", "Evinrude", "Johnson". Стационарные двигатели "MerCruiser".
ООО "ДСК", г. Самара, тел. (8462) 416799, 416198;
факс: (8462) 416799, E-mail: dsk@vis.infotel.ru.

Подвесные лодочные моторы "Mariner-Mercury", запчасти и аксессуары.
г. Екатеринбург, тел. (3432) 517-464;
Московская обл., тел. (096) 497-3010, E-mail: ditrade@etel.ru

Двигатели: "Mercury", "Mariner", "Mercruiser", аксессуары, сервис, запчасти.
"Аксель-Марин", СПб, Шкиперский проток, 21,
тел./факс (812) 325-3867; факс: (812) 356-0438

Двигатели "Selva Marine" — весь мощностной ряд от 3.5 до 100 л.с.
"Баджер", СПб., факс: (812) 320-5565; 320-5564.

Двигатели "Ямаха". Мощность от 2 до 250 л.с.; двух- и четырехтактные.
ООО "Альпин", Москва, Волгоградский пр., 12.
Тел. (095) 140-66-22; факс: (095) 141-23-10

Чайка

TSCHAIKA

GERMAN RESTAURANT

Элитное разливное и бутылочное пиво из Германии.
Широкий ассортимент спиртных и безалкогольных напитков.
Хорошая немецкая кухня. Традиционный интерьер
европейского пивного ресторана.
Каждый день — живая музыка.

Kanal Griboyedova 14
St. Petersburg
Tel: 312 4631, Fax: 311 3983
E-Mail: tschaika@rus.net
http://tschaika.rus.net
Open: Daily 11.00-3.00
AMEX, VISA, MASTERCARD
Metro Station "Newsky Prospekt"

Основан в 1841 году

СБЕРБАНК РОССИИ

САНКТ-ПЕТЕРБУРГСКИЙ БАНК

www.sbrf.ru

Информационная служба (812) 326 3434

ДОРОГИЕ ДРУЗЬЯ, НАШИ ЧИТАТЕЛИ!

Прежде всего мы хотим поблагодарить вас за ответы на опубликованную в прошлом номере анкету. Ваши отзывы несомненно помогут нам в дальнейшей работе. С удовольствием сообщаем, что у вас теперь появилась дополнительная возможность для диалога с редакцией через интернет.

Наша информация находится на сайте **www.katera.ru**

Пока вы можете найти там лишь ранее опубликованные материалы. А в дальнейшем мы планируем размещать на своем сайте тематические обзоры по страницам “КиЯ”, материалы и предложения, не вошедшие в журнал.

Очень надеемся найти там ваши предложения и отклики, в соответствии с которыми будем размещать необходимую вам информацию. Надеемся также, что вам будет интересно общаться со своими друзьями и коллегами и обмениваться информацией.

Приглашаем на наш сайт!

Мы по-прежнему публикуем информацию о том, где продается журнал, и координаты наших представителей в регионах.

Уважаемые подписчики: *редакция приготовила вам сюрприз: если вы пенсионер или студент, мы оформим вам подписку со скидкой 50%. Для этого вам надо зайти в редакцию, взяв с собой подтверждающие льготу документы. Сообщаем также, что в 1999 году вы получили комплект из четырех номеров (167-170), по подписке на 2000 год получите номера 171-174.*

Как подписаться на “КиЯ”?

Очень просто: оформить подписку через редакцию.

Подписался сам? Подпиши товарища!

Для этого нужно заполнить прилагаемый бланк почтового перевода. Бланки просим заполнять разборчиво, печатными буквами. Не забудьте указать свой адрес с почтовым индексом. Журналы высылаются заказной бандеролью.

Подписная цена включает стоимость доставки

Стоимость подписки на 2000-й год :

2 номера 80 рублей

4 номера 150 рублей

В разделе “Для письменного сообщения” бланка почтового перевода укажите номера журналов, на которые вы оформляете подписку: 171, 172, 173, 174. Указанная стоимость действительна на территории России. Для оформления подписки в другие государства свяжитесь с редакцией по телефону или отправьте нам электронное письмо по адресу: katera@neva.spb.ru

Подписку также можно оформить в почтовых отделениях России, Казахстана и Украины по каталогам:

“Роспечать” — подписной индекс 70428.

“Аргументы и факты Казахстана” — подписной индекс 10428.

“KSS” — г. Киев

Если в вашей библиотеке не хватает вышедших ранее номеров журнала, вы можете оформить через редакцию заказ на № 164, 165, 166, 167, 168 по 25 рублей за экз.

Стоимость пересылки по России составляет:

1 экз. 9 рублей
2 экз. 13 рублей
4 экз. 19 рублей
6 экз. 33 рубля

Как и подписка, заказ оформляется почтовым переводом с указанием в разделе “Для письменного сообщения” перечня и количества необходимых номеров. Сумма высчитывается, исходя из приведенных выше расценок. Журналы высылаются только по предварительной оплате.

КАТЕРА и ЯХТЫ

Министерство связи России _____

№ _____ **(по реестру ф. 11)**

№ _____ **(по реестру ф. 10)**

ПРИЕМ

Наименование предприятия связи, к-гербовая печать	Календ. шт. места подачи	№ по ф.5	Сумма, вид услуги, подпись оператора

ПОЧТОВЫЙ ПЕРЕВОД на _____ **руб.** _____ **коп.**

(рубли прописью, копейки цифрами)

Исправления не допускаются
Отправителю рекомендуется оплачивать доставку денег на дом адресату

Куда 191186, Санкт-Петербург, ул. М.Морская, 8

Кому ИНН 7825700479, ЗАО КПНП Журнал “Катера и Яхты”

р/с 40702810655130137038 в Красногвардейском ОСБ № 8074 “Фил. АК СБ РФ (СБ России)

ОАО-СПб Банк”, г. Санкт-Петербург, к/с 30101810500000000653, БИК 044030653

От кого _____

Адрес _____ **(почтовый индекс и подробный адрес)**

(шифр и подпись)

ЛИНИЯ ОТРЕЗА

Министерство связи России

ТАЛОН

к почтовому переводу

На _____ **руб.** _____ **коп.**

От кого _____

Адрес _____ **(почтовый индекс и подробный адрес)**

ЛИНИЯ ОТРЕЗА

Министерство связи России

№ _____ **(по реестру ф. 11)**

ИЗВЕЩЕНИЕ

о почтовом переводе № _____ **(по тетради ф. 5)**

На _____ **руб.** _____ **коп.**

Куда 191186, Санкт-Петербург, ул. М.Морская, 8

Кому ИНН 7825700479,
ЗАО КПНП Журнал “Катера и Яхты”
р/с 40702810655130137038 в Красногвардейском
ОСБ № 8074 “Фил. АК СБ РФ (СБ России)
ОАО-СПб Банк”, г. Санкт-Петербург
к/с 30101810500000000653, БИК 044030653

_____ **от** _____ **до** _____
(куда явиться за получением и время)

Обведенное жирной чертой заполняется отправителем

ИНФОРМАЦИЯ ДЛЯ ЧИТАТЕЛЕЙ

Журнал “Катера и яхты” распространяется во всех регионах России, а также за рубежом. Ниже перечислены страны и города, в которых вы можете приобрести журнал, а также приведен перечень наших региональных представителей.

В РОССИИ

Анапа
Апатиты
Архангельск
Астрахань
Барнаул
Балаково
Бийск
Благовещенск
Братск
Владивосток
Владимир
Волгоград
Волгодонск
(Ростовской обл.)
Волжский
Вологда
Воронеж
Всеволожск
Выборг
Геленджик
Дзержинск
(Нижегородской обл.)
Екатеринбург
Ижевск
Иркутск
Йошкар-Ола
Казань
Калининград и обл.
(Балтийск, Багратионовск, Гусев, Зеленоградск, Советск, Светлогорск, Черняховск)
Калуга
Кемерово
Киров
Кировск
(Мурманской обл.)
Комсомольск-на-Амуре
Кострома
Краснодар
Красноярск
Курган
Липецк
Магадан
Москва
Мурманск
Находка
Нижневартовск
Нижний Новгород
Новороссийск
Новосибирск
Омск
Онега
Оренбург
Пермь
Петрозаводск
Полярные Зори
(Мурманской обл.)
Псков
Ростов-на-Дону
Рыбинск
Рязань
Самара
Санкт-Петербург
Саратов
Северодвинск
Серпухов
(Московской обл.)
Смоленск
Сочи
Сургут
Сызрань
Сыктывкар
Тверь
Темрюк
Тольятти
Томск
Туапсе
Тула
Тюмень
Улан-Удэ
Ульяновск
Уфа
Хабаровск
Челябинск
Череповец
Шексна
Энгельс
Ярославль

ЗА РУБЕЖОМ

США — Нью-Йорк; **Финляндия** — Хельсинки; **Эстония** — Таллин, Нарва; **Литва** — Вильнюс; **Латвия** — Рига; **Украина** — Киев, Днепропетровск, Одесса, Харьков; **Крым** — Симферополь, Севастополь; **Казахстан** — Алматы.

У наших представителей в регионах вы можете заказать оптовые партии журнала и получить дополнительную информацию:

Бийск	БОРЩЕВСКИЙ Геннадий Викторович,	тел. (3854) 31 9121
Иркутск	ШЕВЕЛЕВ Владимир Валентинович,	тел. (3952) 51 0011
Краснодар	ГОРОЖАНИН Сергей Анатольевич,	тел. (8612) 68 0036
Красноярск	ВЛАДИМИРОВА Галина Владимировна,	тел. (3912) 43 8925
Магадан	ХОДАКОВСКИЙ Владимир Владимирович	тел. (41322) 27 216
Москва	БОЛЬШАКОВ Анатолий Александрович,	тел. (095) 338 5070
Н. Новгород	ГОЛОВЛЕВ Геннадий Алексеевич,	тел. (8312) 24 7925
Новороссийск	ПРИМИН Сергей Григорьевич,	тел. (8617) 23 8097
Пермь	ВАХРУШЕВ Вадим Евгеньевич,	614087, а/я 4559
Рига	БРАГИН Юрий Николаевич	тел. (371) 734 7457
Самара	МАРКЕЛОВ Аркадий Викторович,	тел. (8462) 32 0957
Ульяновск	ФИШБЕЙН Ефим Иосифович,	тел. (8422) 35 8508
Шексна	СТАВИЦКИЙ Игорь Юрьевич,	162560, п. Шексна-2, а/я 81

Если вы заинтересованы стать нашим представителем по распространению журнала и сбору рекламы в своем городе или регионе, мы будем рады сотрудничеству и предложим выгодные условия, а также предоставим всю необходимую информацию.

Вторичное извещение выписано _____
(дата)

Плата за доставку _____**руб.** ____**коп.**

Подлежит оплате

_____
(подпись)

ОПЛАТА

Наименование предприятия	Дата	Номер	Сумма

Расписка получателя

Сумма _____
(рубли прописью, копейки цифрами)

Получил
“ ____ ” _____ **г.** _____
(дата) (подпись)

Оплатил _____
(подпись оператора)

Отметки (о досылке, возвращении и причинах неоплаты)

(календ. шт. места получения или дня перечисления)

ЛИНИЯ ОТРЕЗА

Для получения денег предъявите это извещение и документ, удостоверяющий личность. На извещении предварительно укажите сведения об этом документе.

Предъявлен _____
(наименование документа)

Серия _____ **№** _____

выданный “____” _____ **г.**
(дата)

кем _____
(наименование учреждения

_____
выдавшего документ)

Паспорт прописан*) _____

_____
(когда, где, по какому адресу)

Получатель _____
(подпись)

*) Сведения о прописке паспорта заполняются только при получении переводов, адресованных “до востребования”.

(календ. шт места получен.)

Оплатил _____
(дата)

_____
(подпись)

ЛИНИЯ ОТРЕЗА

Заполняется получателем

Для письменного сообщения

(Укажите необходимые Вам номера журнала и их количество)

Редакция журнала «Катера и Яхты» поздравляет Вас с наступающим 2000 годом! Желаем здоровья и счастья Вам и Вашим близким! Оставайтесь читателями «КиЯ», нашими верными советчиками и партнерами!

АЭРОФЛОТ

Российские Международные Авиалинии

АВИАКАССЫ:

- Коровий вал, 7
- Фрунзенская наб., 4
- Енисейская ул., 19
- Ленинградский пр-т, 37, Аэровокзал, кассы №№ 10, 38
- Шереметьево-1 и 2 - круглосуточно.

"АЭРОФЛОТ БОНУС"

Программа для часто летающих пассажиров: 723-82-60

СЛУЖБА РЕКЛАМЫ

Тел.: 155-57-37
Факс: 155-55-56

"ТЕЛЕФОН ДОВЕРИЯ":

752-90-73

Размещение рекламы на борту самолетов:

752-90-72, 290-66-65

ИНФОРМАЦИЯ и БРОНИРОВАНИЕ

по телефонам в Москве:

723-82-62, 753-80-30, 156-80-19 (круглосуточно)

FOUR WINNS

Моторные яхты Four Winns-
это увлекательное морское приключение
с домашним комфортом

328 Vista™

Торговый Дом
Царь
с 1992 года

ЭКСКЛЮЗИВНЫЙ ДИСТРИБЬЮТОР "FOUR WINNS" В РОССИИ
121108, Москва, ул. Кастанаевская 42, Тел.: (095)144-4401, 144-0024, 144-0047, 146-7626, 146-7866
http://www.czar.ru; E-mail: czarao@dol.ru
ПРИГЛАШАЕМ К СОТРУДНИЧЕСТВУ ДИЛЕРОВ